

WEWENANG NEGARA PANTAI UNTUK MELAKUKAN
TINDAK PENCEGAHAN PENCEMARAN LAUT OLEH TUMPAHAN MINYAK
BERDASARKAN KONVENSI BRUSSEL 1969



S K R I P S I

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat guna
memperoleh gelar Sarjana Hukum Jurusan
Hukum Internasional Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin
Ujung Pandang

O l e h

M A R T H E N P O N G R E A

8 6 0 2 1 4 4

1 9 9 5

PERSETUJUAN KONSULTAN

Diterangkan bahwa Skripsi dari :

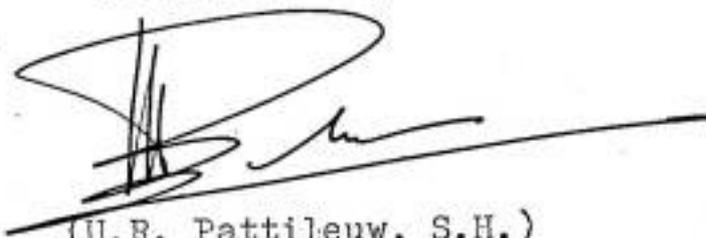
N a m a : Marthen Pongrea
Nomor Pokok : 86 02 144
J u r u s a n : Hukum Internasional
Judul Skripsi :

" WEWENANG NEGARA PANTAI UNTUK MELAKUKAN TINDAK
PENCEGAHAN PENCEMARAN LAUT OLEH TUMPAHAN MINYAK
BERDASARKAN KONVENSI BRUSSEL 1969 "

Telah diperiksa, diperbaiki dan disetujui oleh Konsultan
untuk diajukan dalam Ujian Skripsi.

Ujung Pandang, Maret 1995

Konsultan I,



(U.R. Pattileuw, S.H.)

NIP : 130 264 070

Konsultan II,



(Alma Pattileuw, S.H.,M.H.)

NIP : 130 345 979

PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa Skripsi dari :

N a m a : Marthen Pongrea
Nomor Pokok : 86 02 144
J u r u s a n : Hukum Internasional
Judul Skripsi :

" WEWENANG NEGARA PANTAI UNTUK MELAKUKAN TINDAK
PENCEGAHAN PENCEMARAN LAUT OLEH TUMPAHAN MINYAK
BERDASARKAN KONVENSI BRUSSEL 1969 "

Telah diterima dan disetujui oleh Pimpinan Fakultas Hu-
kum Universitas Hasanuddin Ujung Pandang untuk diajukan
dalam Ujian Skripsi.

Ujung Pandang, Maret 1995



Chmed Ali, S.H.,M.H.)

NIP : 130 901 845

HALAMAN PENGESAHAN

Diterangkan bahwa Skripsi dari :

N a m a : Marthen Pongrea
 Nomor Pokok : 86 02 144
 J u r u s a n : Hukum Internasional
 Judul Skripsi :

" WEWENANG NEGARA PANTAI UNTUK MELAKUKAN TINDAK
 PENCEGAHAN PENCEMARAN LAUT OLEH TUMPAHAN MINYAK
 BERDASARKAN KONVENSI BRUSSEL 1969 "

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi de-
 ngan susunan personil sebagai berikut :

K e t u a : Prof. Frans E. Likadja, S.H.
 Sekretaris : Laode Muh. Syarif, S.H.
 P e n g u j i : 1. Prof. Frans E. Likadja, S.H.
 2. Marcel Hendrepati, S.H.,M.H.
 3. Muhammed Ashri, S.H.,M.H.
 4. Laode Muh. Syarif, S.H.
 Konsulten : 1. U.R. Pattileuw, S.H.
 2. Ny. Alma Pattileuw, S.H.,M.H.

Ujung Pandang, 06 April 1995
 Panitia Ujian Skripsi

K e t u a,

Sekretaris,


 (Prof. Frans E. Likadja, S.H.)
 NIP : 130 207 826


 (Laode Muh. Syarif, S.H.)
 NIP : 131 992 462

ABSTRAK

Laut merupakan salah satu sumber kekayaan alam yang jumlahnya sangat besar disamping sumber daya alam yang terdapat di darat. Melihat keadaan lingkungan laut yang dapat menjamin kecukupan hidup manusia di hari-hari mendatang, maka kelestarian lingkungan laut harus tetap dipertahankan dan dipelihara.

Kepesatan perkembangan teknologi yang menghasilkan berbagai penemuan, telah membuka kemungkinan yang sangat luas bagi manusia untuk mengelola sumber-sumber alam, terutama yang ada di laut, hal mana dapat membawa dampak negatif bagi kelangsungan hidup di laut. Akibat yang dapat ditimbulkan yang bersifat negatif adalah kemungkinan tercemarnya lingkungan laut, yang pada gilirannya akan merusak lingkungan, seperti pengeboran minyak di pantai ataupun di lepas pantai. Demikian pula pembuangan bahan-bahan bekas pakai seperti pencucian tanki atau yang lebih serius lagi adalah pembersihan secara menyeluruh atau sebagian tanki muatan dari kapal-kapal yang bersangkutan dan sisa-sisa bahan nuklir.

Sebab lain yang dapat menimbulkan pencemaran lingkungan laut adalah yang tidak disengaja seperti tabrakan kapal, karena terdampar, dan kebocoran-kebocoran pada instalasi di tempat eksplorasi dan eksploitasi sumber kekayaan alam di pantai atau di daerah lepas pantai.

Berbagai pendekatan dilakukan untuk mencegah terjadi-

nya pencemaran lingkungan laut. Salah satu di antaranya adalah pendekatan internasional melalui perjanjian internasional. Dan dari sekian banyak perjanjian internasional yang mengatur tentang pencemaran di laut, The International Convention Relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, adalah salah satu Konvensi Internasional tentang pencemaran laut oleh minyak yang memberi wewenang dan hak kepada negara pantai untuk mengambil tindakan pencegahan apabila terjadi pencemaran laut oleh minyak di laut lepas.

KATA PENGANTAR

Segala pujian dan hormat Penulis panjatkan hanya kepada Tuhan Yesus Kristus, atas kasih dan rahmat serta perkenaanNya sehingga Penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dalam wujud suatu Karya Tulis.

Karya tulis ini dibuat dalam rangka memenuhi salah satu persyaratan dalam menyelesaikan studi pada program Strata Satu (S₁) Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Ujung Pandang Jurusan Hukum Internasional guna memperoleh gelar Sarjana Hukum.

Menyadari keterbatasan Penulis, berbagai pihak telah turut ambil bagian membantu Penulis sehingga karya tulis ini dapat diselesaikan. Untuk itu kesempatan ini Penulis manfaatkan untuk menyampaikan sekedar ucapan terima kasih, yang walaupun mungkin tidak sebanding dengan bantuan yang Penulis terima, atas kesediaan dan kerelaan yang tulus dari :

- Prof. Dr. Basri Hasanuddin, M.A. selaku Pimpinan Universitas Hasanuddin, yang telah memberikan kesempatan kepada Penulis untuk menimba ilmu pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Ujung Pandang. Juga seluruh Pegawai dalam lingkungan Universitas Hasanuddin.
- Achmad Ali, S.H., M.H., Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, para Dosen dan Karyawan dalam lingkungan Fakultas Hukum, yang sehari-harinya berhubungan dengan

Penulis selama kuliah.

- U.R. Pattileuw, S.H., dan Alma Pattileuw, S.H., M.H. selaku Konsultan I dan II dari Penulis dalam penyusunan karya tulis ini.
- Kedua Orang Tua dan Adik-adik yang Penulis cintai beserta seluruh kerabat keluarga dan Kekasih Penulis, yang dengan tabah dan setia memberi dorongan, dukungan materiil maupun moril serta doa resru kepada penulis sejak mulai menuntut ilmu hingga tulisan ini diselesaikan. Juga para Guru dan Pegawai/Karyawan Sekolah dimana Penulis mulai dan pernah menuntut ilmu sampai sekarang.
- Pdm. Samuel Datulalong, S.Th., Gembala Sidang Gereja Kerapatan Pantekosta Jemaat Ujung Pandang, serta keluarga, Hamba Tuhan, Majelis, Jemaat dan rekan-rekan Pemuda "Remaja GKP Jemaat Ujung Pandang, yang tak henti-hentinya memberi dukungan doa dan dorongan selama Penulis menuntut ilmu.
- Teman-teman Penulis, Khususnya Saudara Yeheskiel M. Tiranda, S.H., Elsy Bombang, S.H., Murni, S.H., dan Jonathan Tandibua' juga Saudara Matius Duma, S.H., serta seluruh teman-teman Penulis yang tidak sempat disebutkan satu persatu di sini, namun telah banyak membantu Penulis selama di bangku kuliah sampai karya tulis ini diselesaikan.
- Semua pihak yang juga turut membantu Penulis baik berupa moril maupun materiil, sejak Penulis mulai menuntut ilmu

sampai selesai. Menjadi doa dan permohonan Penulis kepada Bapa di Surga di dalam nama Tuhan Yesus Kristus, kiranya Tuhan sajalah yang akan membalasnya setimpal dengan budi baik dan pengorbanan kita semua.

Penulis menyadari bahwa karya tulis ini masih jauh dari sempurna. Olehnya itu segala saran dan kritik untuk kebaikan tulisan ini, Penulis terima dengan tangan terbuka.

Akhirnya pepatah mengatakan, "Tiada gading yang tak retak". Oleh karenanya pada kesempatan ini pula Penulis ingin menyampaikan permohonan maaf kepada semua pihak bila mana ada sikap, tingkah laku atau tutur kata yang tidak berkenan di hati kita semua. Immanuel, Tuhan beserta kita semua. A m i n !

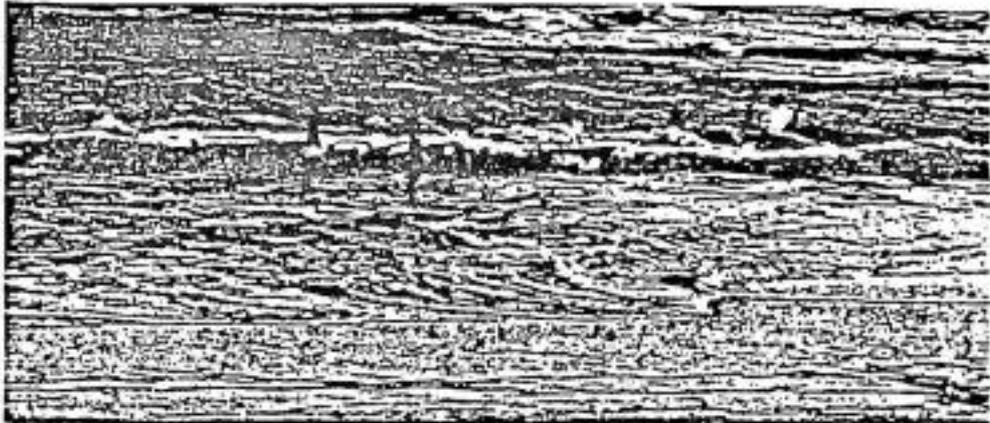
Ujung Pandang, Maret 1995

P e n u l i s

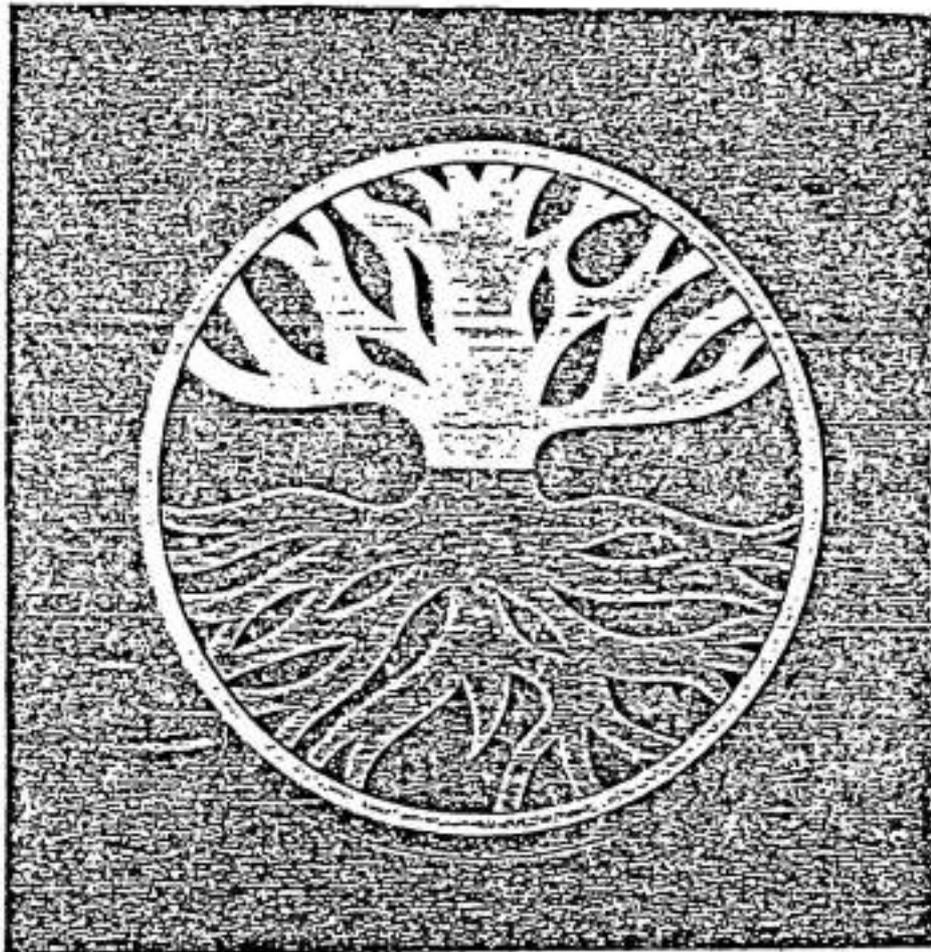
DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN KONSULTAN	i
HALAMAN PERSETUJUAN UNTUK MAJU UJIAN SARJANA	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
A B S T R A K	iv
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Pemilihan Judul	1
B. Tujuan dan Kegunaan Penulisan dan Peneli- tian	5
C. Pembatasan Masalah	5
D. Metode Penelitian	7
E. Sistematika Pembahasan	7
BAB II. PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT DAN PENANGGULANG- ANNYA	9
A. Pengertian Umum tentang Pencemaran Laut .	9
B. Sumber Terjadinya Pencemaran Laut	16
C. Kerusakan Sumber Hara dan Kehidupan Ling- kungan Laut	23
D. Pengaturan dan Penanggulangan Pencemaran Lingkungan Laut	27
BAB III. PROBLEM YANG DIHADAPI NEGARA PANTAI TERHADAP PENCEMARAN LAUT DAN KETENTUAN PENCEGAHANNYA	33
A. Hak dan Kewajiban Negara Pantai dalam Penanggulangan Pencemaran Laut	33

B. Indonesia Terletak pada Posisi Silang dan Dampaknya Terhadap Kelestarian Lingkungan Laut	43
C. Ketentuan-ketentuan Hukum Indonesia tentang Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut	51
BAB IV. MEMENANG NEGARA PANTAI UNTUK MELAKUKAN TINDAK PENCEGAHAN PENCEMARAN LAUT OLEH TUMPAHAN MINYAK	57
A. Keharusan Negara Pantai untuk Mengadakan Peraturan Pencegahan Pencemaran Laut oleh Minyak	57
B. Intervensi yang Dapat Dilakukan Negara Pantai Terhadap Kapal Tanki yang Mengalami Kecelakaan	69
C. Konvensi Brussel 1969 (Public Law) Telah Melandasi Lahirnya Konvensi-konvensi Regional tentang Pencemaran Laut oleh Minyak	78
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN	86
A. Kesimpulan	86
B. S a r a n	88
DAFTAR PUSTAKA	91
L A M P I R A N	95



Program Perlindungan dan pelestarian Lingkungan Laut & Semodera di Planet-bumi



Sumber: Special Supplement The Regional Seas Programme & Laporan Kualitas Lingkungan Hidup Indonesia 1979.

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Pemilihan Judul.

Bumi ini merupakan salah satu tata surya yang mempunyai bentuk yang unik, karena mengandung air yang sangat besar. Hampir 361 juta kilometer persegi atau 70 % lebih dari luas bumi yang merupakan lautan.

Pentingnya arti lautan bagi manusia terus berkembang sejalan dengan kemajuan perkembangan peradaban manusia. Sejak semula orang sudah memanfaatkan laut sebagai sumber bahan makanan, kemudian berkembang sebagai media transportasi dalam perdagangan. Sekarang dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, laut benar-benar merupakan sumber kekayaan alam yang sangat potensial.

Di laut terdapat persediaan sumber makanan, sumber protein, sumber energi hidrokarbon, pasang surut, arus gelombang, ataupun deposit metal dan non metal. Dan menurut hasil survey geologi Amerika Serikat, di Samudra Pasifik saja terdapat endapan strategis, termasuk kobal, seng, tembaga, dan platina. ¹⁾

Sebagai akibat pemanfaatan laut bagi kepentingan umat manusia, pada dasarnya akan menimbulkan efek-efek sampingan bagi kelestarian lingkungan laut itu sendiri. Misalnya akibat kegiatan pelayaran, penangkapan ikan, kegiatan

1) Harian Kompas, Jakarta, Terbitan 1 Maret 1987, hal. 8.

militer, kecelakaan kapal (marine Casualties) tumpahan minyak dari kapal tanki, minyak buangan atau ballast (minyak bekas pembersihan tanki dan mesin) juga dari kegiatan eksplorasi dan eksploitasi minyak di lepas pantai.

Diperkirakan lima juta ton minyak mengotori lautan (Samudera) dimana hampir setengahnya berasal dari aktivitas kapal, dan dua pertiga pencemaran laut itu berasal dari kapal-kapal tanki, serta hanya 20% berasal dari kecelakaan, dan selebihnya berasal dari kegiatan rutin. ²⁾

Dewasa ini sangat diperlukan pengelolaan, pengamanan, dan pengaturan dalam menjaga keserasian antara pelbagai penggunaan laut yang efektif dan efisien agar supaya lingkungan laut tetap lestari, setidaknya pencemaran laut dapat dikurangi atau ditekan dengan pelbagai cara, daya dan upaya.

Dengan meningkatnya ilmu pengetahuan dan teknologi serta jumlah penduduk, sangat besar pengaruhnya bagi pelestarian kemampuan lingkungan laut. Karena pada umumnya laut merupakan tempat terbesar dari bahan buangan yang berasal dari darat, yaitu sekitar 70 %. Dengan sendirinya secara langsung atau tidak langsung akan menimbulkan gangguan terhadap kelestarian lingkungan laut.

Di satu pihak kegiatan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di lepas pantai seperti minyak sampai saat ini

2) American Case Book Series, 1980, hal. 892.

makin meningkat dengan membawa efek sampingan seperti pencemaran laut, di lain pihak perusahaan angkutan internasional yang membawa minyak yang melewati selat Malaka, makin meningkat pula jumlahnya. Apalagi setelah kandasnya kapal tanki Showa Maru yang berbobot 237.698 dwt di Buffalo Rock Philip Chanel di selat Singapura pada 6 Januari 1975, yang menumpahkan kurang lebih 3.000 sampai 4.000 ton minyak mentah (crude oil), dan diperkirakan membawa kerugian sebesar \$ 13,50 juta US di pihak Indonesia, belum terhitung pihak Singapura dan Malaysia. ³⁾

Pada peristiwa kandasnya kapal tanki Showa Maru, nampaknya Pemerintah Indonesia belum siap menghadapi peristiwa tersebut, baik dalam teknis penanggulangannya, segi monitoring, penilaian akibatnya, maupun dasar hukum dan lembaga penyelesaiannya. Hal ini terbukti setelah peristiwa tersebut di atas, Pemerintah Indonesia baru menyadari pentingnya meratifikasi: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Brussel 1969) dan International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage (Brussel 1971). Untuk maksud tersebut Presiden Republik Indonesia meratifikasi kedua Konvensi tersebut di atas masing-masing dengan Keputusan Presiden Nomor 18 dan 19 tahun 1978.

³⁾ PL. Courtier, Pencemaran Laut, Makala Seminar Pencemaran Laut, 26-27 Juli 1976, BKLL Pertamina, hal. 2.

Indonesia sebagai negara kepulauan yang diapit oleh dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, merupakan alur pelayaran internasional yang terpenting dilalui kapal-kapal tanki terbesar terutama melalui Selat Malaka. Karena letak geografisnya yang sedemikian rupa itu sehingga dengan sendirinya kemungkinan untuk tercemar khususnya oleh minyak sangat besar sekali.

Pencemaran itu sendiri yang memiliki sifat yang transnasional yang melintasi batas-batas negara, mempunyai dampak yang sangat besar terutama sekali bagi kehidupan hayati di laut yang pada gilirannya merupakan ancaman bagi kelangsungan hidup manusia dengan berkurang ataupun musnahnya sumber hayati yang ada di laut.

Bertolak dari uraian di atas serta dengan melihat kepentingan masyarakat bangsa-bangsa pada umumnya dan masyarakat negara-negara pantai yang mungkin terkena akibat dari adanya pencemaran yang terjadi di laut lepas yang berbatasan dengan pantainya pada khususnya, maka Penulis ingin menguraikan secara singkat, sederhana dengan segala keterbatasan yang Penulis miliki mengenai bagaimana wewenang negara pantai dalam mengambil tindakan pencegahan terhadap adanya pencemaran laut oleh minyak yang terjadi di laut lepas dengan mengambil dasar pada Konvensi Brussel 1969.

B. Tujuan dan Kegunaan Penelitian dan Penulisan.

Sebagai suatu karya, tentu mempunyai tujuan. Karya tulis ini bertujuan ingin memperoleh gambaran mengenai masalah-masalah pencemaran yang terjadi di laut khususnya yang diakibatkan oleh minyak, tindakan-tindakan apa yang perlu diambil oleh negara pantai dalam hal terjadi pencemaran laut di daerah yang berbatasan dengan pantainya, disamping untuk memenuhi salah satu persyaratan akademik dalam rangka menyelesaikan studi pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin jurusan Hukum Internasional.

Diharapkan pula agar tulisan ini dapat memperkaya kepustakaan dalam dunia pendidikan pada umumnya, dan pada Almamater di mana Penulis menuntut ilmu, dan dapat memberikan sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan ataupun dalam hal-hal yang sifatnya praktis.

C. Pembatasan Masalah.

Untuk mengatasi masalah pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak yang berasal dari kapal laut baik yang disengaja maupun yang tidak disengaja dibuang ke laut, IMCO (International Maritime Consultative Organisation) ⁴⁾ telah menghasilkan beberapa konvensi tentang pencemaran di antaranya ialah :

1. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1945, yang telah diperbaharui dan ditam-

4) Sekarang IMO (International Maritime Organisation).

bah tahun 1962, 1969, 1971, dan diperluas lagi tahun 1973;

2. Pada tahun 1969 juga IMCO menghasilkan dua konvensi yang bertalian dengan pencemaran laut khususnya mengenai kerugian yang ditimbulkan oleh pengotoran laut dengan minyak, yang dikenal dengan Konvensi Brussel 1969 yaitu :

- a. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, yang dikenal dengan Civil Law;
- b. International Convention relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties yang dikenal dengan Public Law.

Dua konvensi yang disebut terakhir (Konvensi Brussel 1969) mengatur akibat kerusakan dan kerugian (damage) yang timbul pada negara pantai karena pengotoran laut yang disebabkan oleh kapal tanki minyak yang mengalami kecelakaan laut (kandas atau tenggelam).

Satu pertanyaan dari sekian banyak pertanyaan yang timbul di sekitar masalah pencemaran laut yang terjadi akibat tumpahnya minyak dari kapal baik disengaja maupun tidak disengaja dan merupakan pokok permasalahan yang akan diuraikan dalam tulisan ini adalah : "Sampai sejauh mana Negara Pantai dalam melakukan kewenangannya untuk mencegah pencemaran yang terjadi di laut lepas yang berbatasan dengan pantainya serta penerapan (implementasi) aturan-aturan tentang pencemaran laut".

D. Metode Penelitian.

Untuk memperoleh kebenaran yang menjadi inti dan titik tolak ilmu pengetahuan pada umumnya, maka dilakukanlah kegiatan-kegiatan ilmiah seperti penelitian.

Dalam penulisan ini, Penulis menggunakan metode penelitian dalam pengumpulan data dan informasi mengenai permasalahan yang dibahas dalam tulisan ini yaitu metode penelitian pustaka (Library Research). Metode penelitian ini Penulis lakukan dengan cara mempelajari buku-buku ilmiah, brosur-brosur, majalah-majalah, dan tulisan-tulisan lainnya yang ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas.

Disamping metode penelitian pustaka, Penulis juga melakukan penelitian lapang (Field Research), dengan cara terjun langsung ke lapangan untuk melakukan wawancara dengan orang-orang yang mempunyai keahlian dalam bidang yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas yaitu pada instansi Departemen Kehakiman Badan Pembinaan Hukum Nasional.

E. Sistematika Penulisan.

Hasil dari penelitian yang dilakukan Penulis, kemudian diolah dan dianalisa, dan disusun dalam karya tulis ini dengan sistematika sebagai berikut :

Bab I mengenai Pendahuluan yang terdiri dari Latar belakang pemilihan judul, tujuan dan kegunaan penelitian dan penulisan, pembatasan masalah, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II membahas tentang pencemaran lingkungan laut dan penanggulangannya yang terdiri dari pengertian umum tentang pencemaran, sumber terjadinya pencemaran laut, kerusakan sumber hara dan kehidupan lingkungan laut dan pengaturan serta penanggulangan pencemaran.

Bab III diuraikan mengenai problem yang dihadapi negara pantai terhadap pencemaran laut dan ketentuan pencegahannya. Pembahasan ini menyangkut tentang hak dan kewajiban negara pantai dalam penanggulangan pencemaran laut, posisi Indonesia yang terletak pada posisi silang dunia serta dampaknya terhadap kelestarian lingkungan laut, dan terakhir mengenai ketentuan-ketentuan hukum Indonesia tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut.

Pada Bab IV diuraikan tentang wewenang negara pantai untuk melakukan tindak pencegahan pencemaran laut oleh tumpahan minyak, intervensi yang dapat dilakukan oleh negara pantai terhadap kapal tanki yang mengalami kecelakaan dan juga mengenai Konvensi Brussel 1969 (Public Law) yang telah melandasi lahirnya konvensi-konvensi regional tentang pencemaran laut oleh tumpahan minyak.

Bab V yang merupakan bab yang terakhir merupakan inti sari masalah yang diperoleh dari keseluruhan pembahasan dalam Skripsi ini.

BAB II

PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT DAN PENANGGULANGANNYA

A. Pengertian Umum tentang Pencemaran Laut.

Pencemaran lingkungan laut hanya merupakan salah satu segi dari pencemaran pada umumnya, sedangkan pencemaran itu sendiri juga hanya merupakan salah satu segi dari lingkungan hidup. Oleh sebab itu sebelum membahas pencemaran lingkungan laut dan penanggulangannya, terlebih dahulu akan dibahas mengenai lingkungan hidup, pencemaran lingkungan, dan pengertiannya secara singkat.

Lingkungan hidup sifatnya utuh menyeluruh, tidak dapat dipisah-pisahkan, tetapi hanya dapat dibedakan. Daya dukung lingkungan darat akan mempengaruhi lingkungan laut, dan sebaliknya lingkungan laut mempengaruhi lingkungan darat.

Prof. Mr. St. Munadjat Danusaputro ¹⁾ mengatakan :

"Adapun lingkungan hidup di atas bola-bumi itu adalah wadah (=tempat), dimana hidup itu terlaksana."

Selanjutnya beliau mengatakan :

" ... sebaliknya hidup itu merupakan isi bagi lingkungan hidup, ... antara "wadah" dan "isi" yang menyatu selalu bersifat utuh-menyeluruh (la relation integral) yang dapat diterjemahkan menjadi : SERBA TERHUBUNG."

Dengan demikian kita dapat melihat bahwa antara wadah dan isi selalu terdapat suasana dan kondisi yang saling

1) St. Munadjat Danusaputro, Bunga Rampai Binamulia Hukum & Lingkungan 6, Binacipta, Bandung, 1987, hal. 164.

berhubungan yang bersifat utuh menyeluruh, yang oleh Prof. St. Munadjat Danusaputro disebut dengan istilah : "SERBA-TERHUBUNG".

Namun sebelum menguraikan lingkungan hidup dan hukum lingkungan lebih jauh, ada baiknya dikemukakan terlebih dahulu mengenai pengertian lingkungan hidup. Salah satu di antaranya adalah pengertian lingkungan hidup yang terdapat dalam Undang-undang Nomor 4 tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup, pada pasal 1 ayat 1 yang berbunyi sebagai berikut :

" Lingkungan hidup adalah kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk di dalamnya manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi kelangsungan perikehidupan dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lainnya".

Pengertian tersebut di atas dapat kita bandingkan dengan pengertian yang dikemukakan oleh St. Munadjat Danusaputro ²⁾ sebagai berikut :

" Lingkungan hidup ialah: "semua benda dan daya serta kondisi termasuk di dalamnya manusia dan tingkah perbuatannya, yang terdapat di dalam ruang di mana manusia berada dan mempengaruhi kelangsungan hidup serta kesejahteraan manusia dan jazad-jazad hidup lainnya".

Kedua pengertian tersebut di atas, baik yang terdapat dalam UU No. 4 tahun 1982 maupun yang dikemukakan oleh St. Munadjat Danusaputro sangat mirip sekali. Nampaknya pengertian yang terdapat dalam UULH 1982 sangat dipengaruhi oleh pengertian yang dikemukakan oleh St. Munadjat, hanya

2) St. Munadjat Danusaputro, Hukum Lingkungan, Buku I : Umum, Binacipta, Bandung, 1981, hal. 67.

penggunaan kata-kata atau bahasa dalam UULH 1982 lebih disederhanakan, agar mudah dicerna dan dipahami oleh semua lapisan masyarakat.

Hukum lingkungan adalah hukum yang mengatur tatanan lingkungan hidup. Sedang yang dimaksud dengan tatanan lingkungan adalah tatanan kesatuan dan peraturan secara utuh menyeluruh antara segenap unsur kelengkapan hidup yang senantiasa berada dalam kondisi serba terhubung satu sama lain serta saling pengaruh mempengaruhi secara laras dan seimbang. 3)

Tata lingkungan hidup disebut juga sebagai suatu sistem ekologi atau ekosistem, yang dalam UU No. 4/1982 diartikan sebagai tatanan kesatuan secara utuh menyeluruh antara segenap unsur lingkungan hidup yang saling mempengaruhi.

Mengenai pengelolaan lingkungan hidup juga telah ditetapkan dalam UULH 1982 pada pasal 1 ayat 3. Di sana diterangkan bahwa pengelolaan lingkungan hidup adalah upaya terpadu dalam pemanfaatan, penataan, pemeliharaan, pengawasan, pengendalian, pemulihan, dan pengembangan lingkungan hidup.

Itulah uraian secara sepintas tentang lingkungan hidup. Kini kita melangkah pada uraian tentang pengertian pencemaran lingkungan dan pencemaran lingkungan laut.

3) I b i d .

Di dalam UU No. 4/1982 - selanjutnya disebut UULH 1982 - telah dicantumkan tentang pengertian pencemaran lingkungan sebagai berikut :

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

Pengertian tersebut di atas apabila dibandingkan dengan pengertian yang dikemukakan oleh Munadjat jauh sebelum UULH 1982, akan tampak kedua pengertian tersebut sangat mirip sekali. Pengertian yang dikemukakan oleh St. Munadjat Danusaputro ⁴⁾ adalah sebagai berikut :

" Pencemaran adalah " suatu keadaan " dalam mana suatu zat dan/atau energi diintroduksi ke dalam suatu lingkungan oleh kegiatan manusia atau oleh proses alam sendiri dalam konsentrasi sedemikian rupa, hingga menyebabkan terjadinya perubahan dalam keadaan tersebut yang mengakibatkan lingkungan itu tidak berfungsi seperti semula dalam arti kesehatan, kesejahteraan (comfort) dan keselamatan hayati."

Pengertian tersebut beliau bandingkan dengan pengertian yang dikemukakan oleh para Menteri OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) seperti termuat dalam : "Titel A of the Annex to the Recommendation on Principles concerning Transfrontier Pollution " (adopted at the conclusion of the First Meeting at Ministerial Level of the Environmental Committee of the OECD, November 13/14, 1974), yang berbunyi sebagai berikut :

4) St. Munadjat Danusaputro, op. cit. hal. 177.

13

" Pollution is "the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into environment, resulting deleterious effects of such a nature as to endanger human health, harm living resources and ecosystem and impair or interfere with amenities and other legitimate uses of the environment."

Pencemaran lingkungan meliputi pencemaran sumber daya alam, gangguan, dan ancaman terhadap kepentingan umum. Gangguan dan ancaman terhadap kepentingan umum meliputi gangguan dan ancaman terhadap kesehatan, keselamatan, dan kesejahteraan masyarakat juga terhadap keindahan alam, kebersihan lingkungan, pemandangan, pendengaran, bau dan rasa.

Akhir-akhir ini pada umumnya umat manusia telah menyadari betapa pentingnya keadaan lingkungan hidup (antara manusia dan lingkungannya). Jika tidak diadakan pengelolaan secara terpadu secepatnya, mungkin akan terjadi ketidakseimbangan, dan membahayakan kehidupan umat manusia itu sendiri.

Kekhawatiran semacam ini juga pernah diungkapkan oleh Komar Kantaatmadja ⁵⁾ dimana beliau mengatakan bahwa adalah sudah menjadi ciri khas dari abad ini bahwa manusia sudah menyadari sepenuhnya tentang keadaan dirinya dalam konteks lingkungan hidupnya, yaitu bahwa kalau tidak diadakan pola-pola dasar pengaturan interrelasi antara manusia dengan lingkungannya maka akan terjadi ketidakseimbangan yang besar kemungkinannya akan membahayakan kehidupan

5) Komar Kantaatmadja, Gantirugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut, Alumni, Bandung, 1981, hal. 13.

sendiri.

Hal ini bukan saja didasari oleh kekawatiran akan ketidakcukupan bahan-bahan alami bagi kehidupan manusia selanjutnya, tetapi juga kekawatiran yang timbul karena pencemaran lingkungan yang telah terjadi, baik karena perbuatan yang disengaja maupun yang tidak disengaja.

Dengan adanya kejadian-kejadian yang menimbulkan pencemaran lingkungan hidup, merupakan guru dan pengalaman yang sangat berharga bagi penyusunan data dan pengetahuan tentang pencemaran. Hasil-hasil survey, seminar-seminar, perundingan-perundingan, dan konperensi-konperensi yang ada kaitannya dengan pencemaran lingkungan hidup menjadi dasar terbentuknya pengertian hukum tentang pencemaran.

Setelah membahas secara singkat tentang pencemaran lingkungan, selanjutnya akan dibahas mengenai pencemaran lingkungan laut.

Mochtar Kusumaatmadja⁶⁾ mengemukakan pengertian tentang pencemaran laut sebagai berikut :

" 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 (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 permukiman dan rekreasi."

6) Mochtar Kusumaatmadja, Bunga Rampai Hukum Laut, Bina-cipta, Bandung, 1978, hal. 177.

Pengertian pencemaran laut di atas sangat luas ruang lingkungannya, namun pada pokoknya menggambarkan dua hal yaitu : (1) bahwa pencemaran laut itu disebabkan oleh perbuatan manusia dan (2) akibat daripada pencemaran atas ke-mantapan ekologi daripada laut.

Melihat pengertian pencemaran yang dikemukakan oleh Mochtar Kusumaatmadja di atas, ternyata bahwa beliau tidak memasukkan gangguan terhadap lingkungan laut yang disebabkan oleh proses alam, erosi, dan sebagainya sebagai merupakan pencemaran.

Berlainan dengan definisi (pengertian) yang dikemukakan oleh St. Munadjat Danusaputro, dimana beliau telah memasukkan pencemaran oleh proses alam sebagai pencemaran laut. Kemudian setelah lahirnya Undang-undang Nomor 4/1982 pada penjelasan pasal 1 ayat 7, di situ dijelaskan bahwa pencemaran oleh proses alam pun dimasukkan dalam perumusan mengingat akibatnya perlu ditanggulangi. Adalah merupakan kewajiban Pemerintah untuk menanggulunginya.

Untuk jelasnya berikut ini kami kemukakan pengertian pencemaran laut yang dikemukakan oleh St. Munadjat Danusaputro ⁷⁾ sebagai berikut :

" Pencemaran laut adalah "suatu keadaan" dalam mana suatu zat dan/atau energi diintroduksi ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia atau oleh proses alam sendiri dalam konsentrasi sedemikian rupa sehingga menyebabkan terjadinya perubahan dalam keadaan termaksud yang mengakibatkan lingkungan laut itu

7) St. Munadjat Danusaputro, loc. cit.

tidak berfungsi seperti semula dalam arti kesehatan, kesejahteraan (comfort) dan keselamatan hayati."

Pengertian tersebut beliau bandingkan dengan definisi dari GESAMP (= the IMCO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN Joint Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Pollution) yang berbunyi sebagai berikut :

Marine Pollution is " the introduction by man, directly or indirectly of substances or energy into the marine environment (including estuaries), resulting in such deleterious effects as harm to living resources, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities". 8)

Berlainan dengan St. Munadjat Danusaputro, Mochtar Kusumaatmadja cenderung mengikuti definisi dari GESAMP di atas yang juga tidak memasukkan pencemaran oleh proses alam sebagai pencemaran.

Komar Kantaatmadja⁹⁾ berpendapat bahwa yang tergolong pada pengertian pencemaran laut hanya karena perbuatan manusia saja. Beliau berpedoman pada definisi dari OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) di atas.

A. Sumber Terjadinya Pencemaran Laut.

Laut merupakan tempat pembuangan sampah terbesar di

8) J. Borros & B.M. Johnston, International Pollution Law, (N.Y. London, 1974). Dikutip dari St. Munadjat Danusaputro, Bunga Rampai Bina Mulia Hukum Lingkungan, Bina-cipta, Bandung, 1987, hal. 187.

9) Komar Kantaatmadja, Gantirugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut, Alumni, Bandung, 1981, hal. 13.

bumi ini, baik yang berasal dari laut itu sendiri, seperti dari kegiatan pelayanan, kegiatan perikanan, kegiatan militer, dan sebagainya, maupun yang berasal dari darat, yang sebagian besar terbawa oleh aliran sungai, seperti sampah kota, sampah industri, racun pestisida, insectisida (obat pembunuh hama). Racun insectisida dan pestisida masuk ke laut terbesar melalui udara. Sebagai contoh obat-obat pembunuh hama yang sangat persisten masuk ke laut seperti DDC, BHC (Benzene Hexachlorida), dealdrin, endrin, dan PCBs (Polichlorinated Biphenyls).

Obat-obat tersebut digunakan dalam rangka meningkatkan hasil pertanian sebagai obat pembunuh hama/serangga yang merusak tanaman-tanaman dan serangga yang mengganggu manusia, seperti nyamuk malaria, nyamuk aedes egipty yang menularkan penyakit demam berdarah.

Disamping itu juga sebagai tempat pembuangan sampah yang langsung dibuang ke laut (dumping), seperti sampah industri, sampah nuklir, kegiatan pariwisata/rekreasi dan lain sebagainya.

Sebagai akibat makin tumbuh berkembangnya kegiatan ekonomi, maka kehidupan manusia memang makin bertambah baik dan mutu hidup manusia makin meningkat pula. Khususnya berkat kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, kepandaian manusia untuk mengelola bumi makin menjadi meningkat dan sempurna. Hal ini dibuktikan oleh kehidupan sekarang ini yang sudah modern.

Di balik semua itu, kehidupan modern ternyata membawa dampak yang juga cukup rumit. Sebagai contoh misalnya dapat kita lihat bahwa dahulu para ibu mencuci alat-alat dapur dan rumah tangga cukup dengan abu dan sabun biasa. Sekarang ibu-ibu rumah tangga banyak menggunakan deterjen dan jenis-jenis persenyawaan kimia yang lebih ampuh yang ternyata memiliki daya tahan yang kuat sekali terhadap air dan bahan-bahan lain sehingga tidak mudah larut dalam air.

Sebagian sisa-sisa buangan, bahan-bahan, alat-alat rumah tangga tersebut masuk ke dalam saluran air dan hanyut masuk selokan-selokan, dan terus ke sungai, sehingga akhirnya masuk ke laut. Demikianlah bahan-bahan kuat sebagai sisa buangan bertahan terus dalam perairan sebagai zat pencemar yang sungguh sangat berbahaya.

Apa yang terjadi dari rumah-rumah tangga itu, terjadi secara besar-besaran lagi dari pabrik-pabrik segala jenis, yang ada kalanya terhimpun dalam kompleks industri. Sisa buangan dari pabrik-pabrik itu ternyata jauh lebih besar dan lebih luas dari yang berasal dari rumah tangga-rumah tangga baik mengenai jenisnya maupun mengenai taraf berbahayanya. Seperti sisa buangan plastik, seng, abu besi, tembaga, aluminium, dan bahan-bahan kimia serta fisika yang beracun, memenuhi aliran-aliran sungai dan akhirnya sampai ke laut. Contoh konkret : sisa buangan air raksa di Jepang yang mengakibatkan timbulnya penyakit yang berbahaya 'mimimata' yang sungguh menggemparkan.

Perkembangan menunjukkan bahwa kini lautan telah dipaksa untuk menerima sisa-sisa buangan yang berlebihan, baik yang berasal dari minyak maupun dari sisa-sisa buangan lainnya yang bersifat persistan, seperti misalnya persenyawaan logam-logam berat organoklorida. ¹⁰⁾

Menurut GESAMP (The Joint Group of Expert on Scientific Aspects of Marine Pollution) zat-zat pencemar itu dapat diklasifikasikan sebagai berikut : (1) halogenated hydrocarbons termasuk PCBs (Polychlorinated Biphenyls) dan pestisida seperti misalnya DDT; (2) minyak bumi dan bahan-bahan yang dibuat dari minyak bumi (derivatives); (3) zat kimia organik seperti misalnya biotoksin laut (marine biotoxine), deterjen (detergents); (4) pupuk buatan (Kimia maupun alami) termasuk yang terdapat dalam kotoran dan yang berasal dari bahan pertanian; (5) zat kimia an-organik terutama logam berat seperti misalnya merkuri dan timah hitam (lead); (6) benda-benda padat (sampah) baik organik maupun an-organik; (7) zat-zat radio aktif dan (8) buangan air panas (thermal waste). ¹¹⁾

Perlu mendapat perhatian di sini bahwa dalam setiap aktifitas eksploitasi lautan, manusia melakukan pembuangan sisa-sisa aktifitasnya secara terus menerus baik disengaja

10) Wahyudi Wisaksono, Jaspas Bilal, Pencemaran di Lautan, Proyek Studi Lingkungan Hidup Pusat Pengembangan Teknologi dan Gas Bumi (LEMIGAS), Study Group Pencemaran, 1978, hal. 1.

11) Mochtar Kusumaatmadja, op. cit. hal. 180.

maupun tidak disengaja disamping aktifitas pembuangan sampah dan berbagai buangan industri yang terus-menerus dilakukan karena berbagai alasan, termasuk keterbatasan tempat pembuangan di daratan.

Buangan yang ditumpahkan ke laut secara terus-menerus ini (baik disengaja maupun tidak disengaja) mempunyai berbagai sifat pula, dari yang tidak berbahaya dan akan didegradasikan oleh laut dalam beberapa waktu saja hingga yang kebal sifat kimiawinya bahkan yang dapat bertahan sampai puluhan tahun. ¹²⁾

Pendapat para sarjana mengenai sumber-sumber pencemaran pada dasarnya terdapat perseesuaian paham di antara mereka. Perbedaan terjadi hanya dalam hal penggunaan istilah (penggunaan kata-kata saja). Untuk itu berikut ini akan dikemukakan beberapa pendapat mengenai sumber-sumber pencemaran.

Sumber pencemaran laut dapat kita bagi dalam lima golongan yaitu :

- (1) pembuangan kotoran dan sampah kota dan industri, serta penggunaan pestisida di bidang pertanian;
- (2) pengotoran yang berasal dari kapal-kapal (laut);
- (3) kegiatan penggalian kekayaan mineral dasar laut;
- (4) pembuangan bahan-bahan radio aktif dalam kegiatan penggunaan tenaga nuklir dalam rangka perdamaian;

¹²⁾ Komar Kantaatmadja, op. cit. hal. 21.

(5) penggunaan laut untuk tujuan-tujuan militer. 13)

Oleh St. Munadjat Danusaputro dikatakan bahwa: 14)

mengikuti perkembangan berbagai cabang Hukum Internasional di bidang pengaturan 'pencemaran', maka dapat diikuti adanya beberapa jenis sumber, dari mana pencemaran tersebut berasal yaitu :

- (a) berasal dari pemukiman;
- (b) berasal dari kegiatan perindustrian/pengangkutan;
- (c) berasal dari kegiatan pertambangan;
- (d) berasal dari kegiatan pertanian; dan
- (e) berasal dari kegiatan penggunaan pengembangan bahan radio aktif.

Lebih lanjut beliau mengatakan bahwa pencemaran berasal dari kelima jenis sumber itu, menyentuh dan mempengaruhi juga lingkungan laut, karena sekalian bahan-bahan pencemar tersebut akhirnya sampai juga ke laut melalui aliran-aliran sungai, saluran dan sebagainya.

Berikut ini adalah pendapat dari sarjana lain yang juga membuat klasifikasi mengenai sumber-sumber pencemaran sebagai berikut :

- air sungai membawa kotoran dari daratan;
- air buangan dari kota-kota dan daerah-daerah industri lewat saluran-saluran pembuangan;
- buangan dari kapal-kapal laut yang membuang sisa-

13) Mochtar Kusumaatmadja, op. cit. hal. 182.

14) St. Munadjat Danusaputro, op. cit. hal. 181.

sis muatan yang telah dipergunakan di tengah-tengah laut;

- buangan limbah berasal dari tempat penggalian bahan-bahan mentah dari dasar laut (pengeboran minyak dan lain-lain);
- kecelakaan-kecelakaan di tengah-tengah laut seperti kecelakaan tanker, pipa-pipa, dan lain-lain. 15)

Menyadari keadaan alam Indonesia yang sebagian besar terdiri dari lautan, dan semakin meningkatnya aktivitas manusia di laut seperti misalnya kegiatan pengangkutan minyak melalui laut dengan kapal-kapal tanker yang berukuran besar, maka kemungkinan-kemungkinan terjadinya pencemaran sangat besar pula.

Menurut pengamatan-pengamatan bahwa minyak dan bahan-bahan yang berasal dari minyak yang mengarungi samudera jauh lebih luas daripada barang-barang dagangan lainnya. Sebagaimana dilaporkan oleh British Petroleum Co.Ltd, London bahwa lebih dari setengah perdagangan dan pelayaran dunia sekarang bersangkutan paut dengan pengangkutan minyak dan bahan-bahan berasal dari minyak. 16)

15) Kalsan A. Thohir, Butir-butir Tata Lingkungan, Renika Cipta, Jakarta, 1991, hal. 156.

16) G. J. Brockis, Sources of Sea Pollution by Oil, FAO/SIDA/TF-95, hal. 77. Dikutip dari St. M. Danusaputro di atas

C. Kerusakan Sumber Hara dan Kehidupan Lingkungan Laut.

Pencemaran lingkungan laut dalam banyak hal merupakan masalah yang dihadapi bersama oleh masyarakat bangsa-bangsa di dunia. Pengaruhnya menjangkau/menyentuh seluruh segi kehidupan manusia di laut. Ia mempengaruhi semua negara baik yang sedang berkembang maupun yang sudah maju, sehingga wajarlah bilamana dikatakan bahwa semua negara mempunyai kepentingan didalamnya. Benar bahwa ada sebagian masalahnya yang menjadi persoalan nasional atau lokal, tetapi sebagian besar mempunyai implikasi internasional. Hal ini akan dirasakan kalau kita berbicara tentang akibatnya terhadap sumber hayati laut (living resources).¹⁷⁾

Laut merupakan sumber kekayaan protein bagi kehidupan umat manusia, seperti perikanan laut merupakan sumber yang sangat penting dalam penanggulangan atau pemecahan masalah pangan. Selain itu termasuk "marine culture" juga meliputi kekayaan akan udang, kepiting, tiram, kerang, dan lain-lain, kesemuanya itu merupakan sumber protein.

Dengan demikian laut merupakan sumber produksi yang sangat berharga, dan harus dipelihara dan dipertahankan secara terus-menerus terutama menghindarkan gangguan terhadap keseimbangan lingkungan laut dari pencemaran, selain itu harus diadakan pengawasan dan penjagaan yang ketat un-

17) R. Gunawan Oetomo, et. al, Segi-segi Hukum Pencemaran Lingkungan Laut oleh Minyak Bumi di Indonesia, hal. 17

tuk mencegah eksploitasi kekayaan laut yang berlebihan.

Dilihat secara biologis kehidupan di laut terjalin dalam pelbagai jaringan makanan yang saling berkaitan (interrelated food webs) yang kesemuanya pada analisa terakhir tergantung pada keadaan kimiawi dan fisik daripada lingkungan laut.

Pada umumnya organisme-organisme laut terlindung dari perubahan-perubahan mendadak selama pertumbuhannya oleh sifat kimiawi dan fisik dari lingkungan laut atau air asinnya. Oleh karena ekosistem laut sangat peka terhadap akibat dari pencemaran, maka apabila terjadi pencemaran jaringan-jaringan makanan yang stabil dan kompleks yang meliputi beraneka ragan binatang laut, akan cenderung untuk berubah menjadi jaringan-jaringan makanan yang tidak stabil dan miskin yang mengandung jenis-jenis kehidupan laut yang lebih kecil.

Permulaan jaringan rangkaian makanan laut (marine food web) ini terdiri dari tumbuhan-tumbuhan yang sering berbentuk tidak lebih dari satu sel yang terdapat di lapisan atas daripada laut yang terkena sinar matahari. Binatang satu sel ini yang dinamakan phyto-plankton merupakan makanan bagi binatang-binatang lain yakni zoo-plankton yang pada gilirannya menjadi makanan binatang lainnya termasuk ikan yang menjadi makanan manusia. Dengan demikian maka energi yang ditangkap oleh phyto-plankton melalui photosynthese berjalan melalui pelbagai tingkatan makanan atau

trofis (trophic) dari phyto-plankton sebagai produsen ke jenis-jenis binatang yang lebih tinggi. 18)

Plankton, selain penghuni lautan juga terdapat di perairan lainnya seperti danau, sungai, kolam, dan sebagainya. Plankton termasuk renik, merupakan sumber hara yang sangat penting dalam kehidupan lingkungan laut, karena plankton merupakan penghasil utama dari makanan primer di laut. Phyto-plankton untuk plankto nabati, dan zoo-plankton untuk plankton hewani.

Hadirnya plankton di perairan sangat menentukan, dapat dipastikan bahwa kalau dalam suatu perairan tidak terdapat atau kehilangan plankton misalnya karena pencemaran yang berat, maka tak ada pula kehidupan lainnya seperti ikan, udang, teripang, dan lain-lain. Sebab plankton (terutama plankton nabati) merupakan makanan dasar (sumber hara) bagi binatang lainnya.

Dasar pertama dari mata rantai makanan adalah phyto-plankton karena ia dapat membuat makanan sendiri berhubung ia mempunyai chlorophyl (butir-butir hijau daun). Binatang-binatang kecil akan memakan phyto-plankton kemudian binatang kecil itu dimakan oleh binatang yang agak besar, binatang yang agak besar dimakan oleh binatang yang besar dan seterusnya yang terakhir binatang-binatang ini (ikan) dimakan oleh manusia. Demikianlah dalam keadaan normal di laut terjadi suatu kesinambungan yang terus ber-

18) Mochtar Kusumaatmadja, op. cit. hal. 178.

langsung, terkecuali jika terjadi gangguan seperti terjadi tumpahan minyak ke laut yang menimbulkan pencemaran atau karena pengambilan kekayaan hayati laut yang di luar batas kewajaran.

Yang paling terancam jika sumber hara (sumber jaringan makanan) terganggu oleh pencemaran laut adalah konsumen-konsumen sumber hara tersebut seperti ikan, kerang, kepiting, dan lain sebagainya.

Kesinambungan daripada ekologi laut dapat terganggu dengan bermacam-macam cara. Ada zat pencemar (pollutant) yang langsung meracuni kehidupan batang dan tumbuh-tumbuhan yang bersentuhan dengannya. Lain-lain zat menyerap demikian banyak jumlah oksigen (dihitung dalam satuan-satuan BOD = Biochemical Oxygen Demand) selama proses dekomposisi sehingga kehidupan laut tercekik karenanya. Ada lagi zat pencemar yang mendorong tumbuhnya jenis-jenis binatang laut tertentu yang akan meracuni jenis binatang lainnya atau memakannya. Akhirnya ada pula zat-zat pencemar yang berakumulasi di dalam jaringan makanan laut karena ia tidak mudah atau samasekali tidak dapat dihancurkan oleh sel-sel hidup. Proses ini dinamakan "bioaccumulation". Apabila terjadi bioaccumulation demikian di dalam rantai-rantai yang berkaitan dalam suatu jaringan makanan, terjadilah konsentrasi yang beribu kali atau bahkan beratus-ratus ribu kali di atas tingkatan konsentrasi yang terdapat dalam laut di sekelilingnya. Zat-zat yang mencapai tingkatan

konsentrasi demikian dapat mengganti proses-proses kehidupan laut atau dapat meniadakan arti binatang-binatang laut tertentu sebagai makanan manusia. Contohnya adalah kerusakan yang ditimbulkan pada tempat peternakan kerang atau keracunan ikan yang disebabkan oleh zat merkuri. 19)

D. Pengaturan dan Penanggulangan Pencemaran Lingkungan Laut.

Pelbagai pertemuan internasional mengenai pencemaran laut yang diadakan oleh IMCO maupun organisasi-organisasi internasional lainnya, telah menghasilkan pula berbagai konvensi.

Berikut ini akan diuraikan secara singkat konvensi-konvensi tersebut, sekedar memberi gambaran tentang perkembangan hukum internasional di bidang lingkungan hidup khususnya mengenai pencemaran lingkungan laut dalam usaha pengaturan dan penanggulangannya.

Dalam sejarah hukum internasional, perlindungan lingkungan laut sebenarnya lebih tua umurnya daripada Konvensi PBB 1982 tentang Hukum Laut.

Pasal 24 Konvensi Jenewa mengenai rezim laut lepas tahun 1958, mengatakan antara lain bahwa setiap negara wajib mengadakan peraturan-peraturan untuk mencegah pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak yang berasal dari

19) Mochtar Kusumaatmadja, loc. cit.

kapal atau pipa laut atau yang disebabkan oleh eksplorasi dan eksploitasi dasar laut dan tanah di bawahnya dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan perjanjian internasional yang terdapat mengenai hal ini. 20)

Kemudian dalam pasal 5 Konvensi Jenewa 1958 tentang Landas Kontinen juga diatur mengenai perlindungan lingkungan laut yang mana antara lain mengatakan bahwa Negara Pantai wajib untuk mengadakan tindakan-tindakan seperlunya dalam zona keselamatan yang dianggap perlu untuk perlindungan kekayaan hayati laut dari zat-zat yang berbahaya (ayat 7).

Dari kedua ketentuan tersebut di atas, jelas bagi kita bahwa Konvensi Jenewa 1958 mengenai hukum laut sudah cukup banyak mengatur mengenai perlindungan lingkungan laut, walaupun dalam bentuk yang umum dan secara tercerai-berai di antara keempat konvensi.

Ketentuan internasional lainnya yang mengatur masalah perlindungan lingkungan laut adalah Konvensi-konvensi produksi IMCO yaitu: International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, yang ditandatangani pada tahun 1954, dan baru efektif berlaku pada tahun 1958.

Konvensi ini merupakan usaha pertama organisasi internasional dalam hal ini IMCO, untuk mengatur pencegahan

20) Mochtar Kusumaatmadja, Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut: Dilihat dari Susut Hukum Internasional, Regional dan Nasional, Sinar Grafika, Jakarta, 1992, hal. 17.

dan pengawasan pencemaran lingkungan laut oleh minyak dari kapal. Langkah-langkah pencegahan dan penanggulangan akibat pencemaran ini dilakukan antara lain dengan cara : (1) mengatur pembuangan minyak atau campuran dari kapal ke laut; (2) pemasangan alat-alat atau konstruksi kapal dengan maksud mencegah pembuangan minyak atau campuran minyak dari kapal; (3) keharusan menyediakan tempat-tempat penampungan (receptio facilities) minyak kotor dari kapal; dan (4) penetapan daerah-daerah lingkungan laut terlarang (prohibited zones) untuk pembuangan minyak atau campuran minyak.

Disamping ketentuan tersebut di atas, Konvensi ini juga mewajibkan setiap kapal untuk memiliki/membawa Oil Record Book yang memuat catatan-catatan tentang buangan minyak kotor, baik yang disengaja maupun yang diakibatkan oleh kecelakaan dan pembersihan tanki-tanki minyak.

Konvensi IMCO tahun 1954 ini kemudian mengalami perubahan berturut-turut pada tahun 1962, 1969, dan 1971. Perubahan-perubahan tersebut bukanlah merupakan perubahan yang mendasar, namun ia merupakan penyempurnaan dari yang pertama.

Hal yang penting dicatat dari amandemen 1962 dan 1969 adalah antara lain bahwa untuk kapal tanki, kadar minyak dari buangan yang dilakukan dalam batas 50 mil laut dari pantai harus dibatasi sampai sedemikian rupa sehingga tidak menunjukkan adanya lapisan minyak yang terlihat, hubu-

ngan di tempat lain di lautan yang disebabkan kapal yang sedang berjalan harus dibatasi sehingga tidak melebihi 60 liter per mil, dan jumlah maksimum dari minyak yang dibuang dalam suatu pelayaran tidak boleh melebihi 1/15.000 dari jumlah muatan yang bersangkutan seluruhnya.

Untuk kapal tanker dengan bobot kotor 20.000 grt. harus diperlengkapi dengan segregated ballast tonnage (SBT) atau terminal pembuangan minyak bumi dan tempat-tempat reparasi kapal harus diperlengkapi dengan tempat-tempat pembuangan minyak kotor.

Hal lain yang penting dalam amandemen ini yaitu bahwa amandemen ini khususnya amandemen 1969 sudah mengarah pada pengaturan hukum tentang perlindungan kualitas lingkungan laut meskipun ketentuan amandemen ini masih memperkenankan membuang minyak ke laut asalkan memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

- (1) kapal sedang dalam pelayaran (proceeding on route);
- (2) buangan minyak tidak melebihi 60 liter per mil;
- (3) kadar minyak air buangan adalah kurang dari 100 ppm;
- (4) buangan dilakukan sejauh mungkin yaitu 50 mil dari pantai. Malahan kebiasaan mencuci tanki yang kosong dengan air laut lalu dipompakan ke luar telah diganti dengan sistem Load on Top (LOT).

Amandemen yang terakhir dilakukan yaitu pada tahun 1971 dengan Resolusi IMCO A. 232 (VII) yang meluaskan definisi batas 50 mil dari pantai terdekat sehingga the Gre-

at Barrier Reef di lepas pantai timur Laut Australia ter-
cakup. Kemudian pasal III amandemen 1969 diganti dengan
sub-paragraf (IV) dengan rumusan pasal :

"The discharge is made as far as practicable from the
nears land".

Dengan perubahan ini "the Great Barrier Reef" dapat
terlindung. Perkembangan ini menunjukkan perhatian yang
makin meningkat pada mutu lingkungan laut, khususnya ling-
kungan laut yang unik dan rawan, seperti "coral reef" dan
sebagainya. 21)

Pada tahun 1973, IMCO mengeluarkan satu Konvensi In-
ternasional yaitu : International Convention for the Pre-
vention of Pollution from Ships, disertai dengan dua Pro-
tokol.

Konvensi ini merupakan penyempurnaan Konvensi IMCO
sebelumnya yaitu konvensi-konvensi tahun 1954-1971 de-
ngan amandemen-amandemennya pada tahun 1962, 1969, dan
1971, yang mengandung ketentuan-ketentuan tentang pence-
gahan pencemaran lingkungan laut oleh minyak bumi bahan-
bahan berbahaya lainnya.

Konvensi tahun 1973 ini mulai berlaku pada tahun 1978.
Di dalamnya ditetapkan peraturan-peraturan pencegahan pen-
cemaran laut oleh minyak yang lebih terperinci. Dalam lam-
pirannya memuat juga daftar minyak-minyak yang terperinci,
contoh sertifikat pencegahan pencemaran laut oleh minyak,

21) I b i d, hal. 43.

dan contoh buku catatan minyak (Oil Record Book).

Konvensi ini telah memuat ketentuan-ketentuan perlindungan laut yang berwawasan lingkungan hidup. Dibuat setelah Deklarasi Stockholm 1973, yaitu "Declaration of United Nations Conference on the Human Environment".

Konvensi Internasional yang mengatur secara khusus terperinci dan menyeluruh tentang hal ihwal perlindungan lingkungan laut terdapat dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB), tahun 1982 tentang Hukum Laut. Dalam Konvensi ini terdapat satu bahagian tersendiri yang khusus mengatur mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut secara terperinci dan menyeluruh. Pengaturannya pada Bab XII.

Disamping Bab XII yang mengatur secara khusus mengenai perlindungan lingkungan laut yang memuat ketentuan-ketentuan umum dan prinsip-prinsip, juga terdapat pada Bab II pasal 21 ayat 1 (f); Bab III pasal 42 ayat 1 (b); Bab V pasal 56 ayat 1 (b)(iii); Bab XIII pasal 241; dan Bab XIV pasal 266 ayat 2.

Indonesia telah menjadi pihak pada Konvensi PBB tersebut (Konvensi 1982) dengan telah diratifikasinya berdasarkan UU No. 17 tahun 1985, dan untuk Marpol dengan Keputusan Presiden No. 46 tahun 1986. Pengimplementasian ketentuan-ketentuan tersebut di atas, perlu dikembangkan lebih lanjut dalam Perundang-undangan Nasional kita.

BAB III

PROBLEM YANG DIHADAPI NEGARA PANTAI
TERHADAP PENCEMARAN LAUT OLEH TUMPAHAN MINYAKA. Hak dan Kewajiban Negara Pantai dalam Penanggulangan
Pencemaran Laut.

Setiap negara pantai (coastal State) mempunyai hak dan kewajiban untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap pencemaran laut. Negara-negara pantai menyadari bahwa perlu rakyatnya/bangsanya dilindungi dari pencemaran laut, antara lain sebagai akibat dari polusi minyak.

Cara penanggulangan pencemaran yang paling baik dan bijaksana adalah pencegahan, dan pencegahan yang lebih saksama adalah perlindungan. Demikianlah perlindungan adalah kebijaksanaan pengelolaan lingkungan laut yang paling terpuji.

Pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut dapat pula berupa peraturan-peraturan/ketentuan-ketentuan secara nasional, transnasional, dan internasional. Disamping itu tindakan dalam bidang teknik, dengan penggunaan peralatan-peralatan teknologi seperti instalasi pertambangan minyak yang memiliki sistem pengaman keselamatan. Hal ini mutlak diperlukan karena tumpahan minyak di tempat-tempat yang rawan dapat menimbulkan malapetaka antara lain berupa ledakan atau kebakaran.

Upaya untuk melakukan pencegahan terjadinya pencemar-

an sepenuhnya tidaklah mungkin dilakukan karena pada dasarnya setiap mengubah lingkungan dengan melakukan pengeboran minyak bumi selalu akan menimbulkan masalah lingkungan. Kegiatan angkutan minyak, selalu akan menimbulkan pencemaran baik yang disengaja (operasional) maupun disebabkan terjadinya kecelakaan kapal di laut.

Akibat buruk atau kerusakan pencemaran lingkungan laut oleh minyak ini, pada umumnya diderita oleh daerah-daerah pesisir (pantai) sehingga pada gilirannya dapat dikatakan bahwa negara-negara pantailah yang paling menderita pencemaran ini. Akibatnya, negara pantailah yang harus memikul kerugian, yaitu menurunnya produksi kekayaan hayati laut, pembiayaan untuk membersihkan lingkungan dari pencemaran, dan kerugian yang tidak langsung (daerah wisata, olah raga dan sebagainya).¹⁾

Kandasnya kapal tanki "Torrey Canyon" pada tanggal 18 Maret 1967 di muka pantai Inggris, telah menggerakkan dunia pelayaran dan masyarakat perkapalan, hingga perlu menyelenggarakan Konferensi Internasional pada tahun 1969 di Brussel (Belgia) untuk membentuk suatu Konvensi guna melindungi lingkungan laut terhadap pencemaran yang bersumber dari kapal, sebagai penyempurnaan Konvensi London tahun 1954 yang terkenal dengan "Konvensi Pencemaran Laut

¹⁾ Mochtar Kusumaatmadja, Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut : Dilihat dari sudut Hukum Internasional, Regional & Nasional, Sinar Grafika, Jakarta, 1992, hal. 49.

Karena Minyak. 2)

Kasus kapal tanki *Torrëy Canyon* di atas, hanyalah salah satu dari sekian banyak yang terjadi yang telah memperlihatkan secara dramatis akibat pencemaran pada negara pantai. Akibat-akibat pencemaran dari kapal-kapal tanki inilah yang mendorong IMCO menghasilkan Konvensi-konvensi tentang Tanggung Jawab Pencemaran untuk memikul ganti rugi dan hak-hak negara pantai untuk melakukan Intervensi pada Peristiwa Pencemaran oleh kecelakaan kapal.

Perkembangan konsep pengaturan hukum pada kedua masalah pokok, yaitu masalah ganti rugi dan masalah intervensi negara pantai pada peristiwa pencemaran lingkungan laut, merupakan dua hal penting dilihat dari sudut upaya penanggulangan pencemaran laut sebagai hak dan tindakan yang dapat dilakukan negara pantai. Kedua hal ini masing-masing diatur dalam: (1) *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Public Law)* dan (2) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Civil Law)* dan Protokol tahun 1976. 3)

Pada Konvensi pertama, yang merupakan pokok pembahasan dalam tulisan ini, memberikan hak kepada negara pantai yang terancam kerusakan oleh pencemaran lingkungan laut

2) St. Munadjat Danusaputro, *Bunga Rampai Binamulia Hukum & Lingkungan*, Jilid 6, Binacipta, Bandung, 1987, hal. 106.

3) Mochtar Kusumaatmadja, op. cit. hal. 50.

karena minyak dari kapal, untuk mengambil tindakan-tindakan penyelamatan kepentingan-kepentingannya.

Selain tindakan-tindakan penyelamatan yang sejauh harus diusahakan terlebih dahulu, Konvensi juga dalam hal yang sangat mendesak, memberikan hak kepada negara pantai untuk melakukan pemusnahan terhadap kapal yang bersangkutan berikut muatannya untuk melindungi kepentingan dan kesejahteraan penduduk pantai. Tindakan-tindakan tersebut dapat diambil di laut bebas yang berdekatan dengan pantainya.

Selain itu terdapat pula Konvensi-konvensi yang sifatnya regional, seperti konvensi-konvensi yang dibuat oleh negara-negara pantai sekitar laut Baltik (Convention on the Protection of the Environment of the Baltic Sea Area 1974) Sedangkan dalam rangka pengaturan lingkungan Laut Tengah, pada tahun 1975 telah diadakan Konferensi di kota Barselona Spanyol, dan menghasilkan Konvensi tentang Perlindungan Laut Tengah dari Pencemaran yang disahkan pada tahun 1976. Kemudian antara Denmark, Finlandia, Norwegia, dan Swedia, telah pula diadakan persetujuan-persetujuan kerjasama untuk menjamin penerapan pelaksanaan ketentuan-ketentuan hukum tentang pencegahan pencemaran laut oleh minyak tahun 1967. Persetujuan mengenai pengaturan pencegahan pencemaran Laut Utara diadakan di Bonn tahun 1969. 4)

4) R. Gunawan Oetomo, at. al., Segi-segi Hukum Pencemaran Lingkungan Laut oleh Minyak Bumi di Indonesia, hal. 23.

Kerjasama antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk perlindungan terhadap pencemaran laut di wilayah perairan negara-negara tersebut yaitu: di Selat Malaka dan Selat Singapura. Sejak tahun 1971, antara ketiga negara tersebut telah diadakan beberapa kali pertemuan.

Sesudah peristiwa kandasnya kapal tanki "Showa Maru" telah diadakan pertemuan tingkat menteri pada bulan Februari 1975, dan menghasilkan "Joint Declaration" yang memuat :

1. Dewan tentang keselamatan pelayaran dan pengawasan pencemaran laut di Selat Malaka/Singapura tingkat Menteri;
2. Beberapa rekomendasi tentang tindakan-tindakan, termasuk :
 - (i) a Traffic Separation Scheme (TTS);
 - (ii) koordinasi "National Contingency Plan" untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran oleh minyak;
 - (iii) perjanjian tentang "Expert Group on Marine Pollution". 5)

Negara-negara yang termasuk anggota ASEAN yaitu : Indonesia, Malaysia, Singapura, Philipina dan Thailand (waktu itu Brunai Darussalam belum menjadi anggota ASEAN), mengadakan kerjasama dalam hal terjadinya kecelakaan laut yang menimbulkan pencemaran. Kemudian mendirikan "the Expert Group on Marine Pollution" di bawah "Standing Committee on Shipping" dari ASEAN, yang mengadakan pertemuan-

5) Munadjat Danusaputro, op. cit. hal. 77

pertemuan untuk menangani terutama Draft Regional Contingency Plan dalam hal terjadinya kecelakaan di laut yang menimbulkan pencemaran laut.

Melalui komite tersebut di atas, telah diadakan studi perbandingan tentang aspek-aspek hukum pertanggungjawaban negara mengenai berbagai masalah pencemaran dari sudut penglihatan berbagai sistem hukum antara negara-negara Asia Afrika oleh Expert Group. ⁶⁾

Dilihat dari segi pengaturan hukum, maka usaha-usaha untuk mencegah terjadinya pencemaran laut oleh tumpahan minyak khususnya dari kapal tanki, perlu secepatnya mendapatkan perhatian dan penanganan secara terpadu, terutama dari segi hukum nasional, karena peraturan-peraturan dari segi hukum internasional sudah cukup memadai, terutama atas perhatian dan prakarsa badan-badan khusus PBB yang mengurus bidang maritim.

Adapun yang perlu diatur ialah : (1) membatasi dan melarang tumpahnya minyak bumi dengan sengaja (intentional discharge of oil); (2) mencegah timbulnya polusi minyak karena kecelakaan; (3) mengurangi dan membatasi terjadinya kecelakaan yang menimbulkan polusi minyak; (4) mewajibkan tanggung jawab karena tumpahan minyak. ⁷⁾

6) R. Gunawan Oetomo, op. cit. hal. 26

7) Oscar Schachter dan Sewer, Marine Pollution Problem, American Journal of International Law, 1971, hal. 92; dikutip dari Komar Kantaatmadja, Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional, Bandung, Alimni, 1982, hal. 49.

Pencemaran laut itu sifatnya transnasional (melewati batas-batas negara), karena jika minyak tumpah ke laut dalam jangka waktu yang singkat akan menyebar ke mana-mana karena terbawa arus, gelombang, tiupan angin, dan kemungkinan akan mencemari bagian laut dari wilayah beberapa negara yang berdekatan.

Untuk memudahkan pencegahan dan penanggulangannya, sangat dibutuhkan ketentuan-ketentuan/peraturan-peraturan yang bersifat transnasional. Kita patut bergembira kiranya karena dewasa ini hal tersebut sudah dirintis dengan adanya kerjasama-kerjasama regional dalam hal pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut sebagaimana diuraikan di atas.

Dalam perundang-undangan nasional kita telah diatur mengenai pencemaran yang bersifat transnasional sebagaimana tercantum dalam pasal 4 (e) UU No. 4 tahun 1982 dimana dikatakan terlindungnya negara terhadap dampak kegiatan di luar wilayah negara yang menyebabkan kerusakan dan pencemaran lingkungan.

Karena sifat dari pencemaran laut oleh minyak bumi yang transnasional, maka adanya pola penanggulangan nasional (national Contigency plan) dari masing-masing negara merupakan suatu keharusan, khususnya untuk dapat menangani masalah-masalah yang timbul seketika, terlebih bagi negara-negara dari suatu wilayah tertentu, yang dilihat dari segi pencemaran laut merupakan negara yang berbatasan dan

karenanya mempunyai kepentingan yang serupa, sehingga diperlukan suatu bentuk kerjasama di antara negara-negara tersebut. Karenanya maka suatu kerjasama antara negara-negara ASEAN dalam rangka pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut merupakan hal yang penting dalam usaha untuk melakukan suatu koordinasi, sehingga dapat dilakukan suatu upaya terintegrasi di antara anggota-anggotanya. 8)

Kembali pada pokok bahasan tentang hak negara pantai di lautan untuk mengatur pencemaran laut, pada dasarnya hukum internasional umum mengenal prinsip bahwasanya negara-negara pantai mempunyai kekuasaan untuk mengatur tentang kemungkinan terjadinya pencemaran terhadap wilayah lautnya. Tentunya hal demikian didasarkan atas kepentingan khusus dari negara pantai yang bersangkutan, yang perlu mendapat perlindungan dari pencemaran lautnya. Hal tersebut bertitik tolak dari pasal 17 Konvensi Jenewa 1958 yang berbunyi sebagai berikut :

Foreign ships exercising the right of innocent passage shall comply with the laws and regulations enacted by the coastal State in conformity with these articles and other rules of international law and, in particular, with such laws and regulations relating to transport and navigation.

Pengertian "transport" dan "navigation" harus mendapat penafsiran yang luas sehingga mencakup masalah pencemaran laut. Namun demikian untuk lebih jelasnya perlu di-

8) Komar Kantaatmadja, Gantirugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut, Alumni, Bandung, 1981, hal. 55

teliti pasal 16 ayat 1 yang mengemukakan :

The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent.

Sedang perkataan "take steps" dapat ditafsirkan sebagai mencakup masalah pencemaran laut, dengan syarat bahwa sepanjang pelayaran tersebut non-innocent passage. Menurut ketentuan dari pasal 14 digambarkan sebagai "passage prejudicial to the peace, good order or security of the coastal state".⁹⁾

Dalam hal tidak diikutinya ketentuan tentang pelayaran dan pengangkutan tersebut di atas maka bagi kapal asing itu (akan) dapat dianggap sebagai telah melakukan hal yang merupakan suatu ancaman bagi negara pantai, karena jelas bahwa kapal-kapal yang tidak memenuhi ketentuan-ketentuan yang menyangkut masalah pencegahan pencemaran laut dari negara pantai dapat ditolak untuk memasuki perairan maupun pelabuhan negara tersebut. Namun harus diakui bahwa penolakan untuk masuk perairan maupun pelabuhan negara tersebut (penolakan menggunakan hak lintas damai di laut teritorial) adalah suatu hal yang serius dalam hubungan antar-negara yang bersangkutan, dan dalam hal akan diambil tindakan sedemikian negara pantai harus mempunyai alasan yang kuat.

9) Komar Kantaatmadja, Masalah Pencegahan Pencemaran Laut dan Hak Lintas Damai, Majalah Pro Justitia No. 4 tahun 1978, hal. 243.

Dalam melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap pencemaran laut oleh minyak bumi dari kapal tanki, pemerintah Indonesia (cq. Dirjen. Perhubungan Laut dan Dirjen. MIGAS) telah mengeluarkan dua Surat Keputusan Bersama yaitu :

1. Prosedur Tetap (Protap) Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut oleh Minyak Bumi di Selat Malaka dan Singapura Nomor DKP.49/1/2 Nomor 27/Kpts/DM/Migas/1981;
2. Prosedur Tetap (Protap) Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut oleh Minyak Bumi di Selat Makassar dan Selat Lombok No. 49/1/1 No. 01/Kpts/DM/Migas/1981.

Dalam usaha mencegah dan menanggulangi pencemaran laut oleh minyak bumi, kedua Protap tersebut telah mengatur beberapa ketentuan yang penting berikut ini.

Dalam rangka pencegahan pencemaran laut oleh minyak bumi, KAKANWILHUBLA setempat mengadakan pengawasan atas lalulintas kapal-kapal tanki dalam wilayah kewenangan masing-masing.

KAKANWILHUBLA setempat kemudian mengadakan tindakan-tindakan pengamanan untuk mencegah terjadinya pencemaran laut oleh minyak bumi dengan :

- a. memonitoring, menerima dan mencatat kapal-kapal tanki yang melalui Selat Malaka/Singapura, Selat Makassar/Lombok;
- b. mendeteksi tumpahan minyak bumi dari kapal-kapal tanki yang dapat menimbulkan pencemaran laut.

Khusus kapal-kapal tanki yang melalui Selat Makassar dan Selat Lombok, wajib menyampaikan laporan kepada KAKAN-WILHUBLA cq. Syahbandar yang terdekat.

Sedangkan mengenai penanggulangan pencemaran laut oleh minyak bumi, diantaranya disebutkan bahwa setiap kapal tanki yang mengalami kecelakaan, dan pihak lain yang mengetahui adanya pencemaran wajib melaporkan kepada KAKAN-WILHUBLA cq. Syahbandar terdekat. Syahbandar wajib mengambil tindakan penanggulangan dan pembersihan pencemaran laut oleh minyak bumi. Pembersihan tersebut harus sesuai dengan tatacara yang telah ditentukan.

B. Indonesia Terletak pada Posisi Silang dan Dampaknya Terhadap Kelestarian Lingkungan Laut.

Pada tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah Indonesia mengeluarkan suatu pernyataan (Deklarasi) mengenai wilayah Perairan Indonesia.

Deklarasi tersebut bertujuan untuk menjamin integritas teritorial dari wilayah negara Indonesia sebagai suatu kesatuan yang bulat, yang meliputi unsur tanah (darat) dan air (laut). Disamping itu segi keamanan dan pertahanan juga merupakan aspek yang sangat penting daripada kebijaksanaan Pemerintah mengenai perairan Indonesia.

Melalui pernyataan (Deklarasi) tersebut Pemerintah Indonesia memperkenalkan kepada dunia luar mengenai konsep nusantara yang sekarang kita kenal dengan "Wawasan Nu-

santara".

Semula konsepsi Nusantara tersebut mendapat tantangan yang cukup berat terutama dengan adanya penolakan dari Amerika Serikat, Australia, Inggris, Belanda, dan Selandia Baru. Usaha untuk memperoleh pengakuan konsep Archipelago di forum internasional pada Konperensi Hukum Laut I Jeneva, belumlah membawa hasil yang diharapkan. ¹⁰⁾

Pada tahun 1960 keluarlah Undang-undang No. 4/Prp/1960 tentang Perairan Indonesia, sebagai penjabaran dari konsep Nusantara 13 Desember 1957. Kemudian pada tahun 1973 konsep Nusantara sebagai manifestasi pemikiran politik telah lebih mantap dengan ditetapkannya "WAWASAN NUSANTARA" dalam Ketetapan MPR Nomor IV/MPR/1973 tentang Garis garis Besar Haluan Negara.

Dengan disahkannya Konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982, dengan sendirinya perjuangan bangsa Indonesia di forum internasional mengenai Negara Kepulauan (Archipelagic State) telah membuahkan hasil. Ini berarti bahwa konsep Nusantara telah mendapat pengakuan dunia, sebagaimana tercantum pada pasal 46 Konvensi Hukum Laut (KLH) 1982 dimana dikatakan :

"Untuk maksud Konvensi ini :

- (a) "Negara Kepulauan" berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain;
- (b) "Kepulauan" berarti suatu gugusan pulau, termasuk

¹⁰⁾ Mochtar Kusumaatmadja, Hukum Laut Internasional, Bina-cipta, Bandung, 1978, hal. 190.

bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi, dan politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap sebagai demikian".

Sedangkan mengenai kedaulatan Negara Kepulauan dapat kita jumpai pada pasal 49 sebagai berikut :

1. Kedaulatan suatu Negara Kepulauan meliputi perairan yang ditutupi oleh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal 47, disebut sebagai perairan kepulauan, tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai;
2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya;
3. Kedaulatan ini dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Bab ini.

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki wilayah yang sebagian besar terdiri dari laut (hampir duapertiga). Jumlah total pulau-pulau ada sekitar 13.667 buah pulau. Yang tercakup luas kepulauan Indonesia dengan batas 12 mil kurang lebih 5.193.250 kilometer persegi. Luas daratan kurang lebih 2.027.087 kilometer persegi dan luas perairan (lautan) kurang lebih 3.166.163 kilometer persegi¹¹⁾. Kini terdapat pandangan/pendapat yang menyatakan bahwa jumlah pulau-pulau di Indonesia adalah sekitar 17.000 pulau.

Dalam posisi dunia, Indonesia terletak antara dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia, dan antara dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, yang

11) Harian Kompas, Tanggal 18-5-1982, dikutip dari Munadjat Danuseputro, Wawasan Nusantara (Dalam Hukum Laut PBB tahun 1982), Bandung, Alumni, 1983, hal. 308.

kini oleh banyak kalangan juga disebut Samudera Indonesia, sekalipun belum mendapat pengakuan secara internasional.

Karena pulau Indonesia diapit oleh dua benua dan dua samudera, maka Indonesia berada pada cross-road position (posisi silang).

Letak kedudukan geografis "Negara Kepulauan" Indonesia, yang terletak di antara dua benua dan dua samudera itu, menumbuhkan ciri khusus juga kepada Indonesia jika ditilik dari sudut permasalahan pencemaran laut.

Negara Kepulauan/Nusantara mempunyai sifat dan ciri yang sungguh khas (kepada perwujudan Negara Kepulauan Indonesia), sehingga perlu juga dipikirkan dan diperhitungkan manakala ingin mencari suatu sistem pengelolaan nasional bagi pengendalian masalah pencemaran lautnya. Salah satu faktor yang sungguh menonjol adalah bahwa Lautan Nusantara terbuka dari dan ke segala penjuru sehingga pencemaran dari luar mudah masuk, sebaliknya pencemaran dari dalam lautan Nusantara sangat mudah keluar mempengaruhi laut-laut sekelilingnya. 12)

Mengingat Indonesia sebagai Negara Kepulauan dimana unsur lautnya merupakan hampir 70 % dari seluruh wilayah negara, maka sudah sepantasnya Indonesia menaruh perhatian yang besar terhadap jenis masalah lingkungan tersebut, demi menyelamatkan kekayaan alam lautnya yang sungguh ber-

12) St. Munadjat Danuseputro, Tanahair dan Wawasan Nusantara, MABES TNI-AL SESKO ABRI, Jakarta, 1974, hal. 5.



harga. Se jauh pencemaran laut diakibatkan oleh lalu lintas kapal, perlu disadari tentang posisi geografis Indonesia dengan lautannya yang terletak di tengah-tengah persimpangan jalan laut yang sangat padat dari Samudera Hindia ke Samudera Pasifik demikian pula sebaliknya dari daratan Asia ke Benua Australia. Posisi geografis Indonesia di tengah-tengah persimpangan jalan laut yang sangat padat itu, sudah dengan sendirinya mengakibatkan mudahnya lautan Indonesia dicemarkan oleh kapal-kapal yang melintasinya.

Pencemaran laut di Indonesia oleh kapal-kapal ternyata sungguh sangat meningkat, sejak pengangkutan minyak dengan kapal-kapal tanki raksasa ((Very Large Crude Carrier) mulai menjadi cara yang banyak digunakan oleh negara-negara industri maju seperti Jepang. Lebih dari 90 % keperluan minyak industri Jepang didatangkan dari Timur Tengah, yang diangkut melalui lautan Indonesia. Belum lagi dihitung jumlah minyak yang diangkut oleh negara-negara lain, yang juga menggunakan kapal-kapal tanki raksasa yang berukuran lebih dari 200.000 dwt.

Pencemaran lingkungan laut adalah hanya salah satu wajah belaka daripada lingkungan laut, khususnya sebagai salah satu wadah perlindungan lingkungan laut. Oleh sebab itu tata pengaturannya supaya mengikuti hakekat dan sifat lingkungan itu. Bagi lingkungan laut Indonesia hendaknya selalu ditinjau berdasarkan "Wawasan Nusantara dalam arti "Negara Kepulauan" yang memiliki posisi silang dunia seba-

gai titik-pusat lalu lintas yang padat dan ramai. Oleh sebab itu bahaya pencemarannya sangat tinggi, apalagi lautan Indonesia sudah terkenel sebagai laut yang sangat kotor.¹³⁾

Sebagai sendi pokok ketatanegaraan Republik Indonesia Wawasan Nusantara harus melandasi semua tindak kenegaraan dan perbuatan kenegaraan. Dengan demikian maka sistem pengelolaan Nasional untuk mengendalikan pencemaran laut Indonesia, tidak bisa lain kecuali harus dilandaskan kepada Wawasan Nusantara, sebagaimana dikatakan dalam Tap MPR No. IV/MPR/1973 tentang Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN) pada Bab II huruf E bahwa :

"Wawasan untuk mencapai tujuan Pembangunan Nasional adalah Wawasan Nusantara".

Untuk pertama kalinya masalah pengaturan pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan secara nasional baru dilakukan pada tahun 1973, yaitu dengan dimasukkannya hal ini dalam GBHN tersebut di atas.

Namun sebagai langkah awal, Menteri Negara Penertiban Aparatur Negara (PAN), telah mengadakan rapat Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Pencegahan Pencemaran pada bulan Juni 1972. Sebagai persiapan menjelang Konferensi Stockholm telah diselenggarakan sebuah seminar tentang "Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Pembangunan Nasional" di Bandung pada tanggal 15 sampai dengan 18 Mei 1972.

Sebagai tindak lanjut dari Konferensi Stockholm 1972,

13) St. Munadjat Danuseputro, op. cit. hal. 105 - 119.

Pemerintah RI membentuk Panitia Interdepartemental yang disebut Panitia Perumus dan Rencana Kerja bagi Pemerintah di Bidang Pengelolaan Lingkungan Hidup, berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 16/1972. ¹³⁾

Panitia ini berhasil merumuskan program pembangunan lingkungan dalam wujud Bab IV dalam Repelita II berdasarkan butir 10 Pendahuluan Bab III GMRN 1973-1978.

Dalam rangka aparatur lingkungan hidup telah diangkat untuk pertama kali dalam kabinet, yaitu dalam Kabinet Pembangunan III, seorang Menteri yang mengkoordinasikan aparatur pemerintah dalam pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup, yaitu Menteri Negara Pengawasan Pembangunan dan Lingkungan Hidup disingkat PPLH.

Untuk pertama kali Menteri PPLH dijabat oleh Bapak Prof. Dr. Emil Salim, guru besar ekonomi pada Universitas Indonesia.

Itulah sekilas tentang awal mula pengaturan masalah lingkungan hidup di Indonesia.

Kembali kepada pokok persoalan di atas, maka atas dasar Ketetapan MPR tersebut di atas yang menggariskan bahwa Wawasan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional adalah Wawasan Nusantara, maka dikatakan bahwa Wawasan Nusantara adalah Wawasan Pembangunan Nasional. Oleh sebab itu apabi-

13) Koesnadi Hardjosoemantri, Hukum Tata Lingkungan, Edisi Keempat, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 1989, hal. 23.

la diinginkan untuk menciptakan dan membangun suatu sistem pengelolaan nasional untuk mengendalikan pencemaran laut Indonesia, dasarnya tidak lain kecuali Wawasan Nusantara.

Dengan pokok-pokok pikiran tersebut di atas, telah kita temukan dasar dan landasannya untuk bertindak, baik tindakan itu berupa mencari pola atau sistem yang sudah ada, dengan perubahan-perubahan dan penyesuaian yang diperlukan oleh ciri-ciri khusus lingkungan laut nusantara, maupun berupa pikiran sendiri guna menyusun sistem pengelolaan nasional yang khas Indonesia.

Pokok-pokok pikiran yang akhirnya bermuara kepada Wawasan Nusantara itu merupakan patokan dan pembakuan asasi jika kita akan membangun suatu sistem pengelolaan nasional untuk mengendalikan pencemaran laut nusantara. Hal ini rasanya perlu mendapat tekanan, justru karena itu kita bermaksud menangani masalah yang menyentuh dan mengenai langsung Lautan Nusantara. 14)

Dari uraian tersebut di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa sistem Wawasan Nusantara dengan Negara Nusantara (Negara Kepulauan) memberikan peluang yang sifatnya lebih mempermudah perlindungan wilayah laut Indonesia dari kemungkinan terjadinya pencemaran lingkungan laut oleh tumpahan minyak serta pengambilan tindakan-tindakan hukum, pengaturan, pencegahan, dan penanggulangannya karena :

14) St. Munadjat Danusaputro, op. cit. hal. 146.

(1) dengan pengaturan wilayah laut Nusantara ini, wilayah laut Indonesia tidak terbagi-bagi (fragmented) menjadi laut wilayah (territorial waters) dan laut lepas (high seas) lagi tetapi mempunyai yurisdiksi yang penuh (overall jurisdiction); (2) kewajiban negara pantai untuk melindungi dan melestarikan lingkungan lautnya yang bukan saja laut wilayahnya tetapi berlanjut kepada zona ekonomi eksklusifnya (exclusive economic zone).

Karena itu dalam rangka pemikiran yang bertolak pangkal pada Wawasan Nusantara, maka masalahnya adalah karena secara internasional perlindungan hukum bagi wilayah lautan Nusantara dari pencemaran sudah merupakan ketentuan yang mendapat konsensus dari negara-negara. ¹⁵⁾

C. Ketentuan-ketentuan Hukum Indonesia tentang Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut.

Dalam pidato Dies Natalis ke-22 Universitas Padjadjaran, Mochtar Kusumaatmadja ¹⁶⁾ mengemukakan bahwa dalam perjuangan Wawasan Nusantara kita, satu tahapan telah kita lalui dan tahapan lain yang lebih mengandalkan pada kemampuan diri sendiri untuk melakukan tindakan-tindakan dan upaya pengelolaan telah terbentang di hadapan kita, karenanya hukum mempunyai peranan untuk menyusun suatu konsep-

15) Komar Kantaatmadja, op. cit. hal. 122

16) Mochtar Kusumaatmadja, Bunga Rampai Hukum Laut, Bina-cipta, Bandung, 1978, hal. 177.

si pengelolaan lingkungan laut yang rasional, yang terdiri dari :

1. mengamankan lingkungan laut Nusantara sebagai wadah atau sarana fisik tersebut; dengan menanankan kedaulatan atas perairan Nusantara, maka peranan ini telah terlaksana; dan
2. dengan pengaturan menjaga keserasian antara pelbagai penggunaan lingkungan laut Nusantara yang dilakukan secara sektoral (structural functional).

Adapun sebagai tujuan dari pengaturan dan penjagaan keserasian antara pelbagai penggunaan lingkungan laut nusantara ini tentunya di samping penyerasian penggunaan laut itu sendiri adalah juga diambilnya berbagai usaha baik berupa pencegahan maupun yang bersifat represif terhadap berbagai pelanggaran dan pelaku pencemaran laut, khususnya di bidang hukum.

Adalah sudah dimaklumi bahwa banyak upaya dalam berbagai bidang yang dapat diambil untuk prevensi maupun represie dari pencemaran laut ini, bahkan di bidang hukum, upaya sedemikian juga mempunyai corak dan ragam. Misalnya bagi kita adalah dalam menelaah praktek berbagai negara besar yang telah lama melakukan langkah-langkah ini yang dikenal sebagai tindakan unilateral negara pantai di satu pihak, dan upaya-upaya yang tersedia dalam hukum internasional di lain pihak menentukan pola yang manakah yang paling cocok dengan pola pengaturan laut Nusantara kita.

Sejalan dengan sumber hukum internasional dan regional mengenai pencemaran laut sebagaimana diuraikan terlebih dahulu, maka sangat perlu kiranya untuk meneliti dan membahas sumber hukum pencemaran secara nasional.

Berikut akan dibahas sumber hukum pencemaran baik sebelum kemerdekaan maupun setelah kemerdekaan.

Sebelum zaman kemerdekaan, memang tidak terdapat sumber hukum yang dinamakan secara tegas hukum pencemaran laut, akan tetapi telah ada beberapa peraturan hukum yang memuat asas-asas dan ketentuan tentang Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut, seperti : ¹⁷⁾

- a. Het Reeden Reglement 1925 (Stbl. No. 550/1925, seperti diubah dan ditambah dengan Stbl. No. 237/1927 dan Stbl. No. 381/1930;
- b. Loodsdienst Ordonnantie 1927 (Stbl. No. 62/1927);
- c. Petroleum Opslag Ordonnantie 1927 (Stbl. 199 jis/1927, seperti diubah dan ditambah dengan Stbl. 547/1927, Stbl. 39/1930, Stbl. 168/1931, Stbl. 79/1935, Stbl. 252/1940)
- d. Petroleum Opslag Verordening 1927 (Stbl. 200 jis, seperti diubah dan ditambah dengan Stbl. 482/1927, Stbl. 435/1927, Stbl. 30/1929, Stbl. 371/1931, Stbl. 510/1931, Stbl. 80/1935, Stbl. 150/1940);
- e. Petroleum Vervoer Ordonnantie 1927 (Stbl. 214/1927);
- f. Petroleum Vervoer Verordening 1928 (Stbl. 144 jis/1928,

¹⁷⁾ St. Munadjat Danusaputro, op. cit. hal. 81.

seperti diubah dan ditambah dengan Stbl. 82/1940, Stbl. 50/1947);

- g. Wijnpolitie Reglement 1930 (Stbl. 341/1930, seperti kemudian diatur kembali dalam peraturan Menteri Pertambangan Nomor 04/P/M/Pertamb/1973); dan
- h. Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939 (Stbl. 442/1939).

Setelah kemerdekaan pada tahun 1945, melalui prosedur Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang, Deklarasi 13 Desember 1957, ditetapkan menjadi Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang, yaitu dengan Undang-undang No. 4/Prp/1960 sebagai dasar dikeluarkannya peraturan-peraturan hukum yang secara jelas mengatur Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Lingkungan Laut, sekalipun tidak disusun sebagai suatu perundang-undangan Laut tersendiri, seperti:

- a. Undang-undang No. 44/1960 tentang Pertambangan Minyak dan Gas Bumi;
- b. Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. Bd.15/4/36/70 tentang Larangan bagi Kapal-kapal Tanki untuk Membuang Minyak ke Atas Permukaan Air Laut di Sekeliling Gugusan Kepulauan Seribu;
- c. Undang-undang No. 8/1971 tentang Perusahaan Pertambangan Minyak dan Gas Bumi Negara (Pertamina);
- d. Undang-undang No. 1/1973 tentang Landas Kontinen Indonesia;
- e. Peraturan Menteri Pertambangan No. 04/P/M/Pertamb./1973

- tentang Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Perairan Dalam Kegiatan Eksplorasi dan/atau Eksploitasi Minyak dan Gas Bumi;
- f. Instruksi Direktur Direktorat Perkapalan Pertamina No. 07/Inst./PSH/1973;
 - g. Peraturan Pemerintah No. 17/1974 tentang Pengawasan Pelaksanaan Eksplorasi dan Eksploitasi Minyak dan Gas Bumi di Daerah Lepas Pantai;
 - h. Surat Keputusan Direktur Utama Pertamina No. 390/Kpts/DR/DU/1974 tentang Peraturan-peraturan Umum Pencegahan Pencemaran;
 - i. Undang-undang No. 5/1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia;
 - j. Undang-undang No. 9 tahun 1985 tentang Perikanan.

Pada umumnya ketentuan-ketentuan Indonesia yang menyangkut pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut, dibuat berdasarkan pembagian secara sektoral, sehingga wewenang untuk menyelesaikan masalah ditangani secara sektoral pula. Yang dimaksud ialah bahwa tanggung jawab dan wewenang ada pada masing-masing sektor. Meskipun demikian peraturan-peraturan tersebut dapat digunakan sebagai pedoman penyelesaian pencemaran laut di Indonesia.

Agar supaya peraturan-peraturan pencemaran lingkungan laut itu berlaku secara nasional, maka sudah menjadi kebutuhan yang sangat mendesak akan adanya peraturan tersendiri yang mengatur secara khusus tentang pencegahan dan pe-

nanggulangan pencemaran lingkungan laut, khususnya yang di
akibatkan oleh tumpahan minyak.

BAB IV

WEWENANG NEGARA PANTAI UNTUK MELAKUKAN TINDAK PENCEGAHAN
PENCEMARAN LAUT OLEH TUMPAHAN MINYAKA. Kewenangan Negara Pantai untuk Mengadakan Peraturan
Pencegahan Pencemaran Laut oleh Minyak.

Mengenai wewenang negara pantai untuk mengatur pencemaran di lautan pada dasarnya hukum internasional mengenal prinsip bahwa: Negara Pantai mempunyai kewenangan atau kekuasaan untuk mengatur tentang kemungkinan terjadinya pencemaran terhadap wilayah lautnya. Hal demikian didasarkan atas kepentingan khusus dari negara pantai yang perlu mendapat perlindungan.

Baik tumpahnya minyak itu terjadi di laut wilayah ataupun terjadi di laut lepas, akan memungkinkan tumpahan minyak tersebut menjalar dan menimbulkan ancaman terjadinya pencemaran di laut wilayah.

Sebelum Konvensi Brussel 1969, Konvensi Jenewa 1958 mengenai Laut Lepas, pasal 24 telah mengatur mengenai kewenangan negara pantai untuk membuat peraturan-peraturan guna mencegah pengotoran laut oleh minyak yang dibuang oleh kapal-kapal atau dari pipa-pipa minyak atau yang disebabkan eksplorasi dan eksploitasi di dasar laut dan tanah dibawahnya (seabed and subsoil), dimana dikatakan bahwa :

"Every State shall draw up regulations to prevent pollution of the seas by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation

and exploration of the seabed and its subsoil, taking into account of existing treaty provisions on the subject".

Dengan dicantumkannya masalah pengotoran laut oleh minyak dalam Konvensi Jenewa 1958 ini, berarti bahwa bencana yang ditimbulkan oleh tumpahan minyak terhadap laut merupakan masalah nasional dan internasional sehingga perlu diadakan pengaturan oleh masing-masing negara untuk mencegahnya.

Bagi negara-negara peserta Konvensi Jenewa 1958 yang telah meratifikasinya, khususnya Konvensi mengenai Laut Lepas, maka pasal 24 yang merupakan suatu ketentuan umum, merupakan dasar bagi pembentukan Undang-undang mengenai pencemaran laut oleh minyak.

Karena pencemaran itu sendiri adalah bersifat trans-nasional dan trans-frontier, maka pengaturannya harus bersifat dan memiliki daya jangkau trans-nasional pula dalam berbagai arti. Maksudnya adalah bahwa ketentuan pencemaran laut tersebut berlaku bagi setiap kapal tanpa memandang bendera kapalnya. Sepanjang kapal itu berlayar di wilayah laut negara pantai, akan berlaku ketentuan pencemaran laut dari negara pantai tersebut, juga ketentuan-ketentuan itu hingga batas-batas tertentu mempunyai daya jangkau ekstritorial.

Dalam Konvensi Brussel 1969 dikatakan bahwa negara-negara peserta Konvensi dapat mengambil langkah-langkah yang dianggap perlu untuk mencegah, mengurangi, dan me-

ngendalikan bahaya atau kerusakan yang mungkin terjadi di laut wilayahnya yang diakibatkan oleh pencemaran laut oleh minyak karena kecelakaan yang terjadi di laut lepas atau karena kegiatan lainnya.

Tindakan pengaturan dan pengendalian pencemaran laut sangat penting dilakukan untuk menyelamatkan laut atau pantainya dari bahaya yang mengancam kelangsungan hidup sumber hayati laut. Sudah menjadi kewajiban negaralah untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut dengan membuat peraturan hukum yang dimaksudkan untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut.

Beberapa negara pantai telah mengambil tindakan secara unilateral untuk melindungi wilayah lautnya dari pencemaran minyak. Sebagai contoh akan diuraikan secara singkat dua negara yang telah melakukan tindakan atau langkah-langkah yang dianggap bermanfaat, untuk mempertahankan wilayah lautnya dari kemungkinan pengaruh buruk pencemaran oleh minyak bumi di laut yaitu Amerika Serikat dan Kanada.

Amerika Serikat di dalam Harbors and Rivers Act 1899, ditentukan bahwa dalam hal terjadinya tumpahan minyak bumi di perairan laut Amerika Serikat, diancam ketentuan denda sebesar US \$ 2.500, atau penjara hingga setinggi-tingginya satu tahun ataupun gabungan keduanya.

Di dalam Oil Pollution Act 1924, ditentukan bahwa kapal yang melakukan pencemaran dengan tumpahan minyaknya dapat dikenakan denda sebanyak US \$ 10.000, suatu jumlah

yang walaupun relatif sedikit bagi suatu tumpahan minyak di laut yang menyebabkan pencemaran, tetapi telah jauh melampaui jumlah yang ditetapkan oleh Harbors and Rivers Act 1899.

Ketentuan penting menyangkut pencemaran laut oleh minyak dewasa ini adalah The Water Quality Improvement Act 1970. Bagian yang paling penting dari padanya ialah dengan ditambahkan dua section baru pada Federal Water Pollution Control Act (FWPCA) yaitu paragraf 11 dan 12 yang sepenuhnya mengatur pencemaran minyak bumi dan bahan-bahan berbahaya lainnya yang berlaku di perairan Amerika Serikat termasuk Contiguous Zonanya. Kedua section tersebut kemudian dilebur menjadi paragraf 311 dari FWPCA. ¹⁾

Pemerintah Amerika Serikat berdasarkan ketentuan ini, mempunyai hak bila dianggap perlu untuk mempertahankan kelestarian serta mencegah terjadinya pencemaran, memindahkan letak kapal, bahkan jika perlu menghancurkan kapal yang mengalami kecelakaan dan yang memungkinkan akan menimbulkan pencemaran laut, yang terjadi di luar wilayah Amerika Serikat.

Dengan demikian ternyata bahwa pengaturan Amerika Serikat tentang pencemaran laut yang terdapat dalam Federal Water Pollution Control Act, bersifat sangat luas, oleh

1) Komar Kantaatmadja, Masalah Pengaturan Pencemaran Laut dalam Praktek Negara-negara dan Hukum Internasional, Majalah Pro Justitia No. 3 tahun 1978, hal. 92-93.

karena menyangkut juga penggunaan ketentuan-ketentuan tersebut juga menjangkau laut di luar laut wilayahnya, seperti hak untuk memindahkan letak kapal atau menghancurkannya jika dianggap perlu.

Jika ketentuan-ketentuan terakhir ini dibandingkan dengan Konvensi Brussel 1969 tentang " Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties," dapat ditemukan titik-titik persamaannya. Karena keduanya baik yang terdapat dalam F/WPCA maupun yang terdapat dalam Konvensi tentang Intervensi di Laut Lepas jika Terjadi Pencemaran oleh Minyak, memberikan hak kepada negara pantai jika terjadi pencemaran di laut lepas yang berdekatan dengan pantainya untuk mengambil tindakan-tindakan yang dianggap perlu dalam rangka menyelamatkan lautnya dari bahaya yang mengancam, bahkan memindahkan letak kapal atau menghancurkannya jika dianggap perlu.

Kanada pada tahun 1970 mengeluarkan/mengundangkan secara bersamaan dua peraturan yaitu : pertama "Amendment to the Territorial Sea and Fishing Zones Act" dan "Bill C-202"

Kedua peraturan ini masing-masing melebarkan perairan teritorial Kanada menjadi 12 mil laut, dan memberikan pembatasan-pembatasan yang sangat ketat bagi penggunaan laut wilayahnya sebagai alur transportasi pengangkutan minyak bumi. Selain itu dinyatakan berlakunya ketentuan tersebut pada 100 mil laut daerah Kutub Utara.

Kapal-kapal dalam ukuran tertentu dilarang untuk me-

masuk ke zona tersebut, serta menangkap kapal-kapal yang dicurigai membawa penyebab pengotoran laut.

Peraturan ini juga mengenakan hukuman denda sebesar \$ 100.000,00 Kanada sehari terhadap kapal-kapal yang tidak dibenarkan membuang bahan-bahan yang menyebabkan pengotoran laut.

Dari peraturan tersebut Kanada bermaksud untuk melindungi kepentingan nasionalnya dari pengotoran laut sebagai akibat dari pelayaran bebas dan pembuangan bahan-bahan yang mengakibatkan pengotoran laut di laut lepas, yang bersangkutan dengan pantainya di daerah Kutub Utara.

Dengan menyatakan berlakunya peraturan tentang daerah pengawasan terhadap pelayaran pada jarak 100 mil laut daerah Kutub Utara, berarti Kanada telah memperluas yurisdiksi nasionalnya secara unilateral sampai ke laut lepas. Walaupun dalam pertukaran Nota Diplomatik dengan Amerika Serikat, 16 April 1970, Kanada mengemukakan bahwa pengaturan ini merupakan *Lawful extension of a limited form of jurisdiction to meet particular danger*, dan karenanya sama sekali tidak merupakan *unilateral interferences with the freedom of the high seas.* ²⁾

Ditinjau dari kebebasan laut lepas, tindakan-tindakan secara unilateral untuk memperoleh yurisdiksi di laut lepas, seperti apa yang telah dilakukan oleh Kanada, telah

2) *I b i d.* h a l. 96.

mengurangi arti kebebasan laut lepas pada bagian-bagian tertentu dari laut lepas. Itu berarti bahwa negara tersebut telah menyalahi apa yang telah ditentukan oleh hukum internasional.

Tetapi mengingat besarnya bahaya pengotoran laut dari tumpahan minyak bagi negara-negara pantai, tidaklah mustahil negara-negara pantai tersebut akan mengambil langkah-langkah yang serupa untuk mengontrol daerah laut lepas yang berdekatan dengan laut teritorialnya.

Apalagi jika diingat bahwa tumpahan minyak di laut yang temperaturnya rendah dan perairan dingin seperti laut sekitar Kanada, diperkirakan akan mempunyai pengaruh yang lebih buruk terhadap kehidupan hayati dalam waktu yang sangat lama. Bahkan Schacter mengatakan: "oil spilled in Arctic area may last as long as fifty years". 3)

Karena itu kiranya dapat dimengerti jika Kanada lebih menitikberatkan pada pencegahan terjadinya pencemaran laut oleh minyak daripada masalah penanggulangannya.

Hal ini ternyata dari sikap Kanada dalam pertemuan-pertemuan yang diadakan oleh IMCO. Bagi Kanada, lebih penting memperhatikan keseimbangan ekologi dari Arctic dan melindungi kehidupan binatang-binatang yang terdapat pada es Arctic dan lautan-lautan sekitarnya, daripada mengejar

3) Oscar Schacter, Marine Pollution Problem and Remedies, N.Y. 1970; Shinn, The International Policy of Marine Pollution Control, Praeger, 1974, hal. 11, dikutip dari Komar Kantaatmadja, Ibid.

ganti rugi pencemaran oleh minyak dan biaya pembersihan.

Hal ini dapat dipahami karena sekali minyak tumpah di wilayahnya, maka sudah terlambat untuk memperbaikinya kembali lingkungan lautnya, karena akan memakan waktu yang jauh terlalu lama untuk regenerasi.

Pada umumnya peraturan unilateral Kanada ini mendapat reaksi luas di dunia internasional khususnya negara-negara pemilik tanki dan armada lautan.

Reaksi internasional didasarkan pada salah satu ketentuan internasional yang mengatakan bahwa yurisdiksi negara pantai tidak dikenal di laut bebas dalam hal apapun, dan bahwa ketentuan pengaturannya secara mendasar tidak sesuai dengan azas-azas Hukum Internasional khususnya yang mengatur : "passage of ships, offshore drilling", dan juga "deep sea dredging".

Tidaklah berlebihan andaikata dunia Internasional merasa khawatir jika pengaturan secara unilateral dari Kanada tersebut ditiru oleh negara-negara pantai, dalam mengambil langkah-langkah untuk mengawasi daerah laut lepas yang berdekatan dengan laut teritorialnya dari bahaya pengotoran seperti yang dilakukan oleh Kanada. Maka semakin berkurangan arti dan makna kebebasan di laut lepas, terutama kebebasan berlayar.

Apabila negara-negara pantai diperkenankan mengambil langkah-langkah demikian, maka pada tiap-tiap daerah laut lepas yang berdekatan dengan laut teritorialnya akan ter-

yaitu naiknya harga barang yang dibawa.

Akan tetapi tindakan secara unilateral itu, tidak begitu saja dapat dikatakan sebagai pelanggaran terhadap prinsip kebebasan laut lepas, apabila pasal 24 Konvensi Jenewa 1958 mengenai Laut Lepas, mewajibkan setiap negara menyusun peraturan-peraturan untuk mencegah pengotoran laut oleh pembuangan minyak dari kapal atau saluran pipa-pipa atau sebagai akibat dari eksplorasi dan eksploitasi dasar laut dan tanah di bawahnya dengan memperhatikan persetujuan-persetujuan yang telah ada mengenai hal itu.

Ketentuan ini seolah-olah membenarkan tindakan secara unilateral untuk mencegah pengotoran laut oleh minyak. Tambahan pula dalam pasal itu dan pasal-pasal lainnya tidak ditegaskan sampai seberapa jauh peraturan negara itu tidak mengganggu kebebasan laut lepas.

Karenanya, maka Canadian Arctic Waters Pollution Act oleh sementara orang dianggap sebagai lebih banyak mengandung sifat "wave of nationalism" atau "creeping jurisdiction" daripada "need to protect environment".⁵⁾

Setelah dasawarsa 1960-an peranan laut bagi kehidupan manusia dirasakan makin bertambah penting, sedangkan pencemaran laut yang mengancam kelestarian lingkungan laut makin sering terjadi.

Nampaknya hal-hal itulah yang makin mendorong negara-

5) Komar Kantaatmadja, op. cit. hal. 97.

dapat pedoman-pedoman atau standar yang berbeda-beda, karena setiap negara akan menetapkan sendiri menurut kepentingan masing-masing negara.

Hal ini akan membawa kesulitan bagi kapal-kapal yang berlayar di zona itu (daerah laut lepas), karena kapal-kapal yang sedang berlayar ditundukkan pada banyak standar atau pedoman yang berbeda-beda dari pelbagai negara pantai apabila negara pantai diberi wewenang sendiri untuk menentukan standar atau pedoman pada daerah laut lepas yang berdekatan dengan laut teritorialnya. 4)

Jika seandainya ketentuan tersebut diterapkan, maka pelayaran kapal-kapal yang mengangkut minyak dari Timur Tengah (Teluk Persia) ke Eropa harus tunduk pada kurang lebih lima belas perangkat standar atau pedoman yang berbeda-beda, jelas akan menimbulkan beban dan hambatan bahkan kesulitan/kesukaran bagi kapal-kapal itu.

Bagi kapal-kapal yang bersangkutan sebenarnya dapat menghindarkan diri dari yurisdiksi negara pantai tersebut dengan berlayar menyusuri laut lepas di luar daerah berlakunya peraturan-peraturan negara pantai itu tetapi hal ini akan mengakibatkan pelayaran menjadi panjang, dan memakan waktu lebih lama, dan sudah tentu membawa akibat berantai

4) Kertas Kerja Delegasi Amerika Serikat, berjudul: Competence to Establish Standards for the Control of Vessel Source Pollution, pada sidang The United Nations Committee on the Peaceful Use of the Seabed and the Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction, (Doc. A/AC.138/SC III/1.36) tanggal 2 April 1973.

negara pantai untuk melakukan tindakan sepihak atau tindakan secara unilateral untuk memperluas kewenangannya atas laut lepas yang berdekatan dengan laut wilayahnya.

Pada tahun 1969, di kota Brussel telah diadakan suatu Konperensi Diplomatik mengenai kerugian yang disebabkan pencemaran laut oleh minyak, yang berlangsung dari tanggal 8 sampai 29 November 1969.

Konvensi-konvensi Brussel 1969 tersebut mengatur tentang kerusakan atau kerugian (damage) yang timbul pada negara pantai karena pengotoran laut yang disebabkan oleh kapal tanki minyak yang mengalami kecelakaan laut, kandas ataupun tenggelam.

Mengingat kian bertambah besarnya ukuran kapal ranki sejak ditutupnya Terusan Zues, yang kini mencapai hingga kurang lebih 800.000 ton, mudahlah dibayangkan betapa besarnya kerugian yang dapat ditimbulkan pada penduduk negara pantai yang berdekatan, apabila kapal tanki raksasa itu mengalami kecelakaan.

Kerugian itu sendiri, seperti kekayaan alam hayati atau nabati yang merupakan sumber penghidupan penduduk pantai maupun kepentingan pariwisata, sebenarnya telah terjadi sejak minyak diangkut secara besar-besaran (in bulk) oleh kapal-kapal tanki raksasa. Namun perhatian dunia baru tergugah setelah terjadinya bencana "Torrey Canyon" di mu-ka pantai Inggris pada bulan Maret 1967, yang telah menimbulkan kerugian yang sangat besar pada kepentingan-kepen-

tingan pantai Inggris dan Perancis.

Peristiwa Torrey Canyon telah menimbulkan persoalan: (1) apakah yang dapat dilakukan oleh negara pantai untuk melindungi kepentingan kesejahteraan penduduknya, dan (2) siapa yang bertanggung jawab atas kerugian (damage) yang terjadi dalam peristiwa demikian dan bagaimana penyelesaiannya. 6)

Masalah-masalah di atas, mendapat perhatian dari IMCO yang kemudian melakukan segala persiapan bagi konperensi yang diadakan di Brussel bulan November 1969 itu.

Konperensi Brussel 1969, memang menarik untuk dibahas bukan saja karena masalah yang dibahas dalam konperensi tersebut, tetapi juga karena berlainan dengan Konvensi-konvensi IMCO yang telah ada.

Materi persoalan yang dibahas Konperensi Brussel 1969 sebenarnya jauh melampaui ruang lingkup IMCO, bila tugas itu diartikan dalam arti sempit, khususnya mengenai taraf keselamatan dan efisiensi pelayaran yang setinggi-tingginya dengan jalan kerjasama internasional.

Sedangkan bidang perlindungan lingkungan laut dari pencemaran yang berasal dari atau diakibatkan oleh kapal, merupakan bidang kegiatan yang relatif baru dari IMCO, yang akhir-akhir ini terutama setelah Konperensi Stockholm

6) Mochtar Kusumaatmadja, Bunga Rampai Hukum Laut, Bina-cipta, Bandung, 1978, hal. 221.

tentang Perlindungan Lingkungan Hidup Manusia, tahun 1972 maju sangat pesat. 7)

Mengingat pentingnya konperensi ini bagi Indonesia yang memiliki garis pantai yang sangat panjang dan di Selat Malaka menghadapi salah satu lalu lintas kapal tanki minyak (oil tanker traffic) yang teramai dan terbesar volumenya di dunia, Pemerintah Indonesia telah mengirimkan suatu delegasi untuk turut serta dalam konperensi tersebut.

B. Intervensi Yang Dapat Dilakukan Negara Pantai Terhadap Kapal Tanki Yang Mengalami Kecelakaan.

Kegiatan angkutan laut (tanker) merupakan salah satu kegiatan perminyakan yang terus meningkat setelah tingkat eksplorasi dan eksploitasi. Bagi Indonesia sendiri sebagai negara kepulauan, perkembangan ini cenderung meningkat pula, yang apabila hal ini dikaitkan dengan kenaikan produksi minyak bumi lepas pantai setiap tahun rata-rata 7 %,

7) Di dalam Deklarasi Stockholm 1972, prinsip 21 dikatakan bahwa: "States have, in accordance with the Charter of the United Nations and the principles of international law, the sovereign right to exploit their own resources pursuant to their own environmental policies, and the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other States or of areas beyond the limits of national jurisdiction". Mengenai prinsip tersebut Hukum Romawi telah mengenalnya, dimana dikatakan: "Sic utere tuo ut alienum non laedas" (manfaatkanlah apa yang menjadi milikmu dengan tidak menimbulkan kerugian bagi pihak lain).

maka kegiatan angkutan dalam negeri dengan sendirinya meningkat pula.

Kecenderungan lain ialah meningkatnya jumlah kapal yang berukuran besar seperti Very Large Crude Oil Carrier (VLCC) dan Ultra Large Crude Oil Carrier (ULCC). Perkembangan ini hampir bersamaan dengan teknologi lepas pantai.

Di pihak lain, perkembangan angkutan internasional yang terus meningkat terutama angkutan minyak sekitar 22 % setiap tahun antara tahun 1969-1980, dan kira-kira 40.000 kapal antara 100-150 setiap hari melalui Selat Sunda dan Selat Singapura. Sebagian lainnya melalui Selat Makassar bagi kapal-kapal tanker ukuran besar (VLCC dan ULCC). Hal ini dibuktikan dengan meningkatnya jumlah kapal tanki yang menyinggahi pelabuhan:: Fort Kelang (Malaysia), Singapura, dan Dumai (Indonesia) setiap tahunnya. ⁸⁾

Gambaran tentang industri perkapalan yang menyertai kegiatan perminyakan, dengan meningkatnya kegiatan lainnya yang menyertai, menimbulkan masalah bagi lingkungan laut yaitu dengan terjadinya pencemaran.

Terjadinya pencemaran laut ini selain dapat disebabkan oleh kegiatan rutin (operasional), dapat pula disebabkan karena terjadinya kecelakaan. Penyebab terjadinya pen-

8) Abubaker Jafaar, Prospect for the Marine Regionalism in the Malacca and Singapore Straits, Univ. of Hawaii, 1984, hal. 36, dikutip dari M. Daud Silalahi, Pengaturan Hukum Lingkungan Laut dan Implikasinya Secara Regional, Pustaka Siner Harapan, Jakarta, 1992, hal. 91-93.

cemaran yang disebutkan terakhir, yang adalah merupakan pembahasan pokok dalam tulisan ini, khususnya yang terjadi di laut lepas, kemudian dibagi lebih lanjut dalam berbagai peristiwa seperti: (a) tubrukan kapal; (b) kandas; dan (c) buruknya konstruksi kapal yang menyebabkan kapal tersebut tenggelam atau patah.

Dari sekian peristiwa penyebab terjadinya kecelakaan, 50 % lebih diakibatkan oleh karena tubrukan kapal dan kandas. Itu berarti bahwa peristiwa ini dipandang lebih berbahaya pada lingkungan laut dibanding dengan peristiwa kecelakaan lainnya.

Jika dibandingkan antara tumpahan minyak yang diakibatkan karena kegiatan rutin yang mencapai 39,5 % dan tumpahan atau buangan minyak dari darat yang berjumlah 42,1 % dengan tumpahan minyak yang diakibatkan karena kecelakaan kapal tanker yang hanya mencapai 10,5% dan kegiatan perminyakan lepas pantai yang berjumlah 7,9 %, dapat kita lihat bahwa tumpahan minyak yang diakibatkan selain karena kecelakaan, jauh lebih besar daripada yang diakibatkan oleh karena kecelakaan kapal. 9)

Namun demikian bukan berarti bahwa hal itu lalu dianggap sepele atau tidak mempunyai arti. Pengalaman membuktikan betapa besarnya bahaya yang diakibatkan atau ditimbulkan oleh pencemaran dari tumpahan minyak akibat ke-

9) I b i d.

celakaan kapal, sangat meresahkan masyarakat internasional.

Suatu peristiwa yang sangat menggemparkan di dalam maupun di luar Indonesia adalah peristiwa kandasnya kapal tanki raksasa Jepang " Showa Maru " 6 Januari 1975, yang ternyata jauh lebih besar dan dasyat daripada kecelakaan kapal tanki " Torrey Canyon " pada 7 Maret 1967. Kemudian dengan kandasnya kapal tanki Amoco Cadiz pada tahun 1978, dan masih banyak lagi peristiwa kecelakaan kapal tanki yang telah terjadi yang memperlihatkan secara dramatis akibat dari pencemaran laut, khususnya di wilayah laut lepas yang berdekatan dengan laut wilayah negara pantai.

Tergerak oleh pengalaman-pengalaman pada malapetaka Torrey Canyon di muka pantai Inggris, maka bangsa-bangsa merasa perlu "to the interests of their peoples againts the grave consequences of a maritiem casualty resulting in danger of oil pollution of sea and coastlines".

Dalam pertimbangan mereka menyatakan tindakan-tindakan semacam itu perlu diambil " on the high seas and that these maasures do not effect the principle of freedom of the high seas". 10)

Sedangkan menurut Konvensi Brussel 1969 tentang Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, pasal 1 (1) dikatakan sebagai berikut :

10) Munadjat Danusaputro, op. cit. hal. 103.

"Parties to the present Convention may take such measures on the high seas as may be necessary to prevent mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution of the sea by oil, following upon a maritime casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences".

Pasal 1 (1) Konvensi ini pada dasarnya mengatur hak negara pantai untuk melakukan intervensi terhadap kapal asing di laut lepas, membenarkan negara pantai yang kepentingannya terancam langsung oleh bahaya polusi minyak yang diakibatkan oleh kecelakaan kapal tanki di laut lepas untuk melakukan berbagai tindakan pencegahan, termasuk kemungkinan penghancuran kapal asing jika dianggap perlu.

Intervensi yang dapat dilakukan oleh negara pantai terhadap kapal tanki yang mengalami kecelakaan di laut lepas yang berbatasan dengan pantai atau laut teritorialnya, hanya apabila hal itu akan membawa akibat langsung terhadap lingkungan laut negara tersebut, atau dengan kata lain apabila keadaan tersebut membawa akibat yang sangat buruk, dalam artian bahwa apabila negara pantai atau negara calon pencemaran tidak segera mengambil tindakan pencegahan maka bahaya pencemaran akan segera terjadi. Hal itu akan mengakibatkan kerugian yang sangat besar bagi negara pantai.

Ketentuan Konvensi membatasi kemungkinan intervensi negara pantai sedemikian dengan ketentuan harus sudah terdapat suatu keadaan berupa adanya suatu "grave and immediate danger" dan kemungkinan akan terjadinya suatu "major harmful consequences". Dengan demikian negara pantai tidak

begitu saja mengambil tindakan intervensi yang tidak perlu karena mensyaratkan terlebih dahulu harus terdapat suatu keadaan genting yang tidak dapat dielakkan lagi karena akan mengakibatkan kerugian yang sangat besar.

Kemudian pada prinsipnya Konvensi ini memberikan hak kepada negara pantai sebagai calon pencemaran untuk segera mengambil langkah-langkah penyelamatan diri lebih sepat daripada yang dimungkinkan oleh hukum internasional sehingga dapat mengambil tindakan yang "immediate" dan "effective" yaitu dalam hal kemungkinan akan terjadinya kecelakaan kapal tanker senacam kasus Torrey Canyon.

Kalau kita melihat Konvensi Brussel ini lebih jauh kama akan terlihat bahwa Konvensi ini lebih bersifat melindungi kepentingan negara pantai daripada negara bendera karena lebih memberikan kelonggaran bagi negara pantai untuk melakukan tindakan-tindakan pencegahan terhadap pencemaran lingkungan laut oleh minyak akibat dari adanya kecelakaan kapal tanki lebih cepat daripada yang dimungkinkan oleh hukum internasional.

Namun demikian Konvensi mengecualikan hak negara pantai di dalam keadaan-keadaan tertentu yang dalam hal kapal yang bersangkutan adalah "kapal perang" atau "kapal non-komersial" termasuk kapal kepunyaan atau yang bertindak untuk kepentingan negara. Dalam pada itu perkataan "following upon maritime casualty or acts related" harus ditafsirkan dalam hubungannya dengan kepentingan-kepentingan

"maritime port or estuarine activities, fishing, tourist attraction, health of a coastal population and the well being of the area concerned, including the conservation of living marine resources and wildlife". 11)

Adapun cara-cara pelaksanaannya adalah dengan memberikan peringatan terlebih dahulu kepada negara bendera kapal yang bersangkutan tentang langkah-langkah yang akan diambilnya. Tentunya langkah-langkah yang akan diambil harus sebanding (proportionate) dengan "anticipated damage" dan tidak dibenarkan melebihi tujuan dari Konvensi.

Tentang kewajiban pemberitahuan (notification) ini Konvensi memberikan kelonggaran untuk tidak dilakukan hanya dalam keadaan "extreme urgency". 12)

Dalam hal ini St. Munadjat Danusaputro mengatakan bahwa salah satu ketentuan lain yang menarik perhatian adalah keharusan negara pantai " ... shall proceed to consultations with other States effected by the maritime casualty, particularly with the Flag State or States" disamping ia " ... may proceed to a consultation with independent experts, whose names shall be chosen from a list maintained by the Organization" (Penulis : IMCO). 13)

Ketentuan ini menuntut negara pantai sebelum mengam-

11) Komar Kantaatmadja, op. cit. hal. 105.

12) Untuk jelasnya lihat pasal III dari Konvensi Internasional tentang Intervensi (Public Law).

13) St. Munadjat Danusaputro, op. cit. hal. 105.

bil langkah-langkah yang perlu untuk melakukan konsultasi terlebih dahulu dengan negara-negara lain yang mungkin terpengaruh dengan kecelakaan maritim, terutama dengan negara bendera atau negara-negara. Disamping itu juga dipandang perlu untuk mengadakan konsultasi dengan para ahli yang nama-namanya terdaftar dalam daftar yang ditetapkan oleh organisasi.

Namun demikian, in case of extreme urgency, requiring measures rendered necessary by the urgency of the situation, without prior notification or consultation or without continuing consultation already began".

Disamping itu negara pantai harus berusaha semaksimal mungkin untuk menghindari resiko terhadap nyawa manusia, membantu orang-orang yang dalam bahaya, dan dalam kasus-kasus tertentu menyediakan anak buah kapal (ABK) untuk melakukan repatriasi, serta tidak melakukan hal-hal yang menghambat di tempat itu.

Selanjutnya Konvensi juga mengatur dalam pasal 5 pada paragraf 3 sebagai berikut :

- a. tidak mengambil tindakan yang melebihi daripada kerugian yang mengancam;
- b. kemungkinan tindakan itu harus seefektif mungkin;
- c. tindakan semacam itu hanya boleh diambil jika dianggap tidak menimbulkan kerugian.

Walaupun demikian, kemungkinan timbulnya kerugian pada pihak yang terkena tindakan, selalu tetap diperhitungkan.

kan. Dalam hal timbulnya kerugian pada pihak yang terkena tindakan, maka pihak yang mengambil tindakan wajib membayar ganti rugi apabila tindakan yang diambilnya melebihi batas kewajaran menurut pasal I. Ganti rugi yang diberikan harus sebanding dengan kerugian yang dirimbulkan dari tindakan yang diambil.

Untuk mencegah tindakan-tindakan drastis yang dianggap berlebihan atau mungkin tidak perlu, Konvensi ini memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur prosedur konsiliasi (conciliation) dan arbitrase (arbitration) untuk menjamin kepentingan si pemilik kapal, mengingat intervensi oleh negara pantai sedemikian luasnya sehingga durasa perlu untuk melindungi pemilik kapal atau negara bendera dari tindakan yang berlebihan. Ketentuan tentang konsiliasi dan arbitrase diatur di dalam pasal tambahan Bab I dan Bab II.

Adapun pokok-pokok dari Konvensi ini dapat disimpulkan sebagai berikut :

- (1) Konvensi mengatur kecelakaan di laut yang menyebabkan pencemaran laut oleh "persisten oil" saja;
- (2) Konvensi berlaku terhadap semua kapal dagang dan memberi hak kepada peserta Konvensi untuk mengambil tindakan di laut lepas yang dianggap perlu untuk mencegah menghilangkan atau menghalangi bahaya yang besar yang mungkin timbul pada pantainya dan kepentingan-kepentingannya, sebagai akibat dari pencemaran laut oleh minyak yang timbul karena kecelakaan di lautan yang

- dapat diduga akan mempunyai akibat yang besar;
- (3) Sepanjang waktu masih mengisinkan, maka perlu dilakukan konsultasi terlebih dahulu di antara negara-negara yang bersangkutan sebelum tindakan pencegahan diambil;
 - (4) Negara pantai yang melakukan intervensi atas dasar Konvensi ini, harus membayar ganti rugi kepada negara yang terkena tindakan intervensi, jika sampai timbul kerugian karena tindakan yang diambil melebihi tindakan yang dianggap wajar dan perlu untuk mencapai tujuan itu.

C. Konvensi Brussel 1969 (Public Law) telah Melandasi Lahirnya Konvensi-konvensi Regional tentang Pencemaran Laut oleh Tumpahan Minyak.

Konvensi Pencemaran Laut (Public Law) tahun 1969 ini telah melandasi lahirnya Konvensi-konvensi Regional seperti berikut ini :

- (1) Agreement for Co-operation in dealing with Pollution of the North Sea by Oil (= the "North Sea Pollution Agreement", Bonn, June 1969).

Apabila diperhatikan pasal 1, dari persetujuan ini, terbatas pada tumpahan besar yang dapat menimbulkan "grave and imminent danger" pada pantai atau kepentingan negara pantai, termasuk "fishing grounds" dan "offshore installations" yang merupakan bahaya yang serius.

Persetujuan tentang Pencemaran Laut Utara oleh minyak ini dibuat untuk meletakkan dasar prosedur mengenai cara-cara kerjasama tentang bantuan tenaga kerja, pengadaan bahan-bahan perlengkapan dan nasihat-nasihat yang bersifat ilmiah, mengenai cara-cara pembuangan minyak dan bahan-bahan lain yang berbahaya, termasuk sistem patroli dan informasi yang mencakup :

- a. organisasi tingkat nasional yang menangani masalah pencemaran oleh minyak bumi;
- b. pejabat yang berwenang dan bertanggung jawab menerima laporan tentang adanya pencemaran laut dan menangani masalah ukuran tentang bantuan kerjasama antara para penanda tangan Konvensi;
- c. cara-cara baru dengan mana pencemaran laut oleh minyak dapat diatasi dan ukuran baru untuk menanggulangi secara efektif.

Untuk memperoleh efektifitas pelaksanaan pada saat terjadinya pencemaran, diadakan pembagian kawasan atas "zona Laut Utara" dan "English Channel" sehingga dicegah duplikasi tindakan dan tanggung jawab pada tahap pengambilan inisiatif pertama menurut tanggung jawab yang berdasarkan pembagian kawasan (zona).

• Konvensi juga mengatur mengenai mekanisme untuk meminta bantuan dari suatu negara (berdasarkan zonasi) yang menderita pencemaran kepada negara terdekat yang mungkin juga dapat terkena oleh pencemaran. Negara yang bersang-

kutan diwajibkan mengambil tindakan yang diperlukan untuk memenuhi perminyaaan tersebut.

Mengenai pemberian laporan, mencakup di dalamnya :

- a. semua kecelakaan yang akan menyebabkan atau mungkin menyebabkan pencemaran laut oleh minyak;
- b. timbulnya sifat dan penyebaran lapisan minyak di laut yang akan menyebabkan atau menimbulkan bahaya yang besar di pantai, atau beberapa kepentingan dari satu atau beberapa negara anggota.

(2) Agreement concerning Co-operation in Taking Measures Against Pollution of the Sea by Oil (between Denmark-Findland-Norway-Sweden = the Baltic Convention, Copenhagen, September, 1971).

Persetujuan ini juga ditujukan pada pencemaran oleh minyak bumi, mengatur tentang kerjasama antar negara-negara peserta untuk menjamin berlakunya Konvensi Internasional tentang Pencegahan Pencemaran Laut oleh Minyak dan ketentuan-ketentuan hukum nasional mereka.

Apabila diperhatikan mukadimahnya, persetujuan ini juga hampir sama dengan pola yang dianut dalam persetujuan Bonn, 1969. Persamaannya terletak pada ketentuan tentang keharusan para pihak untuk saling memberitahukan terjadinya pencemaran yang dapat menimbulkan "grave and imminent danger" pada negara atau anggota peserta, kemudian mengatur juga mekanisme tentang cara meminta bantuan antara

satu negara terhadap yang lain.

Konvensi ini juga mengatur tentang pengadaan pertukaran informasi dalam hal terjadinya kasus penting yang menyangkut tentang :

- a. adanya peralatan-peralatan yang digunakan untuk menampung residu minyak dari kapal;
- b. peraturan nasional dan persyaratan-persyaratan lainnya untuk dapat digunakan bagi pencegahan pencemaran minyak;
- c. para pejabat dari masing-masing negara peserta yang akan melaksanakan persetujuan ini.

(3) Konvention on Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1974.

Konvensi yang dibuat oleh seluruh negara-negara pantai sekitar Laut Baltik ini, menggunakan standar pembuangan minyak dari International Convention for the Prevention Pollution from Ships, 1973.

Yang penting diketahui dari Konvensi ini yaitu bahwa Konvensi ini mengadakan pembagian Laut Baltik atas "surveillance zones", yang berfungsi sebagai mekanisme pertukaran informasi. Konvensi juga membentuk komisi yang bertugas untuk mengawasi pelaksanaan dari ketentuan-ketentuan Konvensi, dan menyesuaikan isi Konvensi seberapa mungkin dan bermanfaat. Komisi ini juga dimaksudkan untuk menambah peraturan-pengaturan yang lebih efektif dan memikirkan ca-

ra-cara perlindungan yang lebih baik.

- (4) Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution, Barcelona, February 1976.

Konvensi ini tidak lagi terbatas pada pencemaran dalam kategori "grave and imminent danger" tetapi dapat pula mencakup kepentingan yang lebih luas, seperti ancaman pada wilayah pesisir, kegiatan perairan pesisir, pelabuhan atau estuari, termasuk perikanan, daerah turis dan tempat bersejarah, kesehatan penduduk pesisir, serta pelestarian kekayaan alam hayati.

- (5) Kerjasama Tripartite antara Indonesia, Malaysia dan Singapura (uraiannya pada Babb III di atas).

Dalam hubungan dengan batas jangkauan kewenangan negara pantai dalam menciptakan pengaturan tentang pencemaran laut, sebagaimana telah dilakukan oleh Kanada dalam Arctic Water Pollution Act-nya dan Amerika Serikat sebagaimana telah diuraikan terdahulu, maka perlu diperhatikan kiranya patokan-patokan dari ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 sebagai kaidah-kaidah Hukum Internasional *de lege ferenda* (hukum yang dicita-citakan).

Pada dasarnya kaidah hukum internasional baru ini mengakui bahkan meletakkan kewajiban bagi setiap negara pantai untuk melindungi dan melestarikan lingkungan lautnya (Bab XII pasal 193 KHL 1982). Lebih khusus lagi adalah

bagian tentang Kawasan yang Tertutup Es, bagian 8 pada pasal 234.

- Untuk itu perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:
- a. Bahwa negara pantai harus melakukan setiap tindakan yang dianggap perlu untuk dapat mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dengan mengambil cara-cara yang praktis yang ada pada mereka dan sesuai dengan kebijaksanaan dan kemampuannya (Bab XII pasal 194 : 1);
 - b. Negara-negara pantai harus mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk menjamin agar setiap kegiatan dalam yurisdiksinya atau wilayah pengawasan mereka dilakukan dengan cara sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan kerusakan karena pencemaran kepada negara lain dan lingkungannya, dan bahwa pencemaran yang timbul dari tindakan-tindakan dan kegiatan di bawah yurisdiksi dan pengawasannya tidak menyebar dan melampaui daerah yang ada di bawah pelaksanaan hak-hak kedaulatannya sesuai dengan Konvensi (Bab XII pasal 194 : 2);
 - c. Dalam mengambil langkah-langkah untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut, negara-negara harus bertindak sedemikian rupa agar tidak memindahkan, baik secara langsung maupun tidak langsung, kerusakan atau bahaya dari suatu daerah ke daerah lain, atau merubah suatu bentuk pencemaran de dalam bentuk pencemaran lain (Bab XII pasal 195);

- d. Negara-negara harus menciptakan ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari kendaraan air (kapal). Ketentuan-ketentuan dan patokan-patokan tersebut harus ditinjau kembali sewaktu-waktu jika dianggap perlu (Bab XII pasal 211 : 1);
- e. Kewajiban negara-negara untuk menetapkan peraturan perundang-undangan untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran dari kapal yang menggunakan benderanya dan terdaftar di negara tersebut. Peraturan perundang-undangan tersebut sekurang-kurangnya mempunyai kekuatan yang sama dengan ketentuan-ketentuan dan standar internasional yang telah diterima secara umum dan yang dibentuk oleh organisasi-organisasi internasional yang kompeten untuk itu (Bab XII pasal 211 : 2);
- f. Negara-negara mempunyai hak sesuai dengan hukum Internasional, baik menurut hukum kebiasaan maupun konvensi, untuk mengambil dan memaksakan tindakan-tindakan di luar laut teritorialnya yang sebanding dengan kerusakan nyata atau ancaman kerusakan untuk melindungi garis pantai atau kepentingan-kepentingannya dari pencemaran atau ancaman pencemaran akibat dari suatu kecelakaan yang diduga dapat menimbulkan akibat-akibat buruk yang besar (Bab XII pasal 221 : 1);
- g. Bagi kawasan yang tertutup es, diberi kewenangan untuk menetapkan dan menegakkan peraturan perundang-undangan

- untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran laut yang berasal dari kapal sampai pada batas Zona Ekonomi Eksklusif. Peraturan perundang-undangan dimaksud harus memperhatikan navigasi dan perlindungan serta pelestarian lingkungan laut (Bab XII pasal 234);
- h. Nagara-negara pantai dalam melaksanakan kedaulatannya di laut teritorialnya, dapat menetapkan peraturan perundang-undangan untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran dari kapal-kapal asing, termasuk kapal yang menikmati hak lintas damai. Peraturan perundang-undangan tersebut tidak boleh bertentangan dengan ketentuan yang berlaku tentang hak lintas damai (Bab XII pasal 211 : 4).

Pada dasarnya negara-negara bebas untuk menentukan peraturan tentang pencegahan dan pengawasan lingkungan lautnya, tetapi ketentuan-ketentuan tersebut jangan sampai bertentangan dengan ketentuan-ketentuan internasional yang telah diterima oleh bangsa-bangsa di dunia atau yang ditetapkan oleh organisasi-organisasi internasional yang kompeten, dan mengindahkan ketentuan-ketentuan mengenai hak lintas damai (*innocent passage*).

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. K e s i m p u l a n

Berdasarkan uraian-uraian yang telah dikemukakan di atas, maka dapatlah ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

- Bahwa eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di laut dan pemanfaatan laut sebagai sarana transportasi perdagangan, pariwisata, kegiatan militer, terutama dengan meningkatnya kegiatan angkutan laut dan bertambahnya jumlah kapal yang berukuran besar seperti Very Large Crude Oil Carrier (VLCC) dan Ultra Large Crude Oil Carrier (ULCC), telah membawa dampak bagi kelestarian lingkungan laut dengan terjadinya pencemaran yang telah sampai pada tingkat yang sangat mengkhawatirkan masyarakat bangsa-bangsa.
- Bahwa terjadinya pencemaran, karena beberapa sebab dan salah satu diantaranya ialah dengan tumpahnya minyak ke laut baik disengaja maupun tidak disengaja seperti karena pembuangan bahan bekas pencucian tanki, kapal-kapal tanker yang mengalami kecelakaan dan kebocoran yang terjadi pada instalasi di tempat-tempat eksploitasi dan sumber kekayaan alam di pantai atau lepas pantai.
- Agar lingkungan laut sebagai bagian dari lingkungan hidup pada umumnya tetap terpelihara, setidak-tidak-

nya pencemaran dapat dikurangi atau ditekan, maka berbagai cara, daya, dan upaya telah dilakukan. Dewasa ini sangat diperlukan pengelolaan, pengamanan dan pengaturan dalam menjaga keserasian dan penggunaan laut yang efektif dan efisien.

- Mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut, hukum internasional memberikan hak kepada negara-negara untuk mengaturnya. Pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut ini dapat berupa peraturan-peraturan atau ketentuan-ketentuan, juga dapat berupa teknik dengan peralatan-peralatan teknologi pada instalasi pertambangan, pengelolaan dan pengangkutan minyak yang memiliki sistem pengaman keselamatan. Hal ini sangat diperlukan mengingat kebocoran-kebocoran minyak di tempat-tempat yang rawan dapat menimbulkan malapetaka ledakan atau kebakaran.
- Bahwa pada dasarnya negara-negara pantai bebas untuk menentukan pengaturan dan pengawasan pencemaran lingkungan lautnya dengan ketentuan bahwa ketentuan-ketentuan tersebut tidak boleh bertentangan dengan : (a) ketentuan-ketentuan internasional yang telah diterima oleh bangsa-bangsa di dunia atau yang telah ditetapkan oleh organisasi-organisasi internasional yang kompeten, (b) mengindahkan ketentuan-ketentuan mengenai hak lintas damai di lautan.
- Bahwa dengan adanya ketentuan hukum internasional yang

mengatur mengenai hak intervensi negara pantai terhadap kapal asing yang mengalami kecelakaan di laut lepas dan menimbulkan pencemaran, negara pantai yang terancam langsung bahaya pencemaran tersebut, dibenarkan untuk melakukan berbagai tindakan termasuk kemungkinan penghancuran kapal asing tersebut jika dianggap perlu. Namun apabila masih dimungkinkan, konsultasi dengan negara-negara yang bersangkutan terlebih dahulu dilakukan sebelum tindakan diambil. Apabila tindakan yang diambil melebihi tindakan yang wajar dan perlu, maka negara yang melakukan tindakan tersebut wajib memberikan ganti kerugian kepada negara yang terkena tindakan tersebut.

- Konvensi Brussel 1969 yang dikenal dengan Public Law, telah melandasi lahirnya beberapa Konvensi Regional tentang pencemaran lingkungan laut oleh minyak.

B. S a r a n.

Berdasarkan apa yang telah diuraikan di atas, maka berikut ini oleh Penulis disarankan :

- Melihat letak geografis negara Republik Indonesia yang terletak di antara dua benua yaitu Benua Asia dan Australia dan dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Hindia, maka Negara Republik Indonesia dikatakan berada pada posisi silang dunia dan merupakan persimpangan jalan laut yang sangat padat mengakibatkan mudahnya laut-

at Indonesia dicemari oleh kapal-kapal yang melintasi lautan Indonesia tersebut. Disamping itu keterbukaannya dari dan ke segala penjuru menyebabkan pencemaran mudah menyebar ke luar ataupun sebaliknya pencemaran yang terjadi di luar lautan Indonesia akan sangat mudah menjalar ke dalam. Dengan melihat kenyataan ini, Penulis menyarankan akan adanya suatu peraturan tersendiri dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang mengatur secara tersendiri dan menyeluruh mengenai Sistem Pengelolaan Nasional tentang Pencegahan, Penanggulangan dan Pengendalian Pencemaran Laut.

- Di bidang hukum laut, Indonesia telah meratifikasi beberapa Konvensi Internasional, khususnya menyangkut pencemaran lingkungan karena minyak. Salah satu konvensi internasional di bidang pencemaran lingkungan laut oleh minyak yang sangat penting adalah "The International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties, 1969 yang dikenal dengan "Public Law". Konvensi ini, memberikan hak kepada negara pantai untuk melakukan tindakan atau intervensi terhadap pencemaran yang terjadi di laut lepas yang berbatasan dengan pantainya, yang diakibatkan karena kecelakaan kapal. Meningkatnya arus lalu lintas pengangkutan minyak oleh kapal-kapal tanker yang berasal dari dan atau ke lautan Indonesia, memungkinkan terjadinya pencemaran baik di dalam maupun di luar wi-

layah perairan Indonesia. Untuk itu Penulis menyarankan sudah saatnya bagi Pemerintah Republik Indonesia untuk memikirkan meratifikasi Konvensi tersebut di atas.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku.

- Abrahamsson, The Marine Environment And Ocean Shipping,
Some Implications for a New of the Sea In-
ternational Law and World Order, American
Case Book Series, 1980.
- Courtier, PL, Pencemaran Laut, Jakarta, BKLL PERTAMINA,
1980.
- Danusaputro, St. Munadjat, Hukum Lingkungan, Buku I U-
mum, Bandung, Binacipta, 1978.
- , Hukum Lingkungan, (Dalam Perkembangan Nasio-
nal dan Internasional), Bandung, Binacipta,
1978.
- , Hukum Pencemaran, (Dalan Usaha Merintis
Pola Pembangunan Hukum Pencemaran Nusantara,
Bandung, 1978.
- , Wawasan Nusantara, (Dalam Hukum Laut Inter-
nasional), Bandung, Alumni, 1982.
- , Bunga Rampai Binamulia Hukum dan Lingkungan,
Jilid 4 dan 6, Bandung, Binacipta, 1987.
- Harris, DJ, Case and Materials on International Law,
London, Sweet & Maxwell, 1979.
- Hartono, Dimiyati M., Hukum Laut Internasional, Jakarta,
Bahtera Karya Aksara, 1977.
- Hardjosoemantri, Koesnadi, Hukum Tata Lingkungan, Yog-

- yakarta, Gajah Mada University Press, 1989.
- Kantaatmadja, Komar, Beberapa Segi Hukum Internasional Masalah Ganti Rugi Pencemaran Minyak Akibat Kecelakaan Kapal di Laut, Bandung, Alumni, 1981.
- , Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional, Bandung, Alumni, 1987.
- , Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut, Bandung, Alumni, 1981.
- Kusumaatmadja, Mochtar, Bunga Rampai Hukum Laut, Bandung, Binacipta, 1978.
- , Pengaturan Hukum Masalah Lingkungan Hidup Manusia, Beberapa Pikiran dan Saran, Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Diedarkan oleh Penerbit Binacipta, 1975.
- , Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut, Dilihat dari Sudut Hukum Internasional, Regional dan Nasional, Jakarta, Sinar Grafika, 1992.
- , Perkembangan Hukum Laut Indonesia Dewasa Ini, Bandung, Binacipta, 1975.
- Likadja, Frans E., Bunga Rampai Hukum Laut Internasional, Bandung, Binacipta, 1987.
- Silalahi, M Daud, Legal Aspects of the Pollution of the Marine Environment by Oil in Indonesia,

Bandung, Litera.

-----, Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implikasinya Secara Regional, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1992.

Syahmin AK., Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional, Bandung, Binacipta, 1988

B. Sumber Tambahan.

Agoes, Eddy R., Pengaturan Hukum Daerah Dasar Laut Samudera Dalam dan Luar Yurisdiksi Nasional, Suatu Masalah pada Konferensi PBB tentang Hukum Laut III, Projustitia No. 4, 1978.

Oetomo, Goenawan R., Segi-segi Hukum Pencemaran Lingkungan Laut oleh Minyak Bumi di Indonesia.

Kertas Kerja Delegasi Amerika Serikat pada Sidang the United Nations Committee on Peaceful Uses of the Seabed and the Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction, 2 April 1973.

Mulyati, Lili, Pranata Hukum Gantirugi pada Pencemaran Lingkungan, Tinjauan dari UU No. 4/1982, Majalah Hukum dan Pembangunan, Nomor 5 Tahun XXIII, Oktober 1993.

Schachter, Oscar dan Serwerd, Marine Pollution Problems, American Journal of International Law, Volume 65 Nomor 1 Tahun 1971.

Wisaksono, Wahyudi dkk., Pencemaran di Lautan, Proyek Studi Lingkungan Hidup Pusat Pengembangan Teknologi Minyak dan Gas Bumi, Studi Group Pencemaran, 1987.

C. D o k u m e n.

An Act to Prevent Pollution of Areas of the Arctic Waters Adjacent to the Mainland and Island of the Canadian Arctic, 1971.

Federal Water Pollution Act, Section 311.

Genewa Convention on the High Seas 1958.

Peraturan-peraturan Umum Pencegahan Pencemaran Pertamina.

The International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties, 1969.

Undang-undang Nomor 4 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup.

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