

**SKRIPSI**

**TINJAUAN HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP  
TENGCELAMNYA KAPAL MV X-PRESS PEARL YANG  
MENYEBABKAN PENCEMARAN LINGKUNGAN DI SRI  
LANKA**

**Disusun Dan Diajukan Oleh:**

**HARRY VALENTINO TRIGNO**

**B011171608**



**PEMINATAN HUKUM INTERNASIONAL  
DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2022**

**HALAMAN JUDUL**

**TINJAUAN HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP  
TENGSELAMNYA KAPAL MV X-PRESS PEARL YANG  
MENYEBABKAN PENCEMARAN LINGKUNGAN DI SRI  
LANKA**

**OLEH :**

**HARRY VALENTINO TRIGNO**

**B011171608**

**SKRIPSI**

Sebagai Tugas Akhir Dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana Pada  
Departemen Hukum Internasional Program Studi Ilmu Hukum

**DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2022**

**PENGESAHAN SKRIPSI**

**TINJAUAN HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP  
TENGSELAMNYA KAPAL MV X-PRESS PEARL YANG  
MENYEBABKAN PENCEMARAN LINGKUNGAN DI  
SRI LANKA**

Disusun dan diajukan oleh

**HARRY VALENTINO TRIGNO**

**B011171608**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Departemen Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Pada tanggal 5 Mei 2023 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

**Pembimbing Utama**

**Pembimbing Pendamping**

**Prof. Dr. Maskun, S.H., LL.M**  
NIP. 197611291999031005

**Laode Muhammad Syarif, S.H., LL.M., Ph.D**  
NIP. 19650616 199202 1 001

**Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum**



**Dr. Muhammad Ilham Saputra, S.H., M.Kn.**  
NIP. 198403182010121005

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Dengan ini menerangkan bahwa skripsi dari :

Nama : Harry Valentino Trigno

Nomor Induk Mahasiswa : B011171608

Program Studi : S1 – Ilmu Hukum

Departemen : Hukum Internasional

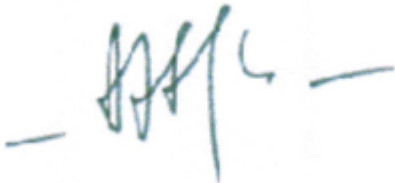
Peminatana : Hukum Internasional

Judul : Tinjauan Hukum internasional Terhadap Tenggelamnya Kapal MV X Press Pearl yang Menyebabkan Pencemaran Lingkungan di Srilangka

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian Proposal di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Makassar, 10 Oktober 2022

**Pembimbing Utama**



**Prof. Dr. Maskun, S.H., LL.M**  
NIP. 197611291999031005

**Pembimbing Pendamping**



**Laode Muhammad Syarif, S.H., LL.M., Ph.D**  
NIP. 19650616 199202 1 001



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,  
RISET, DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS HASANUDDIN  
FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan  
Telp : (0411) 587219,546686, Website: <https://lawfaculty.unhas.ac.id>

**PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI**

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : HARRY VALENTINO TRIGNO  
N I M : B011171608  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Departemen : Hukum Internasional  
Judul Skripsi : Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Tenggelamnya Kapal MV  
X-Press Pearl Yang Menyebabkan Pencemaran Lingkungan di Sri  
Lanka

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Mei 2023



Prof. Dr. Hamzah Halim ,SH.,M.H.,M.A.P.  
NIP. 19731231 199903 1 003

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Harry Valentino Trigno

Nomor Induk Mahasiswa : B011171608

Jenjang Pendidikan : S1

Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan bahwa Skripsi yang berjudul **“TINJAUAN HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP TENGGELAMNYA KAPAL MV X-PRESS PEARL YANG MENYEBABKAN PENCEMARAN LINGKUNGAN DI SRI LANKA)”** adalah **BENAR** merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain atau dikutip tanpa menyebut sumber, maka saya bersedia menerima konsekuensi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 10 Oktober 2022



Harry Valentino Trigno

## ABSTRAK

**HARRY VALENTINO TRIGNO (B011171608) “TINJAUAN HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP TENGGELAMNYA KAPAL MV X-PRESS PEARL YANG MENYEBABKAN PENCEMARAN LINGKUNGAN DI SRI LANKA”** Dibawah bimbingan Bapak Maskun selaku Pembimbing Utama dan Bapak Laode Muhammad Syarif selaku Pembimbing Pendamping.

Penelitian, bertujuan untuk mengetahui perkembangan hukum lingkungan internasional dalam pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal. Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab pemilik kapal MV X-Press Pearl terhadap pencemaran lingkungan yang terjadi di Sri Lanka. Dan mengetahui apa saja yang dapat Indonesia pelajari dalam bentuk pertanggung jawaban kapal MV X-Press Pearl kepada Sri Lanka

Jenis penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan kasus dan perundang-undangan. Bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer, sekunder, dan tersier serta analisis secara preskriptif-normatif.

Adapun hasil penelitian menunjukkan bahwa Perkembangan hukum lingkungan internasional dalam pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal, maka konvensi-konvensi yang terhitung cukup berkembang dan sadar akan pencemaran laut adalah konvensi yang dikeluarkan oleh IMO (Internasional Maritime Organization). Tanggung jawab Kapal MV X-Press Pearl pemilik kapal telah melakukan ganti kerugian kepada Pemerintah Sri Lanka sebesar US\$ 40 juta (Rp 569 miliar), hal ini telah sesuai dengan ketentuan *Civil Liability Convention*. Dan hal yang Dapat Dipelajari oleh Indonesia dari Pertanggungjawaban Kapal MV X-Press Pearl Terhadap Sri Lanka adalah menerapkan standarisasi kapal secara internasional yang telah ditentukan oleh IMO sebagai upaya untuk terciptanya keselamatan dan keamanan laut

**Kata kunci: Kapal Mv X-Press Pearl; Pencemaran Lingkungan; Sri Lanka**

## ABSTRACT

**HARRY VALENTINO TRIGNO (B011171608) "INTERNATIONAL LEGAL REVIEW OF THE DROWNING OF THE MV X-PRESS PEARL SHIP THAT CAUSED ENVIRONMENTAL POLLUTION IN SRI LANKA" Under the guidance of Mr. Maskun as the Main Advisor and Mr. Laode Muhammad Syarif as Co-Supervisor.**

This research aims to determine the development of international environmental law in marine pollution caused by ships. To find out the form of responsibility of the owner of the MV X-Press Pearl ship for environmental pollution that occurred in Sri Lanka. And knowing what Indonesia can learn from the responsibility of the MV X-Press Pearl ship to Sri Lanka

This type of research is normative legal research using a case and statutory approach. The legal materials used are primary, secondary and tertiary legal materials as well as prescriptive-normative analysis.

The results of the research show that the development of international environmental law in marine pollution caused by ships, the conventions that are considered quite developed and aware of marine pollution are conventions issued by the IMO (International Maritime Organization). Responsibility of the MV X-Press Pearl Ship, the owner of the ship has made compensation to the Government of Sri Lanka in the amount of US\$ 40 million (Rp 569 billion), this is in accordance with the provisions of the Civil Liability Convention. And what Indonesia Can Learn from the Responsibility of the MV X-Press Pearl Ship to Sri Lanka is to apply international ship standards that have been determined by IMO as an effort to create maritime safety and security.

***Keywords: Mv X-Press Pearl ship; Environmental pollution; Sri Lanka***



## **Kata Pengantar**

*Salam sejahtera untuk kita sekalian*

Tulisan ini merupakan hasil dari penelitian yang penulis lakukan dalam rangka menyelesaikan studi dan mendapatkan gelar sebagai Sarjana Hukum pada program S1 Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, tulisan ini masih jauh dari sempurna, namun penulis berharap bahwa tulisan ini dapat menjadi referensi bagi pembaca untuk memahami dan mendalami isu mengenai pencemaran lingkungan laut dalam konteks hukum internasional.

Pada kata pengantar skripsi ini penulis meyampaikan puji dan syukur kepada Tuhan Yesus Kristus atau perkenanan, penyertaan dan kasihNya yang tak terhingga kepada penulis selama penulis menjalani pendidikan sebagai mahasiswa dan selama proses penyelesaian skripsi ini. Tak lupa penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada kedua orangtua penulis Ignatius Indra Trigno dan Reny Marsela Haryono. atas dukungan moril khususnya materil kepada penulis selama proses penulis dalam menjalani pendidikan sebagai mahasiswa Fakultas Hukum, juga kepada kakek dan nenek penulis dr. Victor Trigno dan Maria B. Tanang yang sudah memberikan penulis tempat tinggal selama penulis menempuh pendidikan. Untuk semua nasihat dan kenangan yang sudah penulis lalui bersama, penulis mengucapkan banyak terima kasih

Secara khusus penulis mengucapkan terimakasih kepada Prof. Dr. Maskun, S.H.,LL.M sebagai Pembimbing Utama dan Laode Muhammad Syarif, S.H., LL.M., PH.D selaku Pembimbing Pendamping yang telah meluangkan waktunya selama proses pembimbingan dan juga telah memberikan penulis motivasi, masukan dan saran selama penulis berada dalam proses penulisan skripsi. Ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya juga penulis ucapkan kepada dosen penilai Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H. dan Dr. Birkah Latif, S.H., M.H., LL.M yang telah meluangkan waktunya pada ujian penulis. Selain itu penulis perlu mengucapkan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Rektor Universitas Hasanuddin, Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc., beserta segenap jajarannya;
2. Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Prof. Dr. Hamzah Halim S.H., M.H., M.A.P., beserta segenap jajarannya;
3. Dr. Birkah Latif, S.H., M.H., LL.M., beserta segenap jajarannya;
4. Seluruh dosen dan staf tata usaha Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, yang sangat membantu penulis dalam menjalani pendidikan dan dalam proses menyelesaikan studi;
5. Seluruh Pegawai serta Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang tidak bisa penulis sebutkan namanya satu persatu;

6. Teman-teman angkatan penulis PLEDOI 2017 Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin atas penerimaannya serta berjuang bersama dibangku perkuliahan;
7. Teman-teman dan senior GMKI khususnya Yogie Wiradarma, S.H., Nando Awusi, S.H., Azalia S.H., kak Anto, S.H., kak Daud Eko, S.H., kak Aldo Bolang, S.H., bung Prandy A.L. Fanggi, S.H., kak Nelwan, S.H., M.H., Terimakasih untuk suka dan duka bersama dalam mengurus organisasi ini.
8. Kepada keluarga besar dan Pengurus Lembaga Debat Hukum dan Konstitusi (LEDHAK) yang telah memberikan pelajaran penting semasa awal perkuliahan penulis;
9. Teman-teman Keluarga Besar LOTENG, yang telah menjadi tempat diskusi yang nyaman, bertukar cerita, ngopi bersama di Kansas, selama penulis berkuliah di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Khususnya pada Nadika, Farras, Atha, Paris, Darul, Mala, Intan, Salsa, Ades, Idul, Eric, Jejenk, Meldrix, Darul, Alrhega, Ilo, Thamar, Devis, David;
10. Teman-teman KKN Gel. 104 Kota Makassar, khususnya posko Panakukkang 1, yang pernah dipertemukan dalam suatu kondisi sulit tetapi selalu dimaknai ceria;

Serta semua pihak lain yang tidak dapat penulis ucapkan namanya satu persatu, kiranya Tuhan Yesus senantiasa menyertai dan memberkati kita.

## DAFTAR ISI

SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....	v
ABSTRAK .....	vii
ABSTRACT .....	viii
Kata Pengantar .....	ix
DAFTAR ISI.....	xiii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	15
C. Tujuan Penelitian .....	15
D. Kegunaan Penelitian.....	16
E. Keaslian Penelitian .....	16
F. Metode Penelitian.....	18
BAB II.....	21
PERKEMBANGAN HUKUM LINGKUNGAN INTENASIONAL DALAM PENCEMARAN LAUT YANG DIAKIBATKAN OLEH KAPAL .....	21
A. Hukum Internasional.....	21
B. Sumber Hukum Internasional .....	22
C. Hukum Lingkungan Internasional .....	23
D. Hukum Laut Internasional .....	24
E. Pengaturan <i>United Nation Convention On The Law Of The</i>	

<b>Sea(UNCLOS) 1982 terhadap Tumpahan Minyak (Oil spill) di Laut oleh Kapal Tanker.....</b>	<b>35</b>
<b>F. Pengaturan <i>Civil Liability Convention</i> (CLC) 1996 dan <i>Fund Convention</i> 1992 dan 2003 terhadap Tumpahan Minyak (Oil spill) di Laut oleh Kapal Tanker. ....</b>	<b>38</b>
<b>G. Analisis Perkembangan Hukum Lingkungan Internasional Dalam Pencemaran Laut Yang Diakibatkan Oleh Kapal.....</b>	<b>40</b>
<b>BAB III.....</b>	<b>55</b>
<b>TANGGUNG JAWAB PEMILIK KAPAL MV-X PRESS PEARL KEPADA SRI LANKA .....</b>	<b>55</b>
<b>A. Tanggung Jawab.....</b>	<b>55</b>
<b>C. Tanggung Jawab Terhadap Tumpahan Minyak menurut Hukum Internasional.....</b>	<b>58</b>
<b>D. Bentuk Penyelesaian Kasus Tumpahan Minyak di Laut China Timur menurut Konvensi Hukum Laut Internasional.....</b>	<b>59</b>
<b>E. Analisis Tanggung jawab pemilik kapal MV-X Press Pearl kepada Sri Lanka.....</b>	<b>61</b>
<b>BAB IV.....</b>	<b>73</b>
<b>Hal yang Dapat Dipelajari oleh Indonesia dari Pertanggungjawaban Kapal MV X-Press Pearl Terhadap Sri Lanka .....</b>	<b>73</b>
<b>A. <i>The Prestige 2002</i>.....</b>	<b>73</b>
<b>B. Analisis Hal yang Dapat Dipelajari oleh Indonesia dari Pertanggungjawaban Kapal MV X-Press Pearl Terhadap Sri Lanka ..</b>	<b>75</b>
<b>BAB V.....</b>	<b>84</b>
<b>PENUTUP.....</b>	<b>84</b>

<b>A. Kesimpulan.....</b>	<b>84</b>
<b>B. Saran .....</b>	<b>86</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>87</b>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Seiring berjalannya waktu hingga pada zaman moderen saat ini, masih banyak kejadian pencemaran lingkungan yang diakibatkan oleh kegiatan manusia baik secara langsung maupun tidak langsung. Tak bisa kita pungkiri pula bahwa, dengan majunya era globalisasi dan teknologi tidak ada jaminan bahwa akan terjaga nya lingkungan hidup di sekitar kita. Jangankan perbuatan yang membutuhkan tenaga dan proses yang banyak, perilaku kita sehari-hari pun sering menjadi penyebab terjadinya pencemaran lingkungan dan tanpa kita sadari telah membahayakan orang lain juga.

Banyak kasus pencemaran lingkungan diseluruh dunia terjadi disebabkan oleh perbuatan manusia itu sendiri, salah satu yang paling sering terjadi ialah pencemaran laut yang disebabkan oleh kapal. Potensi dari dampak pencemaran lingkungan laut yang lintas batas negara mengakibatkan setiap negara harus menjaga kedaulatannya demi mengantisipasi adanya klaim sepihak yang dilakukan oleh negara lain. Pencemaran laut yang disebabkan karena kegiatan manusia, seperti pencemaran bersumber dari kapal tanker (*vessel-sourced*) pembuangan sampah (*waste*) ke tengah laut menggunakan kapal maupun pesawat terbang lalu mencampakkannya di sana, terjadinya pencemaran dari eksploitasi minyak di lepas pantai (*off-shore*



drilling), pencemaran yang bersumber dari darat (land-based marine pollution).<sup>1</sup> Dalam Hal ini untuk melindungi lingkungan maka di buat Hukum Lingkungan Internasional.

Hukum lingkungan internasional merupakan suatu cabang hukum baru, yang keberadaannya baru diakui pada awal tahun 70-an. Hukum lingkungan modern berkembang setelah lahirnya Deklarasi *Stockholm* 1972, yang bercirikan keterpanduan antara kegiatan pembangunan (ekonomi) dan perlindungan lingkungan, yang dikenal dengan pendekatan terpadu (*integrated*) atau *holistic approach* pada tahap perencanaan, pelaksanaan dan pemantauan.<sup>2</sup> Hukum Lingkungan internasional di buat untuk melindungi pencemaran lingkungan.

Pencemaran lingkungan laut adalah sesuatu kejadian yang dapat menimbulkan kerugian pada sektor pariwisata laut, sektor perikanan, sektor pertanian dan peternakan, sektor kehidupan burung-burungan, dan sektor binatang laut.<sup>3</sup> Pencemaran laut oleh kapal tanker ini dapat berupa tumpahan minyak (*oil spill*) karena kecelakaan, kebocoran dan air pencucian tanker (*ballast*). Pencemaran laut dari tumpahan minyak ini bertanggung jawab sebesar 12% dari total zat pencemaran laut, tapi pencemaran laut dari

---

1 Sukanda Husin, 2016, Hukum Lingkungan Internasional, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 35

2 Sulistyono. Dampak Tumpahan Minyak (Oil Spill) di Perairan Laut pada Kegiatan Industri Migas dan Metode Penanggulangannya, Jurnal Forum Teknologi. Vol.03 No.1

3 M. Sodik, Dikdik, Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia, Bandung: PT Refika Aditama, 2016.

tumpahan kapal menarik perhatian publik yang tinggi disebabkan karena konsekuensi dari tumpahan minyak oleh kapal, yang pada umumnya disebabkan oleh kecelakaan-kecelakaan kapal.

Pencemaran laut menurut Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat energi dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya.<sup>4</sup>

Menurut Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah.<sup>5</sup> Pada umumnya, kecelakaan yang dialami oleh kapal dan kegiatan operasional kapal terutama pada kapal tanker merupakan salah satu penyebab yang menyebabkan tumpahan minyak (Oil spill). Tumpahan minyak (Oil spill) merupakan tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapal tanker, pada umumnya disebabkan oleh kecelakaan-kecelakaan yang dialami oleh kapal. Hukum internasional mengakui pencemaran laut yang disebabkan oleh

---

4 <https://kkp.go.id/djprl/bpsplpadang/page/1053-pencemaran-laut> diakses pada tanggal 20 Januari 2022 jam 15:08

5 <https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf> diakses pada tanggal 20 Januari jam 15:11

tumpahan minyak oleh kapal sebagai pencemaran laut yang harus di perhatian

Sedangkan, jenis minyak yang diangkut sebuah kapal tanker terdiri atas dua jenis, yaitu minyak yang diangkut dalam bentuk curah sebagai muatan kapal dan minyak yang diangkut sebagai bahan bakar dan terdapat dalam tempat penyimpanan kapal (tangki bahan bakar).

Beberapa contoh kasus pencemaran lingkungan laut yang terjadi dikarenakan oleh kapal adalah Tragedi *Torrey Canyon* (1967) yang terjadi pada daratan Lands End dan Kepulauan Scilly, Britania Raya, 18 Maret 1967 yang muatan minyaknya mengalami kebocoran dikarenakan kapal tanker sepanjang 297 meter yang mengangkut 100 ribu ton minyak mentah itu menabrak karang Pollard di bukit karang *Steven Stones* sehingga mengotori laut serta mencemari daerah sekitar pantai dan ekosistemnya. Dalam beberapa minggu, minyak menjalar ke mana-mana menyebabkan limpahan minyak meluas hingga sejauh 113 km dari pantai dan lebih dari 20 ribu burung pantai terkontaminasi minyak. Peristiwa itu merupakan masalah terbesar yang pernah dihadapi negara pada saat itu dan menghabiskan biaya tidak sedikit, yaitu sekitar 500 ribu pounds.<sup>6</sup>

Selanjutnya pada 6 Januari 1975 di selat singapura tepat di dalam perairan territorial Indonesia, Showa Maru menumpahkan hampir 7.000 ton

---

<sup>6</sup> <https://www.medcom.id/internasional/eropa/DkqW4OZN-1967-torrey-canyon-tabrak-karang> diakses pada tanggal 22 Januari 2022 jam 13:27

minyak mentah timur tengah ke perairan Singapura, Indonesia, dan Malaysia.<sup>7</sup> Menteri Perhubungan, Matsuo Kimura, mengatakan kepada wartawan Jepang bahwa Perusahaan Pengiriman Taiheiyo, pemilik Showa Maru 237.700 ton, dan Perusahaan Minyak Mitsubishi, pemilik minyak yang tumpah, harus menerima sekitar \$30 juta dari perusahaan asuransi. Dia mengatakan itu harus mencakup kompensasi ke Malaysia, Singapura dan Indonesia untuk kerusakan

Perkembangan hukum internasional untuk mencegah terjadi pencemaran laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak dari kapal dan untuk mengatur tata cara dan pembatasan ganti rugi bagi korban (casualties) tidak terlepas dari terjadinya kecelakaan-kecelakaan besar kapal-kapal tanker, seperti kecelakaan *Torrey Canyon* (1967), *Amoco Cadiz* (1978), *Exxon Valdez* (1989), dan *The Prestige* (2002).

Kemudian munculnya berbagai ketentuan hukum internasional yang berorientasi kepada perlindungan lingkungan global seperti Konvensi Wina 1985 dan Protokol Montreal 1987, Konvensi Perubahan Iklim 1992, Konvensi Keanekaragaman Hayati 1992, Konvensi Perlindungan Hutan Tropis 1992, dan berbagai ketentuan dan kesepakatan lain yang bersifat bilateral maupun multilateral, regional maupun sub-regional.<sup>8</sup> Termasuk juga deklarasi Rio 1992

---

7 Ibid

8 Daud Silalahi, 1992, Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia,

sebagai penegas dari deklarasi Stockholm 1972 yang mengandung 27 prinsip dan dibuat untuk menghadapi persoalan global warming dan global climate change yang pada saat itu sedang marak menjadi bahan perbincangan.

Setiap tumpahan minyak dari kapal tanker menimbulkan korban (*casualties*). Korban yang dimaksud di sini bukan saja terbatas pada manusia tetapi juga lingkungan dan ekosistemnya. Untuk mengakomodir pemberian ganti rugi kepada suatu negara yang penduduk dan lingkungan serta ekosistemnya mengalami kerusakan, the Inter-Governmental Maritim Consultative Organization (IMCO) di Brussels melahirkan the 1969 *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (selanjutnya disingkat sebagai CLC 1969). CLC 1969 menetapkan batasan ganti rugi adalah sebesar 2,000 Frach untuk setiap ton dari bobot kapal dengan ketentuan jumlah keseluruhannya tidak lebih dari 210 juta Frach atau \$17 juta per kecelakaan untuk kerugian dari tumpahan minyak kapal tanker<sup>9</sup>

Pada tahun 1971, IMCO mengeluarkan peraturan tambahan bagi CLC 1969 yakni the 1971 *International Convention for International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (seterusnya disebut *Fund Convention*) untuk memberikan cara efektif untuk menyelamatkan ganti rugi yang diatur dalam Konvensi CLC. *Fund Convention* menaikkan batas tanggung jawab menjadi \$36 juta per kecelakaan. *Fund Convention* mempersempit daya

---

<sup>9</sup> Civil Liability Convention 1969, Pasal 1 Ayat (5)

berlakunya dengan membatasi diri pada tumpahan yang disebabkan oleh minyak bumi (*crude oil* dan *fuel oil*) dalam arti *persistent hydrocarbon mineral oil*. Sedangkan CLC mendefinisikannya tumpahan minyak secara lebih luas lagi yaitu : *any persistent oil* termasuk *crude oil*, *fuel oil*, *heavy diesel oil*, *lubricating oil* dan *whale oil*.<sup>10</sup>

Peranan dari the CLC *Convention* dan the Fund *Convention* terbatas pada kecelakaan yang mengakibatkan pencemaran dari *persistent oil* saja, sedangkan *light diesel oil*, *gasoline* dan sebagainya tidak termasuk dalam kedua konvensi tersebut. Kerusakan akibat pencemaran yang dapat ditanggung oleh konvensi tersebut hanya terbatas pada biaya usaha pencegahan yang dilakukan pada waktu terjadi pencemaran. Kerugian ekonomi (*economic losses*) dan kerusakan lingkungan (*environmental losses*) yang berhubungan dengan biaya rehabilitasi dan pembersihan. Secara umum, *persistent oil* terdapat kandungan fraksi fraksi berat bahan bakar fosil atau material dengan titik didih yang tinggi. Minyak tersebut tidak mudah terurai secara cepat dan berpotensi serius terhadap kerusakan lingkungan ketika terjadi tumpahan. Ancaman tersebut antara lain berpengaruh langsung terhadap kehidupan biota alam, habitat tertentu serta kerusakan pantai<sup>11</sup>

---

10 Elly Kristiani Purwendah, "Penerapan Regime Tanggung Jawab dan Kompensasi Ganti Rugi Pencemaran Minyak oleh Kapal Tanker di Indonesia", *Jurnal Komunikasi Hukum*, Vol.2, Nomor 2 Agustus 2016, hlm. 127-146

11 <https://ahliasuransi.com/persistent-oil-dan-nonpersistentoil/#:~:text=Lebih%20jauh%20Iagi%2C%20IMO%20secaradiesel%20ringan%2C%20and%20mi nyak%20tanah> diakses pada 12 April 2022 pada jam 23:34.

*Fund Convention* dan *CLC (Civil Liberty for Oil Pollution Damage)* hanya menjamin tentang “*persistent oil*” IMO beranggapan bahwa “*unnecessary*” untuk menjamin *non-persistent oils*, disebabkan minyak jenis non persistent cenderung lebih mudah menguap, menghilang secara alamiah dan tidak menyebabkan pencemaran yang luas. Sebagai tambahan bahwa IMO berpendapat 80% dari minyak yang diangkut oleh tanker minyak adalah minyak mentah (*crude oil*), yang dikategorikan sebagai *persistent oil*. Pemilik kapal dapat diminta pertanggungjawabannya atas kerusakan polusi yang disebabkan oleh minyak dari kapalnya. Pemilik kapal tangki mempunyai kewajiban ganti rugi terhadap kerusakan pencemaran yang disebabkan oleh tumpahan minyak dan kapalnya akibat kecelakaan

Seiring dengan berkembang pesatnya perindustrian alat ekstrasi minyak bumi yang mengakibatkan berkembang pesat jumlah industri kapal pengangkut minyak. Ada begitu banyak hal yang menyebabkan perkembangan industri dan teknologi kapal tanker berkembang sejalan dengan kemajuan industri dalam hal transportasi melalui perairan salah satunya karena minyak merupakan komoditas kepentingan strategis kunci yang menyumbang 35% dari konsumsi utama energi dunia pada tahun 2010. Sesuai dengan meningkatnya penggunaan minyak yang diperlukan oleh negara-negara menyebabkan banyaknya penggunaan kapal-kapal tanker yang berukuran besar untuk keperluan alat transportasi melalui perairan. Kebanyakan minyak dari negara produsen diangkut dengan, ini termasuk *Very*

*Large Crude Carriers* (VLCCs) dengan bobot mati sampai dengan 320.000 ton dan *Ultra Large Crude Carrier* (ULCCs) dengan bobot mati dari 320.000 ton ke atas. Pada tahun 2010, sekitar 1,8 miliar ton minyak mentah, atau setara dengan 45% produksi minyak dunia, diangkut dengan tanker-tanker raksasa seperti disebutkan di atas melalui rute-rute tetap, misalnya dari Teluk Persia ke bagian-bagian lain dunia

Pada tahun 1992, IMCO mengeluarkan 1992 *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC 1992) untuk mengamandir CLC 1969. CLC 1992 dibentuk dengan mengikuti pola CLC 1969 di mana sistem tanggung jawab dibangun berdasarkan sistem tingkatan ganti ruginya (*tiered liability*) dan dengan sistem tanggung jawab terbatas bagi pemilik kapal bergantung pada tonase kapal dan kompensasi tambahan yang tersedia melalui *International Oil Pollution Compensation Fund* (the 1992 IOPC Fund) sampai jumlah maksimum per kecelakaan. Namun demikian, kedua konvensi tersebut memperkenalkan beberapa perubahan penting dari rezim hukum ganti rugi terdahulu. Kedua konvensi memperluas ruang lingkup geografis berlakunya dan jumlah maksimum ganti rugi yang tersedia di bawah CLC 1992 dan *Fund Convention* 1992.

Secara singkat dapat dikemukakan disini bahwa hukum lingkungan internasional (yang modern) baru berkembang setelah perang dunia II dan secara khusus, yang dapat dipakai sebagai patokan, setelah konferensi Stockholm tahun 1972. Dikatakan "modern" oleh karena baru pada ketika itu



disadari oleh masyarakat internasional bahwa hanya terdapat satu dunia saja, seperti tema yang ditetapkan di dalam konferensi ketika itu dengan judul *ONE WORLD ONLY*.<sup>12</sup>

Langkah negara tidak cukup jika hanya melaksanakan pengawasan dan pencegahan saja. Negara juga wajib untuk memberikan efek jera terhadap pelaku pencemaran laut agar tindakan-tindakan pencemaran yang terjadi tidak terulang dan berkelanjutan. Bertanggung jawab untuk setiap kerusakan, kerugian, penurunan kualitas sumber daya laut, perubahan warna air laut, dan kerusakan-kerusakan lainnya yang disebabkan oleh pelaku karena adanya pelanggaran merupakan sebuah kewajiban secara internasional dalam menangani pencemaran lingkungan laut.

Tanpa kita sadari, terkadang pencemaran lingkungan laut datang dari berbagai sektor kegiatan manusia itu sendiri. Hal tersebut menggambarkan bahwa, manusia telah kehilangan rasa tanggung jawab terhadap lingkungan laut sedangkan sudah menjadi tugas kita untuk selalu menjaga dan melestarikan lingkungan di sekitar kita terutama di laut. Oil spill atau tumpahan minyak merupakan salah satu kejadian pencemaran laut dapat diakibatkan dari hasil operasi kapal tanker (*air ballast*), perbaikan dan perawatan kapal (*docking*), terminal bongkar muat tengah laut, air bilga (saluran buangan air, minyak dan pelumas hasil Oil spill atau tumpahan minyak merupakan salah

---

<sup>12</sup> Likadja, Frans, "Perkembangan Hukum Lingkungan Internasional", Jurnal Hukum dan Pembangunan, Fakultas Hukum UI, Vol. 20, Nomor 3 Juni 1990, hlm. 228

satu kejadian pencemaran laut dapat diakibatkan dari hasil operasi kapal tanker (*air ballast*), perbaikan dan perawatan kapal (*docking*), terminal bongkar muat tengah laut, air bilga (saluran buangan air, minyak dan pelumas hasil yaitu, <sup>13</sup>

Kematian organisme, Untuk kasus oil spill di perairan terbuka, konsentrasi minyak di bawah slick biasanya sangat rendah, dan maksimum akan berada pada kisaran 0.1 ppm sehingga tidak menyebabkan kematian massal organisme terutama ikan-ikan. Permasalahannya, kebanyakan kasus tumpahan minyak ini terjadi di perairan pantai atau perairan dalam. Resiko kematian massal akan lebih besar lagi bagi ikan-ikan di tambak ataupun keramba serta jenis kerang-kerangan yang kemampuan migrasi untuk menghindari spill tersebut sangat rendah

Kematian organisme, Untuk kasus oil spill di perairan terbuka, konsentrasi minyak di bawah slick biasanya sangat rendah, dan maksimum akan berada pada kisaran 0.1 ppm sehingga tidak menyebabkan kematian massal organisme terutama ikan-ikan. Permasalahannya, kebanyakan kasus tumpahan minyak ini terjadi di perairan pantai atau perairan dalam. Resiko kematian massal akan lebih besar lagi bagi ikan-ikan di tambak ataupun keramba serta jenis kerang-kerangan yang kemampuan migrasi untuk menghindari spill tersebut sangat rendah

---

<sup>13</sup> <https://kkp.go.id/djprl/p4k/page/2626-tumpahan-minyak-oil-spill> diakses pada 17 Maret 2022 jam 19:36.

Dampak terhadap plankton, Limbah B3 ini akan berdampak langsung pada organisme khususnya pada saat masih dalam fase telur dan larva. Kondisi ini akan menjadi lebih buruk jika spillage bertepatan dengan periode memijah (spawning) dan lokasi yang terkena dampak adalah daerah nursery ground. Akan lebih parah lagi ketika lokasi yang terkena oil spill ini merupakan daerah yang tertutup/semi tertutup seperti teluk yang tercemar

Dampak terhadap ikan migrasi, Secara umum, ikan dapat menghindari bahan pencemar, namun uniknya ada beberapa jenis ikan yang bersifat territorial, artinya ikan tersebut harus kembali ke daerah asal untuk mencari makan dan berkembang ikan meskipun daerah asalnya telah terkontaminasi limbah B3.

Dampak terhadap ikan migrasi, Secara umum, ikan dapat menghindari bahan pencemar, namun uniknya ada beberapa jenis ikan yang bersifat territorial, artinya ikan tersebut harus kembali ke daerah asal untuk mencari makan dan berkembang ikan meskipun daerah asalnya telah terkontaminasi dengan limbah B3.

Dampak pada kegiatan perikanan budidaya, Tumpahan minyak ini akan berdampak langsung pada kegiatan budidaya, bahan selain organisme yang akan terkena dampak, peralatan seperti jaring dan temali tidak dapat digunakan lagi.

Kerusakan ekosistem, Ekosistem pesisir dan laut (mangrove, delta sungai, estuary, lamun, dan terumbu karang) memiliki fungsi dan peran yang

penting secara ekologis. Masuknya limbah B3 pada perairan pesisir laut ini dapat mengganggu ekosistem, karena wilayah pesisir tersebut merupakan daerah perkembangbiakan, penyedia habitat dan makanan untuk organisme dewasa bagi habitat lain di sekitarnya.

Perairan pesisir laut ini dapat mengganggu ekosistem, karena wilayah pesisir tersebut merupakan daerah perkembangbiakan, penyedia habitat dan makanan untuk organisme dewasa bagi habitat lain di sekitarnya.<sup>14</sup> Upaya melindungi lingkungan laut dapat dilakukan dengan mengadakan ketentuan-ketentuan internasional. Dengan demikian jika terjadi kasus pencemaran, misalnya kasus pencemaran yang terjadi pada lingkungan laut dalam skala besar, maka permasalahan ini dapat diantisipasi melalui kerjasama internasional.

Kasus pencemaran lingkungan yang terjadi baru-baru ini adalah tenggelamnya kapal kargo yang mengangkut bahan kimia terbakar di laut lepas Sri Lanka yang berpotensi menyebabkan bencana lingkungan. Kapal Berbendera Singapura ini tenggelam di perairan Sri Lanka. Kapal itu terbakar selama sehari-hari di lepas pantai Sri Lanka. Asap hitam pekat mengepul yang dapat dilihat dari jarak yang jauh dari lokasi kapal.

Pencemaran laut dibedakan dalam beberapa kategori utama, yakni

---

14 Suhaidi, 2004, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal:Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional Melalui Perairan Indonesia*, Pustaka Bangsa Press, Jakarta, hlm. 7.

karena adanya pelepasan zat-zat beracun dan berbahaya, pembuangan kotoran sampah, kegiatan kapal, penggunaan instalasi dan peralatan untuk kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam dari dasar laut dan tanah dibawahnya serta instalasi dan peralatan lainnya yang dioperasikan di lingkungan laut. Pencemaran laut juga dapat berasal dari adanya kegiatan yang dilakukan oleh kegiatan kapal-kapal minyak yang biasanya disebut kapal minyak tanker yang membawa minyak melalui laut untuk kegiatan perdagangan ataupun keperluan lainnya. Oleh karena adanya kegiatan yang dilakukan oleh kapal-kapal pembawa minyak ini dapat menyebabkan adanya tumpahan minyak yang merusak tidak sedikitnya dari ekosistem laut yang terkena tumpahan minyak tersebut. Karena kegiatan yang dilakukan oleh kapal-kapal pembawa minyak tersebutlah dapat terjadi pencemaran laut yang berasal dari kapal berupa pembuangan minyak ataupun yang berasal dari pembersihan kapal tanker dan juga dapat berasal dari kebocoran kapal. Hal lain yang mungkin terjadi dalam pencemaran akibat kapal minyak ini adalah jika terjadi kecelakaan kapal yang berupa pecahnya kapal, tabrakan kapal dan kandasnya kapal.

Kecelakaan kapal tidak hanya berakibat fatal pada kapal, muatan dan awak kapal saja. Pada beberapa kondisi, hal ini juga memberi akibat langsung pada lingkungan, baik laut maupun pesisir, serta juga mempengaruhi kinerja industri pantai dan pesisir. Begitu pula halnya dengan kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan kapal tidak hanya mencakup kerugian nominal

akibat tidak mampu beroperasinya kapal dan hilangnya nilai muatan yang di angkut, namun lebih jauh dari itu, kerugian akan meliputi biaya penanggulangan pencemaran, kompensasi terhadap industri perairan laut dan pesisir yang terganggu, serta kerugian akibat hilangnya kesempatan berusaha akibat pencemaran yang diakibatkannya.

### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana perkembangan hukum lingkungan internasional dalam pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal?
2. Bagaimana tanggung jawab pemilik kapal MV-X Press Pearl kepada Sri Lanka?
3. Apa yang dapat dipelajari Indonesia dari pertanggungjawaban kapal MV X-Press Pearl terhadap Sri Lanka?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui perkembangan hukum lingkungan internasional dalam pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal.
2. Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab pemilik kapal MV X- Press Pearl terhadap pencemaran lingkungan yang terjadi di Sri Lanka.
3. Untuk mengetahui apa saja yang dapat Indonesia pelajari dalam bentuk pertanggung jawaban kapal MV X-Press Pearl kepada Sri Lanka.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

1. **Secara Teoritis**, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan ilmiah terhadap kasus pencemaran laut oleh kapal dalam segi internasional. Memperkaya pengetahuan mengenai perkembangan hukum lingkungan internasional dalam pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal. Penelitian ini juga diharap dapat menjadi sebuah referensi dalam menyelesaikan permasalahan pencemaran laut oleh kapal dan bentuk tanggung jawab kepada negara yang terkena akibat pencemaran dalam segi internasional.
2. **Secara Praktis**, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi tentang apa saja yang dapat dipelajari oleh Indonesia mengenai bentuk tanggung jawab kepada negara yang terkena kerugian terhadap kasus pencemaran laut oleh kapal.

#### **E. Keaslian Penelitian**

Keaslian penelitian ini dilakukan oleh penulis dalam melihat permasalahan mengenai pencemaran laut yang terjadi di Sri Lanka pada beberapa minggu terakhir dan dapat dipertanggungjawabkan keaslian nya. Adanya kemiripan dalam hasil penelitian terdahulu mengenai pencemaran laut yang ditulis oleh saudara Muhamad Iqbal Suhaimi dengan judul “Pengaturan Pencemaran Laut Akibat Tumpahan Minyak Ditinjau Dari Hukum Internasional (Studi Kasus Kebocoran Minyak Di Teluk Mexico Pada Tahun 2010)”. Dan rumusan masalah yang diangkat oleh saudara Muhammad Iqbal Suhaimi

sebagai berikut; Bagaimana pengaturan pencemaran laut akibat tumpahan minyak ditinjau dari hukum internasional? Dan Bagaimana upaya penanggulangan dan pencegahan pencemaran laut akibat tumpahan minyak di Teluk Meksiko?

Seperti yang tertulis diatas, penulis akan membahas tentang perkembangan hukum lingkungan internasional mengenai pencemaran laut oleh kapal sedangkan penelitian diatas membahas mengenai pengaturan pencemaran laut akibat tumpahan minyak. Kemudian, terkait lokasi kejadian kasus yang diangkat oleh penulis berada di pantai Sri Lanka sedangkan penelitian diatas membahas kasus yang terjadi di Teluk Meksiko. Kandungan yang tercemar pun berbeda dengan apa yang telah dibahas oleh penelitian diatas, penulis akan membahas mengenai pencemaran yang diakibatkan oleh 46 zat kimia lain nya seperti PVC, pelet plastik, dan juga minyak pada kapal sedangkan zat yang menjadi penyebab pencemaran yang dibahas pada penelitian diatas hanya diakibatkan oleh minyak saja.

Kemudian skripsi yang disusun oleh saudara Muhammad Ghazian Yudistira dengan judul “Tanggung Jawab Negara Asal Kapal Tanker Terhadap Pencemaran Laut Akibat Tabrakan Menurut International Maritime Organization (IMO)” dan rumusan masalah yang saudara angkat sebagai berikut; Bagaimana bentuk-bentuk tanggung jawab negara dalam terjadinya pencemaran laut? dan Bagaimana tanggung jawab negara terhadap laut negara lain akibat terjadinya pencemaran laut? Bagaimana



upaya yang di lakukan oleh negara yang lautnya tercemar?

Dalam penelitian diatas, hanya berfokus pada pembahasan mengenai bentuk tanggung jawab negara dalam kasus pencemaran lingkungan laut dan bentuk- bentuk aturan yang membahas mengenai prosedur penyelesaian kasus pencemaran laut. Sedangkan dalam penelitian yang akan dibahas oleh penulis, akan membahas perkembangan hukum lingkungan internasional yang diakibatkan oleh kapal serta apa saja yang Indonesia dapat pelajari dalam bentuk pertanggung jawaban kasus pencemaran laut oleh kapal. Pada penelitian diatas juga membahas mengenai cara atau bentuk upaya yang dilakukan dalam perihal menyelesaikan kasus tersebut.

## **F. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Adapun jenis ini merupakan penelitian hukum normatif atau disebut juga sebagai penelitian hukum doktrinal. Penelitian hukum normatif merupakan proses yang digunakan untuk menemukan suatu aturan, prinsip, maupun doktrin yang berkaitan dengan hukum untuk menjawab isu hukum yang dihadapi.

### **2. Pendekatan Penelitian**

Pada penelitian hukum ini, penulis menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) di mana penelitian didasarkan kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku dan pendekatan

kasus (*case approach*) yang dilakukan dengan menganalisis kasus konkret dan dibenturkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### **3. Bahan Hukum**

Bahan hukum yang digunakan dalam membantu penyusunan penelitian ini meliputi:

#### 1) Bahan Hukum Primer

- a. Penulis akan menggunakan sumber-sumber hukum internasional dengan acuan Pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional.<sup>15</sup>
- b. Perjanjian internasional baik yang bersifat umum atau khusus
- c. Kebiasaan internasional
- d. Prinsip-prinsip hukum umum yang diakui oleh negara yang beradab
- e. Putusan pengadilan dan pendapat para ahli yang diakui kepakarannya sebagai sumber hukum tambahan (*subsidiary means*).<sup>16</sup>

#### 2) Bahan Hukum Sekunder yang penulis gunakan adalah jurnal, konvensi, penelitian, dokrin ahli dan lain sebagainya.

---

15 Statute of the International Court of Justice Article 38

16 Ibid

#### **4. Metode Pengumpulan Bahan Hukum**

Pada penelitian ini penulis menerapkan pengumpulan bahan hukum dengan menggunakan teknik studi literatur yang bertujuan untuk mendapatkan informasi-informasi yang berkaitan dengan penelitian ini dan bahan-bahan sekunder yang diperlukan untuk penelitian ini. Teknik ini digunakan untuk memperoleh sejumlah informasi-informasi ilmiah yang berkaitan dengan tinjauan pustaka, konsep, teori dan beserta hasil-hasil yang akan diperoleh dari penelitian ini yang berkaitan dengan pencemaran lingkungan laut yang terjadi di Sri Lanka.

#### **5. Analisis Bahan Hukum**

Analisis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik analisis kualitatif yang berdasar kepada bahan hukum sekunder yang telah diperoleh. Bahan-bahan tersebut akan dikumpulkan dan akan di bandingkan serta dijelaskan permasalahan yang terjadi sehingga tercapainya hasil dari penelitian ini

## **BAB II**

### **PERKEMBANGAN HUKUM LINGKUNGAN INTERNASIONAL DALAM PENCEMARAN LAUT YANG DIAKIBATKAN OLEH KAPAL**

#### **A. Hukum Internasional**

Hukum Internasional merupakan hukum yang mengatur tentang hubungan antar bangsa dan segala aktivitas internasional. Pada awalnya hukum internasional hanya membahas mengenai hubungan antar bangsa, tetapi seiring berjalannya waktu pengertian dari hukum internasional sendiri menjadi semakin kompleks dan bukan membahas hanya sekedar bangsa antar bangsa maupun dengan organisasi internasional.

Menurut professor Charles Cheney Hyde hukum internasional adalah keseluruhan hukum-hukum yang untuk sebahagian besar terdiri dari prinsip-prinsip dan kaidah-kaidah perilaku yang terhadapnya negara-negara merasa dirinya terikat untuk menaati dan karenanya benar-benar ditaati secara umum dalam hubungan-hubungan mereka secara umum.<sup>17</sup> Menurut Mochtar Kusumaatmadja, hukum internasional adalah keseluruhan kaidah dan asas yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas negara antara negara dengan negara dan negara dengan subjek hukum lain bukan negara atau subjek hukum bukan negara satu sama lain.<sup>18</sup>

---

17 J. G. Starke, 2008, Pengantar Hukum Internasional, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 3

18 Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, 2006, Hukum Internasional Kontemporer, PT. Refika Aditama, Bandung, hlm. 4.

## **B. Sumber Hukum Internasional**

Menurut Hugh Thirlway, sumber hukum adalah gagasan bahwa aturan-aturan harus datang dari suatu tempat, juga berkaitan dengan gagasan bahwa terdapat proses yang memerlukan waktu, aturan mungkin ada secara konseptual, seperti rancangan dan kemudian diterima sebagai sesuatu yang mengikat.<sup>19</sup> Jadi, dapat dikatakan bahwa sumber hukum adalah tempat atau asal dimana segala sesuatu yang berkaitan dengan aturan hukum itu berasal atau ditemukan.

Bunyi pasal 38 ayat (1) statuta mahkamah internasional tentang sumber hukum internasional yang akan digunakan dalam memutus perkara yang diajukan kepadanya adalah sebagai berikut<sup>20</sup> :

*The Court, whose function is to decide in accordance with international law such disputes as are submitted to it, shall apply:*

*International conventions, whether general or particular, establishing rules expressly recognized by the contesting states;*

*International custom, as evidence of a general practice accepted as law;*

*The general principles of law recognized by civilized nations;*

*Subject to the provisions of Article 59, judicial decisions and the teachings of the most highly qualified publicists of the various nations, as subsidiary*

---

<sup>19</sup> Malcolm D. Evans, 2003, International Law, Oxford University Press, Oxford, p. 118.

<sup>20</sup> Hugh M. Kindred, 1987, International Law Chiefly as Interpreted and Applied in Canada, Emond Montgomery Publications Limited, Canada, p. 109.

*means for the determination of rules of law.*

Berdasarkan pasal tersebut, maka mahkamah internasional harus memutus perkara yang diajukan kepadanya dengan ketentuan- ketentuan sebagai berikut :

Perjanjian Internasional, baik yang bersifat umum maupun yang bersifat khusus, yang merupakan ketentuan-ketentuan yang diakui secara tegas oleh negara-negara yang bersengketa;

Kebiasaan Internasional, yang terbukti dari praktek yang diterima sebagai hukum; Prinsip atau asas-asas hukum umum yang diakui oleh negara- negara beradab; Keputusan-keputusan pengadilan dan ajaran para ahli yang diakui kepakarannya dari berbagai negara sebagai bahan sumber tambahan untuk menetapkan aturan kaedah hukum.

### **C. Hukum Lingkungan Internasional**

Secara etimologis, lingkungan berasal dari kata "environment" yang memiliki dua arti yaitu *"the conditions that you live or work in and the way that they influence how you feel or how effectively you can work."* atau yang berarti kondisi tempat kita tinggal atau bekerja dan cara mereka mempengaruhi perasaan kita atau seberapa efektif kita dapat bekerja dan juga *"the air, water, and land in or on which people, animals, and plants live."*<sup>21</sup> atau yang berarti udara, air, dan tanah tempat manusia, hewan, dan tumbuhan

---

<sup>21</sup> <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/environment> diakses pada 15 September 2021

itu hidup. Sedangkan kata hidup, terus ada dan bergerak sebagaimana mestinya.

Lingkungan hidup terdiri dari dua faktor yaitu, faktor organisme hidup (Biotic Factor) yang terdiri dari makhluk-makhluk yang hidup seperti manusia, binatang dan tumbuhan. Kemudian, faktor benda tidak hidup (Abiotic Factor) yang terdiri dari energi, bahan kimia, dan lain sebagainya<sup>22</sup>.

Hukum lingkungan dikenal dengan istilah environmental law (Inggris), Milieurecht (Belanda), Umwelrecht (Jerman), Droit de Environment (Perancis), Hukum Alam Sekitar (Melayu).<sup>23</sup> Secara umum, hukum lingkungan adalah seperangkat aturan yang mengatur tentang segala isi dari lingkungan itu sendiri beserta manusia dan kondisi sekitarnya, yang saling berkaitan satu sama lain.

Menurut Philippe Sand, hukum lingkungan internasional adalah comprises those substantive, procedural and institutional rules of international law which have as their Primary objective the protection of the environment.<sup>24</sup> Atau peraturan-peraturan hukum internasional yang terdiri atas substansi, prosedur dan lembaga yang tujuan utamanya adalah perlindungan lingkungan.

#### **D. Hukum Laut Internasional**

Masyarakat sering lupa bahwa, laut merupakan sumber daya alam yang

---

<sup>22</sup> Agoes Soegianto, 2010, Ilmu Lingkungan, Sarana Menuju Masyarakat Berkelanjutan. Airlangga University Press, Surabaya, hlm. 1

<sup>23</sup> Andi Hamzah, 2005, Penegakan Hukum Lingkungan, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 7

<sup>24</sup> Philippe Sands, 2003, Principles of International Environmental Law, Cambridge University Press, United Kingdom, p. 15.

penting bagi manusia karena memiliki manfaat yang banyak serta memberikan pengaruh besar bagi lingkungan di dalam nya maupun sekitarnya dan akan memberikan dampak baik maupun yang buruk sesuai dengan cara perlakuan makhluk hidup di sekitarnya terhadap laut.

Secara umum, laut adalah air atau perairan asin yang menggenangi daratan bumi. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) laut adalah kumpulan air asin (dalam jumlah yang banyak dan luas) yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau.<sup>25</sup> Laut adalah suatu keluasan air yang meluas diantara berbagai benua dan pulau-pulau di dunia.<sup>26</sup> Grotius mengatakan bahwa “Tuhan menciptakan bumi ini sekalian dengan laut-lautnya dan ini berarti agar bangsa bangsa di dunia dapat berhubungan satu sama lain untuk kepentingan berhembus bersama, angin berhembus dari segala jurusan dan membawa kapal-kapal ke seluruh pantai benua. Hal ini menandakan bahwa laut itu bebas dan dapat digunakan oleh siapa pun.<sup>27</sup>

Melihat betapa pentingnya laut maka, manfaat-manfaat laut yaitu sebagai sumber makanan, sumber mata pencaharian, sebagai jalur perdagangan nasional maupun internasional, sebagai tempat rekreasi, sebagai tempat terjadinya perang, sebagai alat pemisah atau pemersatu bangsa, tempat tinggal bagi masyarakat dan lain sebagainya. Di abad ke- 20 ini fungsi laut

---

25 Wirjono Prodjodikoro, 1984, Hukum Laut Bagi Indonesia, Sumur Bandung, Jakarta, hlm. 8.

26 <https://kbbi.web.id/laut> diakses pada 15 September 2021 jam 16:27.

27 Boer Hauna, 2000, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global, Alumni, Bandung, hlm. 77.



telah meningkat dengan ditemukannya bahan-bahan tambang dan galian yang berharga di dasar laut dan dimungkinkannya usaha-usaha mengambil kekayaan alam tersebut, baik di airnya maupun di dasar laut dan tanah dibawahnya.<sup>28</sup>

Melihat betapa pentingnya laut bagi makhluk hidup dan sekitarnya maka, kita sebagai umat manusia perlu untuk melindungi dan menjaga laut yang kaya akan sumber daya alam dikarenakan sering kali lautan yang harusnya kita lindungi justru menjadi tempat pembuangan atau terjadinya pencemaran-pencemaran yang diakibatkan oleh kita sendiri dan juga laut sering menjadi topik permasalahan antar negara yang sering kali terjadi hingga sekarang ini.

Sejak berakhirnya Perang Dunia I dan Perang Dunia II negara-negara di seluruh belahan dunia menjadi sadar akan potensi positif dan negatif dari laut, dan menyadari pula bahwa laut harus diatur sedemikian rupa supaya berbagai kepentingan negara-negara atas laut dapat terjaga.

Secara umum dapat dikatakan bahwa, hukum laut internasional adalah kaidah atau aturan-aturan yang mengatur tentang hak dan kewajiban suatu negara mengenai batas-batas wilayah laut yang berada di bawah yurisdiksi nya maupun negara lain serta segala isi sumber daya laut dan juga akibat-akibat yang terjadi dalam wilayah tersebut. Hukum laut internasional adalah kaidah-kaidah hukum yang mengatur hak dan kewenangan suatu negara atas

---

<sup>28</sup> Frans E Lidkadja, 1985, Hukum Laut dan Undang-undang Perikanan, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 81.

kawasan laut yang berada dibawah yurisdiksi nasionalnya (national jurisdiction).<sup>29</sup>

Jadi, tujuan untuk membuat aturan mengenai laut internasional agar terjaga nya keamanan dan kedamaian yang terjadi karena dapat menimbulkan konflik serta dominasi bagi negara yang lebih berkuasa terhadap negara lain serta pengaturan mengenai wilayah-wilayah terutama bagi negara-negara pantai yang sedang berkembang. Di samping itu hukum laut juga mengatur kompetisi antara negara-negara dalam mencari dan menggunakan kekayaan yang diberikan laut, terutama sekali antara negara-negara maju dan berkembang.<sup>30</sup>

Modernisasi dan Globalisasi dalam segala bidang kehidupan, bertambah pesatnya perdagangan dunia, tambah canggihnya komunikasi internasional, dan pertambahan penduduk dunia, kesemuanya itu telah membuat dunia membutuhkan suatu pengaturan dan tatanan hukum laut yang lebih sempurna.<sup>31</sup>

Hukum laut internasional merupakan salah satu cabang hukum internasional tertua yang memiliki berbagai macam permasalahan yang terjadi di dunia terutama pencemaran yang di sebabkan oleh manusia yang

---

29 Mirza Satria Buana, 2007, Hukum Internasional Teori dan Praktek, Nusamedia, Bandung, hlm. 68.

30 Boer Hauna, Op.Cit, hlm. 307.

31 Mirza Satria Buana, Op.Cit, hlm. 69.

kemudian menjadi ancaman bagi makhluk-mahkluk hidup, baik yang berada di lautan maupun yang berada di pantai sekitar lokasi terjadinya bencana. Perkembangan hukum laut telah memiliki sejarah yang panjang dan membingungkan, dipengaruhi oleh pendapat penulis, praktik negara dan persidangan konferensi dan konvensi konsekuen mereka.<sup>32</sup>

Konferensi Den Haag 1930 (The Hague Codification Conference 1930) Pada tanggal 13 Maret 1930 di Den Haag, Belanda, Liga Bangsa- Bangsa (yang kemudian menjadi PBB) mengadakan konferensi internasional yang dihadiri oleh 47 negara yang membahas permasalahan laut teritorial yang kemudian disebut dengan “Codification Conference”. Konferensi ini kemudian tidak menemukan kata sepakat mengenai batas luar dari laut teritorial dan hak menangkap ikan dari negara-negara pantai pada zona tambahan. Dasar perbincangan konferensi itu antara lain menyebutkan bahwa suatu negara memiliki kedaulatan atas suatu jalur laut yang dinamakan laut teritorial.<sup>33</sup>

Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958 (*The United Nation Convention On The Law Of The Sea* 1958 atau UNCLOS I) Pada tanggal 24 Februari 1958 di Jenewa, Swiss, untuk pertama kalinya PBB mengadakan konferensi hukum laut yang dinamakan dengan *United Nation Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS I) yang dihadiri oleh 86 negara. Daftar negara peserta

---

32 Mazen Adi, 2009, *The Application of the Law of the Sea and the Convention on the Mediterranean Sea*, United Nations-Nippon Foundation Fellow 2008 – 2009, New York, p. 7.

33 Dikdik Mohamad Sodik, 2014, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia* (Edisi Revisi), Refika Aditama, Bandung, hlm. 7.

memperlihatkan perubahan yang telah terjadi dalam keanggotaan masyarakat bangsa dengan telah masuknya negara-negarayang memperoleh kemerdekaannya setelah akhir Perang Dunia ke-II.<sup>34</sup>

Konferensi ini kemudian menghasilkan empat buah konvensi yaitu sebagai berikut :

Laut teritorial dan jalur tambahan (convention on the territorial sea and contiguous zone)

Laut lepas (convention on the high seas) Perikanan dan perlindungan sumber-sumber hayati di laut lepas (convention on fishing and conservation of the living resources of the high sea)

Landas kontinen (convention on continental shelf).Konferensi ini dinilai berhasil dalam membahas permasalahan- permasalahan yang berhubungan mengenai laut, tetapi masih gagal dalam membahas lebar laut teritorial negara-negara pantai yang kemudian belum terjadinya keseragaman pendapat mengenai itu.

Konferensi Hukum Laut Jenewa 1960 (*The United Nation Convention On The Law Of The Sea* atau UNCLOS II) Pada tanggal 17 Maret 1960 di Jenewa, Swiss, kembali diadakan konferensi hukum laut atau yang dinamakan dengan *United Nation Convention On The Law Of The Sea*(UNCLOS II). Tetapi, selama enam minggu konferensi itu berlangsung tidak ada satupun hasil

---

34 Mochtar Kusumaatmadja, 1986, Hukum Laut Internasional, Binacipta, Bandung, hlm. 109

kesepakatan baru yang kemudian menimbulkan kekecewaan pada masyarakat internasional karena sikap arogan yang ditimbulkan oleh para negara maritim besar dan maju dalam bidang teknologi.

Konferensi Hukum Laut 1982 (*The United Nation Convention On The Law Of The Sea* atau UNCLOS III) Pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaika, kembali diadakan konferensi hukum laut atau yang dinamakan dengan *United Nation Convention On The Law Of The Sea*(UNCLOS III) yang dihadiri oleh 119 negara dan merupakan puncak hasil karya dari PBB tentang hukum laut. Ada pun ketentuan-ketentuan yang merupakan perkembangan progresif dalam Konvensi Hukum Laut 1982 adalah selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, negara kepulauan, zona ekonomi eksklusif, pengelolaan dan konservasi sumber daya hayati di laut lepas, pulau, laut tertutup atau separuh tertutup, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut (termasuk pencegahan pencemaran), penelitian ilmiah dan alih teknologi kelautan dan penyelesaian sengketa kelautan.

Selama sidang pada konferensi ini berlangsung terdapat perbedaan-perbedaan mengenai masalah prinsip antar negara berkembang dan negara maju yang berkeinginan untuk mempertahankan sebesar mungkin kebebasan bagi perusahaan, karena kecanggihan teknologi yang dimiliki oleh negara-negara tersebut serta merasa tidak ingin terikat dengan keputusan badan yang tidak mewakili kepentingan-kepentingan mereka. Kelompok negara yang tidak menandatangani UNCLOS III adalah pemerintah Inggris yang secara tegas

menyatakan bahwa negara itu akan berupaya memperbaiki ketentuan – ketentuan penambangan dasar laut.<sup>35</sup>

Konvensi Internasional untuk Pencegahan Polusi dari Kapal tahun 1973, amandemen dengan protokol tahun 1978 atau MARPOL 73/78 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 atau MARPOL 73/78*)

Konvensi internasional untuk pencegahan polusi dari kapal atau yang dikenal dengan nama MARPOL 73/78 adalah konvensi yang bertujuan untuk mencegah polusi dari aktivitas operasional di kapal atau kecelakaan kapal. Konvensi ini merupakan konvensi internasional yang mengusulkan perbaikan aturan substantif polusi laut yang berasal dari kapal demi melindungi pencemaran laut yang berlebihan.<sup>36</sup>

Makin berkembangnya sistem perdagangan dunia kemudian menjadi penyebab makin meningkatnya pula konsumsi minyak di banyak negara. Karena makin banyak konsumsi minyak di banyak negara, maka makin besar pula persentase kemungkinan bahwa minyak tersebut akan tertumpah di lautan. Kesadaran atas bahaya yang dapat ditimbulkan polusi minyak terhadap lingkungan laut inilah yang menjadi salah satu landasan pemikiran dibentuknya *International Convention for the Prevention of Pollution from*

---

<sup>36</sup> Dikdik Mohamad Sodik, Op.cit, hlm. 13.

### Ships and its Protocols 1973/1978 (MARPOL 73/78).<sup>37</sup>

Konferensi untuk merumuskan MARPOL diadakan di London pada tanggal 8 Oktober hingga 2 November 1973 dengan 78 negara hadir, dimana pada tanggal 2 konferensi mengadopsi 2 instrumen, yaitu MARPOL tahun 1973 dan Protokol I, serta Annex I-V.<sup>38</sup> Sayangnya, walaupun konvensi ini hanya memerlukan ratifikasi dari 15 negara dan minimal 50% dari total gross ton pengangkutan maritim di dunia, dan ratifikasi Annex III-V tidak diwajibkan, hanya ada 3 negara yang mau melakukan ratifikasi hingga tahun 1976.

Pada tahun 1978, International Maritime Organization (IMO) kembali mengadakan konferensi yang membahas mengenai tanker safety and pollution prevention yang kemudian digabungkan pada Protokol 1978 MARPOL. Protokol ini pun digabungkan dengan MARPOL tahun 1973 dan kemudian menjadi MARPOL 73/78, yang ketentuannya terjadi perubahan yaitu Annex II tidak lagi diwajibkan, dan negara bisa hanya meratifikasi Annex I saja.

Tujuan utama dibentuknya konvensi ini adalah untuk mencegah terjadinya pencemaran di lingkungan laut terutama yang disebabkan oleh kapal. Konvensi ini mengatur mengenai pencegahan pencemaran laut akibat

---

<sup>37</sup> Nagendra Singh, 1983, International Maritime Law Conventions Volume 3, Stevens and Sons, London, p. 2272.

<sup>38</sup> Alan Khee-jin Tan, 2006, Vessel-Source Marine Pollution : The law and Politics of International Regulation, Cambridge University Press, United Kingdom, p.184.

tumpahan minyak dari kapal serta mengatur mengenai pencemaran yang diakibatkan oleh pembuangan bahan-bahan beracun lainnya seperti pembuangan limbah dari kapal yang dihasilkan dari operasional rutin kapal tersebut. Susunan Annex dalam MARPOL 73/78 adalah sebagai berikut :

- a. Annex I tentang pencegahan polusi akibat minyak dan air berminyak
- b. Annex II tentang pengendalian polusi akibat zat cair berbahaya dalam bentuk curah
- c. Annex III tentang pencegahan polusi akibat zat berbahaya yang dibawa melalui laut dalam bentuk kemasan
- d. Annex IV tentang pencegahan polusi akibat pembuangan limbah dari kapal
- e. Annex V tentang pencegahan polusi akibat sampah dari kapal
- f. Annex VI tentang pencegahan polusi udara dari kapal.

Keenam Annex ini masing-masing merupakan pokok pengaturan MARPOL terkait limbah dan polusi. Bagi negara yang telah menandatangani konvensi ini telah berlaku pula kepada seluruh kapal yang menggunakan bendera negara-negara tersebut di mana pun kapal tersebut berlayar.

Konvensi Basel 1989 (*The Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Wasters and Their Disposal 1989*). Karena adanya kekhawatiran atas semakin meningkatnya perdagangan limbah berbahaya lintas negara (terutama menuju negara berkembang) maka



pada tanggal 22 Maret 1989 di Basel, Swiss, PBB kemudian membuat sebuah konvensi tentang Pengawasan Perpindahan Lintas Batas Limbah Berbahaya yang bertujuan untuk mengatur aliran ekspor dan impor antar negara serta pembuangan limbah berbahaya dengan memperlakukan komoditas limbah berbahaya dengan cara yang ramah lingkungan terutama dalam hal memastikan agar negara berkembang tidak dijadikan sasaran pembuangan limbah berbahaya. Konvensi Basel mengatur "generasi, manajemen, gerakan lintas batas dan pembuangan berbahaya dan limbah lainnya."<sup>39</sup>

Konvensi ini diadopsi pada tahun 1989 dan baru berlaku pada tahun 1992 yang kemudian membentuk The Conference of The Parties (COP) sebagai badan pelaksana yang terdiri dari Competent Authorities dan sekretariat tetap berkedudukan di Jenewa, Switzerland.

Pada tahun 1995, Amandemen Konvensi Basel (Ban Amendment) diadopsi melalui keputusan III/1 dari pertemuan ketiga Konferensi Para Pihak yang mengatur tentang larangan oleh masing-masing Pihak yang termasuk dalam Annex VII baru yang diusulkan pada Konvensi dari:

Semua perpindahan lintas batas ke Negara-negara yang tidak termasuk dalam Annex VII dari limbah berbahaya yang tercakup dalam Konvensi yang dimaksudkan untuk pembuangan akhir, dan

Semua perpindahan lintas batas ke Negara-negara yang tidak termasuk

---

<sup>39</sup> <http://www.basel.int/TheConvention/Overview/tabid/1271/Default.aspx> diakses pada tanggal 10

dalam Annex VII untuk limbah berbahaya yang tercakup dalam paragraf 1 (a) Pasal 1 Konvensi yang ditujukan untuk operasi penggunaan kembali, daur ulang atau pemulihan.

**E. Pengaturan *United Nation Convention On The Law Of The Sea(UNCLOS) 1982 terhadap Tumpahan Minyak (Oil spill) di Laut oleh Kapal Tanker.***

Secara internasional pada tanggal 10 Desember 1982 masyarakat internasional berhasil menyusun Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), untuk selanjutnya disebut Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982). Konvensi Hukum Laut 1982 ini mengatur masalah kelautan secara menyeluruh, misalnya mengatur segala bentuk penggunaan laut serta pemanfaatan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya<sup>40</sup>

Ketentuan-ketentuan yang diatur dalam UNCLOS 1982 adalah rezim kelautan laut teritorial, zona ekonomi eksklusif (ZEE), landas kontinen, negara kepulauan, laut lepas, dan lain sebagainya. Pada laut teritorial, negara pantai memiliki kedaulatan untuk menetapkan lebar laut teritorialnya tidak melebihi 12 mil dan pada laut teritorial ini kapal-kapal asing mempunyai hak lintas damai. UNCLOS 1982 juga mengatur tentang adanya hak lintas damai. Pasal

---

<sup>40</sup> Sulistyono, "Dampak Tumpahan Minyak (Oil Spill) di Perairan Laut pada Kegiatan Industri Migas dan Metode Penanggulangannya", Jurnal Forum Teknologi, Vol.03, Nomor 1 Desember 2013, hlm 49-57.

17 UNCLOS 1982 memberikan hak kepada semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial, bunyi dari pasal 17 UNCLOS 1982. Pasal 19 UNCLOS 1982 dengan memberikan pengertian tentang hak lintas damai, yaitu:

*"Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law"* (Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya).

*"Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities:"* (Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut:)

*"any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of the coastal State, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations;"* (setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional

sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;)

“any exercise or practice with weapons of any kind;” (setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;)

“any act aimed at collecting information to the prejudice of the defence or security of the coastal State;” (setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan negara pantai;)

“any act of propaganda aimed at affecting the defence or security of the coastal State;” (setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai;)

“the launching, landing or taking on board of any aircraft;” (peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;)

“the launching, landing or taking on board of any military device;” (peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;)

“the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State;” (bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundangundangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara Pantai;)

“any act of wilful and serious pollution contrary to this Convention;” (setiap

perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;)

*“any fishing activities;” (setiap kegiatan perikanan;)* *“the carrying out of research or survey activities; (kegiatan riset atau survey;)*

*“any act aimed at interfering with any systems of communication or any other facilities or installations of the coastal State;” (setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai;)*

*“any act aimed at interfering with any systems of communication or any other facilities or installations of the coastal State;” (setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai;)*

**F. Pengaturan *Civil Liability Convention (CLC) 1996 dan Fund Convention 1992 dan 2003 terhadap Tumpahan Minyak (Oil spill) di Laut oleh Kapal Tanker.***

Konvensi 1969 ini dibuat oleh International Maritime Organization (IMO) untuk menerapkan sistem ganti kerugian atas tindakan melawan hukum yang dilakukan oleh pemilik kapal (swasta) terkait tindakan pencemaran laut teritorial akibat polusi minyak. CLC 1969 merupakan konvensi yang mengatur tentang ganti rugi pencemaran laut oleh minyak karena kecelakaan kapal tanker. Konvensi ini berlaku untuk pencemaran lingkungan laut di laut

territorial negara peserta

Dalam hal pertanggungjawaban ganti rugi pencemaran lingkungan laut maka prinsip yang dipakai adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*absolut liability*). Konvensi ini berlaku hanya pada kerusakan pencemaran minyak mentah (persistent oil) yang tertumpah dan muatan kapal tangki. *Civil Liability Convention* 1969 mengatur tanggung jawab perdata yang timbul akibat pencemaran minyak di laut yang bersumber dari kapal, yaitu kapal pelayaran samudera dan kapal niaga yang dibangun atau disesuaikan untuk mengangkut minyak curah sebagai muatan. Kapal jenis ini lazim dikenal sebagai kapal tanker. Tanggung jawab ganti rugi terhadap pencemaran minyak di laut menurut *Civil Liability Convention* 1969 dibebankan kepada pemilik kapal tanker yang menyebabkan terjadinya pencemaran.

Sedangkan, jenis minyak yang diangkut sebuah kapal tanker terdiri atas dua jenis, yaitu minyak yang diangkut dalam bentuk curah sebagai muatan kapal dan minyak yang diangkut sebagai bahan bakar dan terdapat dalam tempat penyimpanan kapal (tangki bahan bakar)<sup>41</sup>

Setiap tumpahan minyak dari kapal tanker menimbulkan korban (casualties). Korban yang dimaksud di sini bukan saja terbatas pada manusia tetapi juga lingkungan dan ekosistemnya. Untuk mengakomodir pemberian ganti rugi kepada suatu negara yang penduduk dan lingkungan serta

---

41 *Civil Liability Convention* 1969, Pasal 1 Ayat (5).

ekosistemnya mengalami kerusakan, *the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO) di Brussels melahirkan the 1969 *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (selanjutnya disingkat sebagai *CLC 1969*). *CLC 1969* menetapkan batasan ganti rugi adalah sebesar 2,000 Frach untuk setiap ton dari bobot kapal dengan ketentuan jumlah keseluruhannya tidak lebih dari 210 juta Frach atau \$17 juta per kecelakaan untuk kerugian dari tumpahan minyak kapal tanker.

### **G. Analisis Perkembangan Hukum Lingkungan Internasional Dalam Pencemaran Laut Yang Diakibatkan Oleh Kapal**

Pada prinsipnya jika membahas tentang perkembangan hukum internasional dalam pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal, hal ini tidak dapat dilepaskan dari inisiatif masyarakat internasional untuk mengontrol pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal untuk membuat dan mengeluarkan regulasi terkait yang mengatur masalah pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal.

Konperensi Washington di Amerika Serikat pada tahun 1926. Konperensi ini mengeluarkan suatu rekomendasi bahwa "*the discharge of oil at sea be limited*".<sup>42</sup>

Pada tahun 1928 "the Financial Times of London" memberitakan bahwa lebih dari 500.000 barrel minyak tumpah setiap tahunnya ke laut. Selanjutnya

---

<sup>42</sup> Marine Pollution Legislation.

pada tahun 1934 atas inisiatif Pemerintah Inggris masalah perlindungan lingkungan laut terhadap tumpahan minyak ini dibicarakan dibicarakan pada the League of Nations (Liga Bangsa-Bangsa). Namun pembicaraan ini belum menghasilkan suatu persetujuan internasional sampai terjadi Perang Dunia I pada tahun 1939.

Perhatian dari masyarakat internasional akan pencemaran lingkungan laut ini selanjutnya timbul kembali setelah Perang Dunia II. Pada tahun 1952 Pemerintah Inggris membuat suatu laporan *"to consider what practical measures can be taken to prevent pollution by oil of the waters around the coasts of the United Kingdom"*. Laporan ini juga merekomendasikan kemungkinan untuk mengontrol pencemaran lingkungan laut di luar yurisdiksi suatu negara. Selanjutnya laporan ini dibuat *"a series of recommendations and generally built a framework for subsequent conventions"*.

Pada tahun 1948 masyarakat internasional mendirikan IMCO (*Intergovernmental Maritime Consultative Organization*) yang saat ini dikenal dengan nama International Maritime Organization (IMO). IMO merupakan badan khusus PBB yang mengurus bidang kemaritiman yang didirikan di Jenewa. Tujuan didirikannya IMO adalah untuk memajukan kerjasama antar negara-negara anggota dalam masalah-masalah teknis dibidang pelayaran dengan perhatian khusus pada keselamatan di laut dan untuk menjamin tercapainya taraf keselamatan serta efisiensi pelayaran setinggi-tingginya, dengan demikian IMO merupakan badan khusus PBB yang bertanggung



jawab dalam keselamatan pelayaran secara luas dan pencegahan dari pencemaran lingkungan laut

Pasal 1 Konvensi IMO menyatakan bahwa: <sup>43</sup>

*"IMO should "provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and the prevention of control of marine pollution from ships; and to deal with legal matters related to the purposes set out in this Article"*

Pada awalnya, pengaturan tentang perlindungan terhadap pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal disebabkan oleh adanya pertentangan antara negara-negara pantai di satu pihak yang menginginkan terlindungi wilayah perairannya. Sedangkan di pihak lainnya yaitu negara-negara pengguna kelautan (*significant naval*), seperti untuk komersil, dan negara-negara maritim yang merasa terancam hak tradisionalnya berupa *"rights of innocent passage dan freedom of navigation"*. Pencemaran yang bersumber dari kapal umumnya berupa pembuangan rutin yang dilakukan kapal berupa minyak, juga dapat berasal dari pembersihan kapal tanker dan kebocoran kapal pada waktu melakukan pelayaran. Pencemaran dapat pula terjadi sebagai akibat kecelakaan kapal, sehingga kapal tersebut pecah, kandas ataupun terjadinya tabrakan.<sup>44</sup>

---

<sup>43</sup> "IMO and Maritime Security; International Maritime Organization" (1986), *Superintendent of Documents Department of State Bulletin*, hlm 3.

<sup>44</sup> Suhaidi. *Perkembangan Konvensi-Konvensi IMO: Perlindungan Terhadap Lingkungan*

Konvensi-konvensi yang dikeluarkan IMO merupakan *suatu "specific aspects"* membicarakan kelautan dibandingkan dengan Konvensi Hukum laut 1982 yang lebih umum. Ketentuan-ketentuan internasional yang dikeluarkan IMO juga merupakan ketentuan-ketentuan yang penting dan ambisius dibanding ketentuan-ketentuan internasional lainnya yang mengatur aspek-aspek teknis pencemaran lingkungan laut, termasuk tentang operasional dan kecelakaan kapal yang menimbulkan pencemaran.

Pada saat ini IMO telah banyak menghasilkan ketentuan-ketentuan internasional tentang perlindungan lingkungan laut, terutama yang disebabkan adanya pencemaran. IMO membagi ketentuan-ketentuan yang dihasilkannya atas 4 (empat) bagian, yaitu, *maritime safety, marine pollution, liability compensation*, dan, *other subjects*.

Pencemaran yang bersumber dari kapal umumnya berupa pembuangan rutin yang dilakukan kapal berupa minyak, juga dapat berasal dari pembersihan kapal tanker dan kebocoran kapal pada waktu melakukan pelayaran. Pencemaran dapat pula terjadi sebagai akibat kecelakaan kapal, sehingga kapal tersebut pecah, kandas ataupun terjadinya tabrakan.

Pada tahun 1954 Pemerintah Inggris mengadakan suatu Konperensi di London yang dihadiri 40 Negara. Konperensi ini menghasilkan *"the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil"*, yang

---

*Laut dari Pencemaran yang Bersumber Dari Kapal*. Jurnal Respository Universitas Sumatera Utara 2005. Hlm. 3

dikenal dengan nama OIPOL. Konvensi OIPOL 1954 merupakan usaha pertama dari IMO dalam mengatur pengawasan terhadap pencemaran lingkungan laut oleh zat pencemaran minyak. Terutama pencemaran yang bersumber dari pengoprasian kapal-kapal pengangkut minyak secara rutin.

Substansi dari Konvensi ini melarang membuang dengan sengaja minyak atau campuran minyak dari semua kapal yang berlayar pada semua lingkungan laut sejauh 50 mil dari pantai suatu negara. Untuk zona khusus seperti prohibited zones, maka larangan tersebut diperluas menjadi sejauh 100 mil dari pantai terdekat, seperti laut Mediterania, laut Adriatic, laut Merah, pesisir Australia, pesisir Madagaskar, dan lain sebagainya.

Walaupun ketentuan seperti yang diatur dalam OILPOL 1954 ini cukup efektif, namun perkembangan dari pengangkutan minyak sejak tahun 1960 jauh lebih meningkat. Untuk ini diperlukan suatu ketentuan yang lebih tegas (*stringent regulations*), maka ketentuan inipun diubah melalui bentuk amandemen. Amandemen I dilakukan pada tahun 1969, selanjutnya disebut dengan "Amandemen 1969". Amandemen ini diadopsi pada bulan April 1962, dan mulai berlaku pada tanggal 20 Januari 1978. Pembatasan yang terdapat pada Amandemen 1969 ini adalah:

- (a) *Limitation of the total quantity of oil which a tanker may discharge in a ballast voyage to 1/15.000 of the ship's total cargo-carrying capacity;*
- (b) *Limitation of the rate at which oil may be discharge to a maximum of 60 liters per mile travelled by the ship;*
- (c) *Prohibition of discharge of any oil whatsoever from the cargo spaces*

of a tanker within 50 miles of the nearest land.

Dengan demikian jumlah total kadar minyak, yang terkandung dalam air balast yang dibolehkan dibuang oleh kapal tanker dalam setiap perjalanannya tidak boleh melebihi 1/15.000 dari total kapasitas kargo yang diangkut oleh kapal tersebut. Sedangkan jumlah yang boleh dibuang sepanjang jalur yang dilayari kapal tidak boleh melebihi 60 liter per mil. Kapal-kapal yang berlayar tersebut dilarang untuk membuang air ballast tersebut pada radius jarak 50 mil dari daratan yang terdekat. Bagi pembuangan dari ruang-ruang mesin dari semua jenis kapal, jumlah minyak yang dibolehkan dibuang pada saat kapal melakukan perjalanan tidak boleh melebihi 60 liter per mil dari keseluruhan jarak yang dilakukan oleh kapal. Sedangkan kadar minyak yang terdapat pada buangan tersebut harus dibawah 100 bagian setiap jutanya. Pembuangan ini harus dilakukan sejauh mungkin dari daratan. Selanjutnya dilakukan amandemen II pada tahun 1971, selanjutnya disebut dengan "Amandemen 1971". Terdapat dua masalah yang diamandemen oleh IMO Assembly, yaitu:

- (1) recognition the need to protect the Great Barrier reef as an area of unique scientific importance; and*
- (2) set out the precise limits of a protective zone which is considerably in excess of the prescribed in the Convention.*

Dengan demikian memperluas upaya perlindungan dengan meningkatkan perhatian pada lingkungan laut yang unik, seperti batu karang yang memanjang di lautan.

Pada tahun 1969 masyarakat internasional, dalam hal ini IMO membuat Konvensi intervensi 1969 (*International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution 1969*). Konvensi ini di adopsi pada tanggal 29 November, dan baru berlaku pada tanggal 6 Mei 1975. Substansi dari konvensi ini adalah untuk melindungi lingkungan laut, yang dilatar belakangi peristiwa *Torrey Canyon Case 1967*. Setelah peristiwa kandasnya kapal tanker *Torrey Canyon*, menimbulkan pertanyaan bagi masyarakat internasional untuk mengambil langkah-langkah bagi pencegahan pencemaran oleh minyak dari kapal, dan juga bagaimana membuat suatu sistem kompensasi bagi setiap kecelakaan kapal tanker. Konvensi Intervensi 1969 dikhususkan melindungi dan menyela-matkan negara-negara pantai dari bahaya pencemaran, khususnya yang diakibatkan oleh tumpahan minyak.

Dengan demikian Konvensi ini membolehkan negara peserta untuk melakukan intervensi di laut lepas. Intervensi ini juga dalam rangka mengambil langkah-langkah di laut lepas yang dianggap perlu untuk mencegah, menghilangkan, atau menghalangi bahaya besar yang mungkin timbul pada pantai suatu negara . Sebelum diambil tindakan intervensi, negara pantai mengusahakan terlebih dahulu upaya konsultasi dengan negara lain yang kapalnya akan terkena intervensi. Pada kasus-kasus yang memerlukan tindakan cepat, negara pantai dapat langsung melakukan intervensi, namun tindakan tersebut harus merupakan tindakan yang wajar dengan melihat dampak dari pencemaran.

Setelah perang dunia kedua, pencemaran dengan cara melakukan dumping terus dilakukan oleh negara-negara, terutama dilakukan oleh negara Belgia, Belanda, Swiss, Inggris, dan Amerika Serikat, sehingga menimbulkan pencemaran bagi lingkungan laut.

Untuk mengantisipasi bencana yang lebih besar, masyarakat internasional mulai memikirkan bagaimana dumping tidak dilakukan oleh negara-negara, yaitu dengan membuat ketentuan-ketentuan tentang pelarangan dumping yaitu *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter*, selanjutnya disebut "Konvensi London 1972". Konvensi ini merupakan proses dari akumulasi dari masyarakat internasional untuk mencegah dilakukannya dumping. Diadopsi pada tanggal 13 November 1972, dan mulai berlaku pada tanggal 30 Agustus 1975

. Dalam suatu laporan dari negara-negara peserta Konvensi disebutkan bahwa pada saat ini pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari dumping diperkirakan mencapai 10 %, sedangkan dari daratan mencapai 44%, dari atmosfer 33 %, dari transportasi kapal diperkirakan mencapai 12 %

Konvensi London 1972 mengatur tentang "*the dumping of poisonous wastes and protection of the marine environment*". Pasal 1 Konvensi London 1972 menyebutkan bahwa:

*"Contracting parties shall individually and collectively promote the effective control of all sources of pollution of the marine environment, and pledge themselves especially to take all practicable steps to prevent the pollution of the sea by the dumping of waste and other matter that is liable to create hazards to human health, to harm living*

*resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea".*

Negara-negara peserta diharuskan, baik secara individual maupun secara bersama-sama untuk mengembangkan pengawasan yang efektif atas semua sumber pencemaran yang dapat mencemari lingkungan laut. Negara-negara juga diharuskan untuk mengambil tindakan nyata untuk mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh dumping, dan masalah lain yang dapat membahayakan kesehatan manusia, merugikan kehidupan sumber daya dan kehidupan laut dan merusak kenyamanan atas penggunaan yang sah atas laut. Konvensi London 1972 mengatur secara rinci jenis zat-zat yang dilarang untuk dilakukan dumping.

MARPOL 1973 diadopsi pada tanggal 2 November 1973, dan mulai berlaku pada tanggal 2 Oktober 1983. MARPOL 1973 merupakan bentuk penyempurnaan yang dilakukan IMO dalam mengantisipasi upaya pencegahan terhadap pencemaran lingkungan laut tidak saja oleh minyak, namun juga mencakup bahan-bahan berbahaya lainnya, kecuali dumping.

Dengan demikian MARPOL 1973 memuat seluruh aspek-aspek teknis dari pencemaran yang disebabkan dari kapal, juga dipergunakan untuk semua tipe kapal. Konvensi ini tidak mencakup pencemaran yang terjadi sebagai akibat dari eksplorasi dan eksploitasi sumber mineral di dasar laut. Konvensi ini menetapkan persyaratan bagi semua kapal yang membawa minyak dalam pengoperasiannya, yaitu (a) *load on top*, (b) *crude oil washing*, dan (c)

*segregate ballast tanks.*

Pemakaian *"the methode of retaining oily wastes on broad trough the "load on top" system or for discharge to shore reception facilities'*, meliputi pemasangan perlengkapan yang tepat atas *oil-discharge monitoring, control system, oil-water separating equipment, and a filtering system, slop tanks, sludge tanks, piping and pumping arrangements*, pengaturan ini disaratkan bagi:

- (1) Kapal-kapal tanker baru (yang dibuat di atas tahun 1975) dengan bobot 70.000 ton ke atas *must be fitted with segregated ballast tanks large enough to provide adequate operating draught without the need to carry ballast water in cargo oil tanks.*
- (2) Kapal-kapal tanker baru juga disyaratkan untuk *'meet certain subdivision and damage stability requirements'*. Hal ini dimaksudkan agar dalam kondisi jika terjadi kecelakaan, seperti tabrakan, terdampar, maka kapal tersebut diharapkan survive.

Masyarakat internasional merasakan bahwa ketentuan-ketentuan pada MARPOL 1973 belum memadai untuk melindungi negara pantai dari ancaman pencemaran. Untuk mengantisipasi perkembangan yang terjadi pada teknologi perkapalan, khususnya kapal-kapal tanker, dan dalam upaya perlindungan lingkungan laut, Masyarakat internasional (dalam hal ini IMO) kembali mengadakan konperensi internasional tentang *"Tanker Safety and Pollution Prevention"* yang diadakan dari tanggal 6-17 Pebruari 1978.

Terdapat tiga pendapat yang terkandung dalam usulan bagi perubahan MARPOL 1973, yaitu:

- (a) pendapat yang menghendaki ketentuan lebih keras (onerous)



- sesuai dengan makin besarnya kapal;
- (b) pendapat yang menghendaki ketentuan lebih keras untuk crude oil carriers; dan
- (c) pendapat yang menghendaki ketentuan lebih keras pada kapal tanki baru dari pada kapal yang ada sekarang

Kemudian pada tahun 1982 Perserikatan Bangsa-Bangsa membuat Konvensi tentang Hukum Laut yang diberlakukan pada tanggal 16 November 1994. Semangat dari konvensi adalah didorong oleh keinginan untuk menyelesaikan, dalam semangat saling pengertian dan kerja sama dengan semua masalah-masalah yang berkaitan dengan hukum laut dan menyadari makna historis tentang penguasaan laut, dan perlindungan laut oleh negara-negara peserta pada konvensi ini.<sup>45</sup>

Tujuan dari konvensi ini adalah untuk mengatur kawasan (area) dari dasar laut dan dasar tanah dibawahnya dan batas-batas yurisdiksi Nasional terhadap laut, otoritas dasar laut yang diatur secara internasional, kegiatan-kegiatan di kawasan yaitu segala kegiatan eksplorasi dan eksploitasi, larangan pencemaran lingkungan yang dilakukan oleh manusia secara langsung dan tidak langsung baik bahan kimia ke dalam lingkungan laut yang membawa akibat buruk pada kekayaan hayati dan kehidupan dilaut, bahaya bagi kesehatan manusia. Kemudian pengolaan dumping yaitu pengelolaan pembuangan limbah atau benda-benda lainnya dari kendaraan air, pesawat udara, peralatan atau bahan bangunan lainnya yang dibuat di dasar laut.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> J.G. Starke. Q.C, 2010, *Pengantar Hukum Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm 344

<sup>46</sup> *Ibid.*

Konvensi UNCLOS ini pada dasarnya adalah konvensi hukum laut yang mengatur masalah laut dan pengelolaan laut oleh negara-negara secara komprehensif beserta pertanggungjawaban jika negara-negara peserta melanggar ketentuan konvensi ini.<sup>47</sup>

Didasarkan pada peristiwa "*the Exxon Valdez spill*", pada tahun 1989 Amerika Serikat memprakarsai suatu Konferensi internasional di Paris dengan suatu proposal "*internasional emergency response for oil spill clean up*".

Kasus Exxon Valdez ini memperlihatkan belum adanya suatu ketentuan-ketentuan internasional yang dapat mengkoordinir masyarakat internasional dalam menanggulangi pencemaran lingkungan laut, terutama penanggulangan pencemaran lingkungan laut dalam skala luas. Dengan belum adanya koordinasi antar masyarakat internasional ini, untuk mengangkut perlengkapan logistik saja datang terlambat, sehingga tumpahan minyak menyebar lebih luas. Amerika Serikat sendiri sebagai negara besar pada waktu kejadian tersebut tidak siap untuk mengantisipasi bencana sedemikian besar itu, sehingga diperlukan usaha internasional dalam menanggulangi pencemaran. Akhirnya pada tahun 1990 masyarakat internasional (dalam hal ini IMO) berhasil menyepakati "*the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990*"

---

<sup>47</sup> *Ibid*, hlm. 345

(OPRC). Konvensi ini diadopsi pada tanggal 30 November 1990.

Ketentuan-ketentuan dalam OPRC diperuntukkan sebagai usaha pencegahan dan penanggulangan tumpahan minyak, terutama tumpahan minyak dalam skala besar. Konvensi ini dalam preamblenya menyebutkan bahwa *"in the event of an oil pollution incident, prompt and effective action is essential in order to minimize the damage which may result from such an incident"*.

Jika terjadi pencemaran minyak maka diperlukan tindakan yang segera dan efektif, hal ini dilakukan untuk meminimalkan kerusakan yang terjadi sebagai akibat tumpahan minyak, termasuk tindakan yang dapat diperkenankan dalam sistem nasional suatu negara. Konvensi ini menyatakan bahwa *"each Party shall establish a national system for responding promptly and effectively to oil pollution incident"*.

Dengan demikian upaya menanggulangi tumpahan minyak agar dapat dilakukan dengan segera dan efektif, maka negara-negara dapat menetapkannya dengan suatu sistem nasional. Dalam hal upaya penanggulangan agar dapat lebih berhasil. Konvensi ini selanjutnya menyatakan bahwa, *" each party, within its capabilities either individually or through bilateral or multilateral co-operation and, as appropriate, in co-operation with the oil and shipping industries, port authorities and other relevant entities"*. Dengan demikian upaya penanggulangan tumpahan minyak dapat lebih berhasil guna, maka negara-negara baik secara individu, secara

bilateral, atau multilateral dapat bekerjasama dengan industri perminyakan, industri perkapalan, pejabat pelabuhan, dan kesatuan/instansi yang relevan lainnya.

Hemat penulis jika membahas perkembangan hukum lingkungan internasional dalam pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal, maka konvensi-konvensi yang terhitung cukup berkembang dan sadar akan pencemaran laut adalah konvensi yang dikeluarkan oleh IMO (Internasional Maritime Organization). IMO adalah badan di bawah PBB yang mempunyai tanggungjawab dalam hal keselamatan dan keamanan di bidang maritim serta pencegahan polusi laut dan atmosfer oleh kapal. IMO secara resmi dibentuk pada tahun 1948 pada konferensi internasional di Jenawa.

Setelah dibentuk maka tugas pertama IMO adalah membuat Konvensi Internasional untuk keselamatan kehidupan di laut (SOLAS). Hal ini dicapai pada tahun 1960 dan IMO kemudian mengalihkan perhatiannya ke hal-hal seperti fasilitas lalu lintas maritim internasional seperti, jalur muat dan pengangkutan barang berbahaya, dan sistem pengukuran tonase kapal. Tetapi meskipun keselamatan menjadi tanggungjawab IMO, masalah baru muncul yakni mengenai marine pollution. Pertumbuhan jumlah minyak yang diangkut melalui laut dan ukuran kapal tanker minyak semakin besar menjadi perhatian khusus oleh IMO, hal ini terjadi karena seperti penulis uraikan di atas yaitu kecelakaan Torrey Canyon tahun 1967.

Adapun beberapa aturan yang dikeluarkan oleh IMO yang dapat

menjamin keselamatan, keamanan, keamanan dan pencegahan polusi di laut adalah, SOLAS, MARPOL, STCW, COLREG, IMDG Code, ISM Code, ISPS Code, *International Convention For Safe Containers 1972, Cargo, Stowage & Securing Code, Facilitation Convention (FAL), Convention on Load Lines*. Dan konvensi-konvensi internasional yang dikeluarkan oleh IMO ini selalu terjadi perubahan-perubahan dan perkembangan sesuai dengan perkembangan zaman.

Pada dasarnya hukum laut secara internasional diatur dalam Konvensi Hukum laut (UNCLOS) yang ditandatangani oleh sejumlah negara besar yang tidak kurang dari 118 negara. Tujuan dari konvensi ini adalah guna menyusun suatu ketentuan hukum internasional yang komprehensif yang berkaitan dengan hukum laut. Namun konvensi ini hanya mengatur secara umum pengelolaan laut, pemeliharannya dan pertanggungjawaban negara, konvensi ini tidak membahas secara spesifik terhadap masalah-masalah yang hadir dalam pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal. Konvensi-konvensi yang dikeluarkan IMO merupakan suatu "*specific aspects*" membicarakan kelautan dibandingkan dengan Konvensi Hukum laut 1982 yang lebih umum