

PERLINDUNGAN LINGKUNGAN LAUT SELAT MALAKA DARI PENCEMARAN MINYAK LINTAS BATAS

Nadia Nurani Isfarin

Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Surakarta
nurani.isfarin@gmail.com

Abstract

*S*trait of Malacca, the second busiest straits in the world, used as an international navigation line is potentially exposed to oil pollution across borders. Various international legal instruments governing the prevention, reduction and control of oil pollution at sea. Under the terms of the various international legal instruments are the three coastal countries (Indonesia, Malaysia and Singapore) have developed cooperation mechanisms in the three forms of the cooperative forum, Project Coordination Committee, Aids to Navigation Fund. The cooperation is aimed at preventing, reducing and controlling oil pollution in the Strait of Malacca.

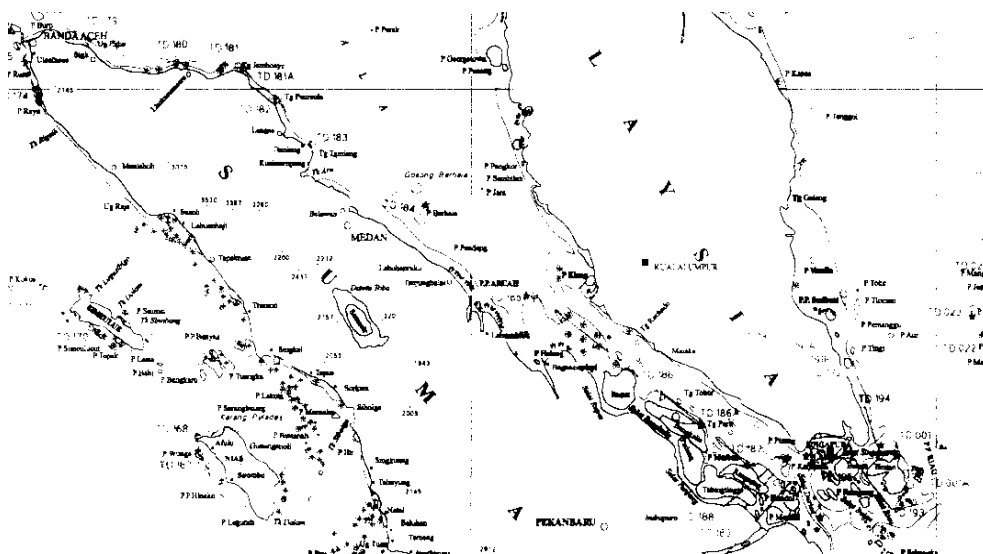
Key words: *Sea Environment Protection, Malacca Straits, oil pollution*

PENDAHULUAN

Jatuhnya Mesir ke tangan Romawi serta peperangan selama empat abad di kawasan Asia Tengah (Cina) membuat para pedagang memindahkan jalur perdagangan dari jalur darat (Jalur Sutra) menuju jalur laut. Selain menghindari ancaman keamanan, jalur laut dinilai lebih ekonomis. Sejak saat itu, Selat Malaka memiliki peran penting dalam perniagaan antara timur dan barat. Pada tahun 1501 Portugis singgah di Selat Malaka sebelum mencapai tujuannya di Macau. Belanda sampai di Selat Malaka pada tahun 1641 kemudian menetap di Jakarta. Pada saat yang sama Inggris merasa berkepentingan untuk menguasai Selat Malaka demi mengamankan alur pelayaran perdagangannya menuju China.

Perseteruan Belanda-Inggris dalam penguasaan Selat Malaka diakhiri dengan perjanjian tahun 1824 yang menyatakan bahwa keamanan Selat Malaka diserahkan kepada Inggris tanpa mengurangi hak kebebasan berlayar bagi Belanda dan negara lain. Pembukaan Terusan Suez pada 1869 menambah nilai strategis Selat Malaka karena telah mengurangi jarak tempuh dari Eropa menuju Asia Timur.

Selat Malaka terletak di antara Bagian Timur Pulau Sumatra (Indonesia), bagian barat Semenanjung Peninsula (Malaysia) dan Pulau Singapura. Selain letaknya yang sangat strategis, menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut Cina Selatan dan Samudra Pasifik, keberadaan Selat Malaka juga memperpendek jalur perdagangan dari Teluk Persia menuju kawasan Asia Timur. Panjang Selat Malaka mencapai 960 km, dengan lebar 2,8 km hingga 70 km dan kedalaman 25 m. Beberapa penelitian menunjukkan Selat Malaka mengalami pendangkalan satu hingga 2 km setiap tahunnya.¹ Meskipun tidak termasuk dalam kategori selat internasional, Selat Malaka diakui dunia sebagai selat yang digunakan dalam pelayaran internasional (*straits used for international navigation*) sebagaimana diatur dalam United Nations Convention Law Of The Sea (UNCLOS) 1982.



Gambar. 1 Selat Malaka

¹ Peter Tillman dalam J. Capon, 1998, *The Strait of Oil Pollution in The Malacca Strait: Arguing For a Broad Interpretation of The United Nations Convention on The Law of The Sea*, Pacific Rim Law & Policy Journal Volume 7 No.1, hlm. 119

Beberapa ahli menyatakan bahwa Selat Malaka merupakan selat terpenting di dunia karena dilalui sebagian besar lalu lintas komoditas perdagangan dunia.²Diperkirakan lebih dari 50.000 kapal melintasi Selat Malaka setiap tahunnya dengan membawa sepertiga komoditas perdagangan dunia.³Seperempat komoditas perdagangan barang⁴ dan setengah dari distribusi minyak dunia.⁵Pada tahun 2006 diperkirakan 15 juta barrel minyak perharinya melewati Selat Malaka.⁶Berikut table perbandingan lalu lintas antara Selat Malaka, Terusan Panama dan Terusan Suez pada tahun 2004:⁷

Tabel 1
Perbandingan Lalu Lintas Laut Antara Selat Malaka,
Terusan Panama dan Terusan Suez Tahun 2004

	Selat Malaka	Terusan Panama	Terusan Suez
Jumlah kapal/tahun	93.755 (>100 GT)	13.896	16.850
Jumlah kapal / hari	257	38	46
Index	675	100	121
Tonase (kapasitas kapal)	2.674 juta (gross tonase)	267	621

Sumber: Legal Expert's Workshop on Maritime Piracy in the Horn of Africa

² Gupta dalam Craig J. Capon, Craig J. Capon, 1998, *The Threat of Oil Pollution in the Malacca Strait: Arguing for Abroad Interpretation of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Pacific Rim & Policy Journal, Volume 7 Number 1, hlm. 118

³ Abd Rahim Bin Hussin, 2005, *The Management Of Strait Malacca: Burden Sharing As The Basis For Cooperation*, Lima International Maritime Conference, Langkawi, hlm. 1

⁴ Donald B. Freeman sebagaimana direview oleh John Roosa. 2005. *The Strait of Malacca: Gateway or Gantlet*. University of Toronto Quarterly, Volume 74, Number 1, hlm. 528-530

⁵ Abd Rahim Bin Hussin, *Loc. Cit*

⁶ http://www.eia.doe.gov/cabs/World_Oil_Transit_Chokepoints/Full.html, diakses pada tanggal 10 Desember 2011 pukul 12.06

⁷ Tetsuo Kotani, 2009, *Antipiracy Measures: Japan's Experience in the Malacca Strait and Its Implications for the Horn of Africa*, disampaikan pada Legal Expert's Workshop on Maritime Piracy in the Horn of Africa, 7 April 2009

Secara historis, Selat Malaka merupakan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Status Selat Malaka ini diperkuat dengan ketentuan UNCLOS (United Nations Law of The Sea / Konvensi Hukum Laut PBB) dalam Pasal 37 dan Pasal 35. Dalam UNCLOS, selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yaitu selat antara bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya.⁸ Ketentuan tersebut dikecualikan bagi bagian perairan pedalaman manapun yang terletak dalam suatu selat, kecuali jika perariran tersebut dulunya merupakan laut lepas yang berubah rezimnya dengan perubahan cara perariran garis pangkal menggunakan garis pangkal lurus.⁹ Meskipun demikian, rezim lintas melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tidak boleh mempengaruhi status hukum perairan (selat) tersebut atau pelaksanaan kedaulatan atau yurisdiksi Negara yang berbatasan dengan selat tersebut atas perairan, ruang udara, serta dasar laut di bawahnya.¹⁰ Rezim hak lintas yang berlaku di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yaitu hak lintas transit. Hak lintas transit yaitu pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.¹¹

Potensi Pencemaran Lintas Batas

Kondisi Selat Malaka yang lebarnya cukup sempit dengan kedalaman yang dangkal serta lalu lintas laut yang cukup padat menimbulkan permasalahan navigasi khususnya bagi kapal yang tergolong *Very Large Crude Carriers* (VLC Cs). Disamping itu, banyaknya batu, karang dan arus laut yang berlawanan meningkatkan potensi terjadinya kapal karam, kapal tenggelam dan tabrakan antar kapal. Diperkirakan tumpahan minyak dari laut yang berasal dari angkutan minyak oleh kapal-kapal tanki berkisar antara satu sampai dua juta ton setiap tahunnya.¹² Tercatat ada beberapa kali kecelakaan kapal (baik kapal tanker minyak

⁸ Pasal 37 UNCLOS

⁹ Pasal 35 huruf a UNCLOS

¹⁰ Pasal 34 ayat 1 UNCLOS

¹¹ Pasal 37 UNCLOS

¹² B. Shaw dalam Ety R. Agoes, 2010, Perspektif Hukum Internasional Terhadap Pencemaran Lintas Batas Lingkungan Laut Oleh Minyak, Jurnal Oponi Juris, Volume 04, Oktober-Desember 2010, hlm.1

maupun kapal kargo) yang mengakibatkan tumpahnya muatan ke lingkungan laut di Selat Malaka, yaitu:¹³

Tabel 2
Kecelakaan Kapal di Selat Malaka

Tahun	Peristiwa
1967	Kapal Tokyo Maru berkapasitas 150.000 dwt bertabrakan
1971	Kapal tanker Arabian dan Eugenic S. Niarcos tenggelam
Januari 1975	Kapal tanker Jepang Showa Maru menabrak batu karang dan menumpahkan 3400 ton minyak mentah
Juni 1975	Tabrakan antara kapal barang Vystak dan kapal tanker Diego Selang menumpahkan 6000 ton minyak mentah ke hutan mangrove di Semenanjung Malaka
April 1978	Tabrakan Kapal tanker AS sehingga menumpahkan satu juta gallon minyak
April 1979	Tabrakan Kapal tanker Liberia sehingga menumpahkan tiga juta gallon minyak
Oktober 1983	Kapal tanker Yunani Monemvasia menabrak dasar selat dan menumpahkan 1,2 juta galon minyak mentah
1988	Kapal tanker Bahama Century Down bertabrakan dengan kapal lain dan menumpahkan 3.1 juta gallon minyak mentah
Juni 1992	Kapal pemburu AS bertabrakan dengan kapal dagang
Agustus 1992	Kapal pesiar Yunani Royal Pacific bertabrakan dengan kapal nelayan sehingga menumpahkan bahan bakar minyak
September 1992	Kapal tanker Jepang Nagasaki Spirit bertabrakan dengan Ocean Blessing menumpahkan 2000 ton minyak mentah
Januari 1993	Tabrakan antara kapal tanker Maersk Navigator dengan Sanko Honour
September 1997	Super kapal tanker menabrak kapal kargo nelayan dan menewaskan 29 orang

Sumber: J. Capon

Pencemaran tersebut diperparah dengan adanya dumping (pembuangan limbah ke laut melalui kapal). Laporan dari pemerintah Malaysia (*The Ministry of Science, Technology and Environment*) menyatakan bahwa terjadi banyak kasus pembuangan limbah *potassium cyanide* di Pulau Pangkor.¹⁴ Selain itu polusi di Selat Malaka juga disebabkan oleh pembuangan limbah industri darat

¹³ Craig J. Capon, *Op. cit.*, hlm. 123-124

¹⁴ Chia Lin Sien, 1998, *The Importance of The Straits of Malacca and Singapore*, Singapore Law Journal of International & Comparative Law, hlm. 312

(baik limbah padat maupun cair) serta sampah domestik yang berasal dari darat. Sampah domestik berasal dari sampah organik pertanian yang berupa limbah pupuk sintetis dan pestisida. Disamping itu, penggunaan sampah untuk reklamasi daratan Singapura menambah peningkatan kadar logam berat di Selat Malaka.

Kondisi fisik dan karakteristik kimia air laut yang sudah tercemar akan mempengaruhi daya serap dan daya angkut lingkungan laut di Selat Malaka. Kualitas dan kapasitas diprediksi mengalami penurunan seiring dengan meningkatnya polusi laut baik yang bersumber dari daratan, *dumping* maupun kapal. Sebuah penelitian yang dilakukan Razak pada tahun 1989 melaporkan bahwa konsentrasi logam berat di Selat Malaka mengalami kenaikan. Mercury (Hg) mencapai 0.013 ppm, lead (Pb) dari 0.035 menjadi 0.060 ppm, cadmium (Cd) dari 0,009 menjadi 0,014 ppm, Copper (Cu) dari 0,071 menjadi 0,107 ppm.¹⁵

Konsep Perlindungan Lingkungan Perspektif Internasional

Definisi hukum lingkungan terkait dengan dua aspek, *pertama* terkait ruang lingkup subjek hukum dan kompetensi kelembagaannya; *kedua*, terkait pertanggungjawaban terhadap kerusakan lingkungan.¹⁶Deklarasi Stockholm 1972, dalam Prinsip ke-2 menyatakan yang dinamakan dengan sumber daya alam di bumi adalah “udara, air, tanah, flora, fauna...dan ekosistem alam”. Sementara itu, EC Law (hukum European Community) menyepakati lingkungan sebagai hubungan antara makhluk hidup dengan air, udara, tanah dan semua bentuk biologis.¹⁷UNCLOS, sebagai sumber utama hukum laut internasional memasukkan ekosistem dan habitat yang langka atau rapuh sebagai cakupan perlindungan lingkungan laut.¹⁸Meskipun demikian, tidak satupun konvensi internasional yang dengan tegas memuat definisi lingkungan.

Dalam konteks hukum nasional, Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup memberikan pengertian lingkungan hidup sebagai kesatuan ruang dengan semua benda, daya keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan perikehidupan, dan kesejahteraan

¹⁵ Kasim Moosa dalam Tomy H. Purwaka, 1998, Control of Marine Pollution in The Straits of Malacca and Singapore: Modalities for International Cooperation, Singapore Journal of International & Comparative Law, hlm. 454

¹⁶ Philippe Sands, 2003, Principle of International Environmental Law Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge, hlm.15-16

¹⁷ Pasal 2 ayat (10) Directive 79/117

¹⁸ Psal 194 ayat (5)

manusia serta makhluk hidup lain.¹⁹

Secara umum, perlindungan lingkungan memiliki prinsip umum, yaitu:²⁰

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

Sebagai prinsip tertua dalam hukum internasional, kedaulatan merupakan karakteristik utama sebuah negara. Suatu negara mempunyai kedaulatan internal dan kedaulatan eksternal. Kedaulatan internal berarti negara mempunyai yurisdiksi legislative, eksekutif dan yudikatif terhadap setiap aktivitas di wilayahnya.²¹

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

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

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

- b. *Principle of preventive action*

Selain disebutkan dalam Prinsip ke-21 Deklarasi Stockholm, prinsip *preventive action* juga disebutkan dalam Prinsip ke-2 United Nations Conference on Environment and Development (UNCED). Prinsip ini me-

¹⁹ Pasal 1 ayat (1)

²⁰ Philippe Sands, 2003, *Principle of International Environmental Law* Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge, hlm. 231-290

²¹ John O'Brien, 2001, *International Law*, Routledge Cavendish, New York, hlm. 227

memiliki dua perspektif. *Pertama*, prinsip ini mewajibkan untuk meminimalisir kerusakan lingkungan sebagai tujuan utama. *Kedua*, negara berkewajiban untuk mencegah kerusakan lingkungan dalam dan melalui yurisdiksinya, termasuk regulasi, administrative dan tindakan lainnya. Bahkan dalam United States of Foreign Affairs Law, disebutkan bahwa kewajiban negara tidak hanya untuk melakukan tindakan pencegahan, melainkan juga pengurangan (*reduction*) dan pengontrolan setiap kerugian lingkungan yang terjadi.

Dalam hal pencemaran lintas batas negara, setiap negara diminta untuk melaksanakan dua kewajiban, pertama untuk melakukan tindakan yang diperlukan dalam itikad baik; kedua untuk mengatur aktivitas publik dan privat yang menjadi subjek dari yurisdiksinya.²²

c. *Co-operation*

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

d. *Sustainable development*

Prinsip pembangunan berkelanjutan menekankan bahwa pembangunan yang dilaksanakan sekarang tidak boleh mengurangi hak-hak generasi mendatang. Dengan kata lain, pembangunan yang dilaksanakan harus memperhatikan kemampuan lingkungan dalam pemenuhan kebutuhan generasi yang akan datang. Prinsip sustainable mempunyai beberapa aspek, yaitu:²³

1) *The need to take into consideration the needs of present and future generation*

²² Alexandre Kiss & Dinah Shelton, 2007, *International Environmental Law*, Martinus Nijhoff Publishers, hlm.91

²³ Philippe Sands, *Op.Cit.*, hlm. 266

- 2) *The acceptance on environment protection grounds, of limit placed upon the use and exploitation of natural resources*
- 3) *The role of equitable principles in the allocation of rights and obligation*
- 4) *The need to integrate all aspects of environment and the development*
- 5) *The need to interpret and apply rules of international law in an integrated and systemic manner.*

e. *Precautionary Principle*

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

f. *Polluter pays principle*

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) merumuskan *polluter pays principle* dalam *environmental Principles and Concepts* sebagai

*‘The principle to be used for allocating costs of pollution prevention and control measures to encourage rational use of scarce environmental resource and to avoid distortions in international trade and investment is so called polluter pays principle. That principle means that that polluter should bear the expenses of carrying out the above mentioned measures decided by the public authorities to ensure that the environment is in a acceptable states. In other world the cost of these measures should be reflected in the cost of goods and services which cause pollution in production and/or consumption. Such measures should not be accompanied by subsidies that would create significant distortions in international trade and investment’*²⁴

Jadi *polluter pays principle* merupakan instrument ekonomi yang dimaksudkan sebagai mekanisme pembiayaan lingkungan melalui penge-

²⁴[http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD\(92\)81&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD(92)81&docLanguage=En), diakses pada 8 Agustus 2012

naan pajak, retribusi, pungutan-pungutan terhadap hasil limbah dengan harapan adanya keberlangsungan kegiatan ekonomi, perlindungan masyarakat dan lingkungan. Prinsip ini juga dimaksudkan untuk melakukan pengalokasian biaya bagi kegiatan pemulihan lingkungan sehingga tidak dibebankan kepada masyarakat yang tidak mendapatkan manfaat langsung dari suatu aktivitas ekonomi dan adanya pengurangan beban Negara dalam membiayai pencemaran lingkungan sebagai akibat kegiatan ekonomi.

Pada perkembangannya PPP tidak hanya difahami sebagai instrument ekonomi tetapi juga pemaknaan dari sisi pertanggungjawaban hukum.²⁵ Pertanggungjawaban dalam pencemaran lingkungan internasional tidak hanya terkait negara mana yang bertanggung jawab, tetapi lebih jauh adalah subyek hukum mana (baik individu maupun badan hukum) yang dapat dikenai pertanggungjawaban dan dimintakan klaim atas kompensasi kerusakan lingkungan.²⁶

g. Principle of common but differentiated responsibility

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

Perlindungan Laut dari Pencemaran Minyak Lintas Batas

Perlindungan lingkungan laut dalam kerangka hukum internasional sebenarnya merupakan akumulasi dari The Principle of National Sovereignty and The Freedom of High Sea.²⁷ *International Maritime Organization* (IMO) menyatakan bahwa “a right on the part of a state threatened with the environ-

²⁵ Muhammad Muhdar. 2010. *Pengaturan Poluiter Pays Principle dalam Penyelesaian Pencemaran Laut yang Bersumber dari Eksploitasi Minyak dan Gas Bumi*. Disertasi. Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta. Hlm. 7-8

²⁶ Surya Anom. *Perlindungan Negara Terhadap Pencemaran Minyak di Pelabuhan Akibat Operasi Kapal Tanker Berdasarkan UNCLOS 1982*. Thesis. 2009. Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, hlm. 99

²⁷ Suhadi, *Perlindungan Lingkungan Laut: Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut dengan Adanya Hak Pelayaran Internasional di Perairan Indonesia*, pidato pengukuhan Guru Besar Tetap di Hadapan Rapat Terbuka Universitas Sumatera Utara, disampaikan pada 1 April 2006

mental injury from sources beyond its territorial jurisdiction, at least where those sources are located on the high seas, to take reasonable action to prevent or abate that injury”.²⁸

Pencemaran laut adalah perubahan pada lingkungan laut yang terjadi akibat dimasukkannya oleh manusia secara langsung ataupun tidak, bahan-bahan atau energy ke dalam lingkungan laut (termasuk muara sungai) yang menghasilkan akibat yang demikian buruknya sehingga merupakan kerugian terhadap kekayaan hayati, bahaya terhadap kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan laut termasuk perikanan dan lain-lain penggunaan laut yang wajar, pemburukan daripada kualitas air laut dan menurunnya tempat-tempat pemukiman dan rekreasi.²⁹ Indikator pencemaran lingkungan yaitu:³⁰ (1) Parameter kimia meliputi CO₂, Ph, alkalinitas, fosfor, dan logam-logam berat; (2) Parameter biokimia meliputi BOD (Biochemical Oxygen Demand) yaitu jumlah oksigen dalam air; (3) Parameter fisik meliputi temperature, warna, rasa, bau, kekeruhan dan radioaktivitas; (4) Parameter biologi meliputi ada atau tidaknya mikroorganisme misalnya bakteri coli, virus, bentos, dan plankton.

Instrument hukum utama dalam perlindungan lingkungan laut merupakan United Nations Convention on The Law of Sea (UNCLOS) 1982. UNCLOS 1982 menyebutkan pengertian pencemaran, yaitu:

“introduction by man, directly or indirectly, of substance or energy into the marine environment including estuaries, which result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities”

Pengertian dalam UNCLOS 1982 ini telah mengkombinasikan batasan pencemaran laut secara lebih luas serta menyebutkan sumber pencemaran baik dari land based activities (aktivitas darat), seabed activities (aktivitas lepas pantai), activities in the area (aktivitas di dasar samudra), dumping (pembuangan limbah), vessels (kapal), maupun dari udara (atmosfer).

UNCLOS 1982 mengatur perlindungan lingkungan laut dan pelestarian lingkungan laut dalam Bab XII yang terdiri dari Pasal 192 – Pasal 237. Dalam

²⁸IMO, 1988, Manual on Oil Pollution, Section II Contingency Planning, London, IMO, hlm. 2

²⁹ Mochtar Kusumaatmadja, 1978, Bunga Rampai Hukum Laut, Cetakan Pertama, Jakarta, hlm. 177

³⁰*Ibid.*, hlm. 178

Pasal 193 terdapat ketentuan umum bahwa Negara- negara mempunyai hak kedaulatan untuk mengeksploitasi kekayaan alam yang serasi dengan kebijakan lingkungan serta sesuai dengan kewajiban setiap negara untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut. Dalam Bab XII juga diatur mengenai tindakan-tindakan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut, termasuk kerjasama global dan regional dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan-ketentuan, standard-standard dan praktek-praktek yang disarankan serta prosedur untuk perlindungan dan pedalfat global estarian lingkungan laut dengan memperhatikan cirri-ciri regional yang khas (Pasal 197). UNCLOS juga mangadopsi prinsip *Principle of common but differentiated responbility*, dengan adanya perlakuan khusus bagi negara berkembang dalam hal bantuan teknis. Hal tersebut diatur dalam Pasal 203, yang menyatakan bahwa negara-negara berkembang diberi perlakuan khusus oleh organisasi-organisasi internasional dalam hal alokasi dana dan pemanfaatan jasa-jasa khusus organisasi tersebut.

Secara khusus perlindungan lingkungan laut dari pencemaran minyak telah diatur dalam konvensi-konveni IMO (International Maritime Organization). Konvensi-konvensi tersebut antara lain: (1) *International Convention for Prevention of Pollution of Sea by Oil (OILPOL) 1954* Konvensi ini mengalami perubahan beberapa kali, hingga yang terakhir direvisi pada tahun 1971. Konvensi ini mengatur tentang pengawasan terhadap buangan limbah air berminyak dari kapal biasa dan tanker pengangkut minyak, air ballast, terminal pembuatan minyak dan catatan muatan minyak. (2) *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties 1969* Konvensi ini memberi kewenangan kepada negara-negara pihak untuk melakukan tindakan terhadap kapal-kapal negara lain yang terlibat suatu kecelakaan atau mengalami kerusakan di laut lepas apabila diperkirakan mengakibatkan pencemaran. (3) *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LDC) 1972* Perjanjian ini bersifat global, melarang pembuangan (dumping) bahan berbahaya tertentu dan mensyaratkan izin khusus untuk limbah-limbah tertentu. (4) *International Convention for The Prevention of Pollution from Ship 1973 (MARPOL)* Konvensi ini diperbarui tahun 1997, berisi ketentuan mengenai teknis pencemaran dari kapal (kecuali dumping), berlaku untuk semua jenis kapal. (5) *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) 1990* Konvensi ini bertujuan mengatur kerangka.kerjasama global dalam menangani kecelakaan atau ancaman pencemaran terhadap lingkungan laut. Selain

mengatur tentang aspek pencegahan, pengurangan dan penanganan teknis terhadap pencemaran, IMO juga membuat konvensi-konvensi mengenai pertanggungjawaban dan skema ganti rugi pencemaran yang berasal dari minyak. (6) *Convention on the Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)* 1969, diperbarui 1976 dan 1992. (7) Pencemar (pemilik kapal) dikenai *strict liability* (pertanggungjawaban mutlak) dan *compulsory liability insurance* (asuransi wajib) oleh konvensi ini. (8) *Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)* 1971 diperbarui 1976, 1992, 2003. Konvensi ini menetapkan pengaturan ganti rugi bagi para korban apabila ganti rugi menurut CLC tidak memadai.

Kerjasama Perlindungan Selat Malaka oleh Indonesia, Malaysia dan Singapura

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

Hal yang berbeda terjadi dalam pembahasan isu keamanan, Indonesia dan Malaysia sepakat untuk menjadikan tanggungjawab menjaga keamanan berada di bawah kedaulatan masing-masing dan tidak perlu menjadikan keamanan sebagai konteks kerjasama sebagaimana kerjasama dalam Pasal 43. Sementara itu, Singapura menilai bahwa perlu kerjasama khusus pengamanan selat Malaka tidak hanya oleh tiga negara pantai, melainkan juga dengan melibatkan negara pemakai selat. Akhir-akhir ini, Singapura dan negara-negara maritim besar lainnya kembali meributkan masalah bajak laut atau perompakan

yang meningkat di kedua selat tersebut, kondisi ini menjadi alasan untuk: ³¹ (1) mempersenjatai kapal-kapal dagangnya yang lewat; (2) mengawal kapal-kapalnya yang lewat dengan coastguard atau Angkatan Laut; (3) menyewa Angkatan Laut asing, seperti Angkatan Laut India, untuk mengawal kapal-kapal mereka yang membawa muatan-muatan yang sensitif melalui Selat Malaka-Singapura; (4) menempatkan Angkatan Lautnya di kedua selat tersebut untuk menjaga keamanan di kedua selat tersebut. Negara yang akhir-akhir ini banyak disebut adalah Amerika Serikat (meskipun dibantah oleh Amerika Serikat karena mendapat reaksi negatif dari Indonesia dan Malaysia).

Perbedaan pendapat mengenai issue keamanan dilatarbelakangi oleh perbedaan kepentingan antara Indonesia dan Malaysia dengan Singapura. Indonesia dan Malaysia menilai bahwa Selat Malaka bukanlah selat internasional melainkan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional sehingga pengamanan berada di bawah kedaulatan teritorial masing-masing negara pantai.³² Kerjasama dan internasionalisasi issue keamanan Selat Malaka sebagaimana dilakukan oleh Singapura justru menimbulkan berpotensi merugikan kedaulatan negara pantai. Sebagai negara yang wilayah lautnya paling luas berbatasan dengan Selat Malaka, Indonesia dan Malaysia hanya ingin focus terhadap dua permasalahan; pertama, keselamatan navigasi sebagai jaminan keselamatan bagi pengguna selat sekaligus sebagai upaya pencegahan pencemaran lingkungan; kedua perlindungan lingkungan untuk melindungi ekosistem laut dan ekosistem pantai sekaligus melindungi kepentingan nelayan. Singapura sebagai negara yang devisa negaranya mengandalkan industri jasa³³ menghendaki agar issue keamanan menjadi objek kerjasama negara pantai dengan negara pemakai selat. Dengan pengamanan Selat Malaka diharapkan kepentingan negara-negara maritime seperti Inggris, Amerika Serikat, China, Jepang, Rusia akan terjamin sehingga akan lebih banyak lagi kapal yang melewati Selat Malaka dan Singgah di Pelabuhan Singapura.

Menyikapi permasalahan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut terhadap pencemaran , ketiga negara pantai, Indonesia, Malaysia dan Singapura telah berkoordinasi sejak tahun 1960-an.³⁴ Beberapa tahun ke-

³¹ Hasjim Djalal, *Persoalan Selat Malaka-Singapura*. Makalah disampaikan pada Seminar mengenai Selat Malaka oleh Deputi Mensesneg Bidang Dukungan Kebijakan pada tanggal 13 Januari 2006

³² Al Busyra Basnur, 2009, Towards a Better Management of Malacca and Singapore Straits, *Jurnal Diplomasi* Volume 1 Nomor 2, Sptember 2009, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia

³³ Chia Lin Sien, *Op. Cit.*, hlm. 315

³⁴ Hasjim Djalal, 2008, *The Development on the Straits Malacca and Singapore*, hlm.1

mudian proses konsultasi menyepakati Joint Statement pada 16 November 1971 yang menyatakan pentingnya kerjasama tripartite untuk keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura. Paska tenggelamnya kapal tanker Showa Maru, pada tahun 1977 ketiga negara kembali merapatkan barisan dengan membentuk *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) dengan tujuan mempromosikan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka. Pada perkembangannya, kerjasama regional dan internasional sebagai upaya perlindungan lingkungan laut dari bahaya pencemar, menghasilkan beberapa kesepakatan. Antara lain tertuang dalam Batam Ministerial Meeting Agustus 2005, Jakarta Meeting September 2005, Kuala Lumpur Meeting September 2006, Singapore Meeting September 2007. Mekanisme kerjasama yang dijalankan ketiga negara pantai dengan melibatkan negara dan perusahaan pengguna selat mendasarkan pada prinsip:³⁵ (a) pengakuan terhadap kedaulatan teritorial, hak berdaulat maupun yurisdiksi negara pantai; (b) dalam kerangka Pasal 43 UNCLOS; (c) TTEG merupakan focal point aktivitas promosi keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan; (d) Pengakuan kepentingan pengguna selat dan stakeholder lain.

Cooperative Mechanism (Mekanisme Kerjasama) antara tiga negara selat terdiri dari beberapa program. *Pertama*, Forum kerjasama (*cooperative Forum*), merupakan mekanisme dialog, pertukaran informasi, dan permbagian kemanfaatan (*burden sharing*) antara negara pantai dengan stakeholder pemakai selat. *Kedua*, Komite Koordinasi Program (*Project Koordination Committee*) sebagai implementasi kerjasama teknis dengan melibatkan pihak sponsor. *Ketiga*, Dana Bantuan Navigasi (*Aids to Navigation Fund / ANF*), merupakan pengumpulan dan pendepositan dana yang digunakan untuk mencegah dan mengambil tindakan jika ada pencemaran. Pendaanaan tersebut berasal dari negara selat, industri kapal, industri minyak, organisasi internasional dan NGO yang peduli terhadap keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan.³⁶ Jepang merupakan negara penyumbang terbesar dalam mekanisme pendanaan ini. Mekanisme ini merupakan mekanisme penalangan dana, karena pertanggungjawaban pencemaran ada di pihak pencemar (*Polluter pay principle & strict liability*). Setelah ganti rugi diberikan, negara pantai akan mengembalikan perndanaan tersebut kepada ANF. Karena sifatnya yang sukarela, seeringkali negara pantai kesulitan untuk mendapatkan dana bagi keberlangsungan aktivitas perlindungan

³⁵*Ibid.*, hlm.2

³⁶*Ibid.*, hlm.4

lingkungan laut. Pada akhir tahun 2008, Nippon Foundation menyumbang 1.351.000 USD, Uni Emirat Arab 100.000 USD, Korea Selatan 100.000 USD, China dan Yunani 1.000.000 USD.³⁷

Selain melalui cooperative mechanism, kerjasama perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka juga diupayakan melalui ASEAN (*Association South East Asia Nations*). Program ASEAN yang menjadi sarana promosi perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka yaitu ASEAN Contingency Plan. Program ini mempunyai kegiatan pertukaran informasi mengenai penanggulangan pencemaran serta pembantuan dalam operasi penanggulangan pencemaran. Meskipun demikian, rencana aksi ini tidak mengadakan operasi penanggulangan dalam besar pada daerah-daerah yang jauh dari daerah yang ditetapkan dalam masing-masing *national contingency plan*.³⁸ Inisiatif perlindungan lingkungan Selat Malaka juga berasal dari negara serta perusahaan pengguna selat, seperti Jepang dengan berbagai perusahaan multinasionalnya yang memberikan dana 400 juta yen melalui Malacca Straits Foundation. Pendanaan tersebut untuk mengantisipasi terjadinya tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapal tanker yang membawa minyak mentah ke Jepang.³⁹

PENUTUP

Hukum internasional secara lengkap telah menjamin perlindungan lingkungan laut dari pencemaran minyak dengan berbagai instrumennya. Tidak semua perjanjian internasional terkait perlindungan lingkungan laut dari minyak diratifikasi / diakses oleh Indonesia, Singapura dan Malaysia. Meskipun demikian, ketiga negara pantai tersebut telah berhasil menyusun dan mengembangkan mekanisme kerjasama perlindungan lingkungan sebagai agenda bersama. Permasalahan yang sekarang menjadi agenda selanjutnya yaitu bagaimana melibatkan stakeholder lain (negara pengguna selat, perusahaan, NGO, organisasi internasional) dalam upaya perlindungan lingkungan Selat Malaka baik dari aspek pencegahan, pengurangan maupun pengendalian pencemaran.

³⁷ Bandingkan dengan total volume perdagangan dan biaya untuk aktivitas pencegahan dan pengendalian lingkungan. Chua Thia-Eng and Friends, Malacca Straits Environmental Profile, GEF/UNDP/IMO Regional Programme for the Prevention and Management of Marine Pollution in the East Asian Seas

³⁸ Suhadi, 2005, Penanganan Masalah Lingkungan Hidup di Perairan Selat Malaka, makalah disampaikan pada Pertemuan Kelompok Ahli tentang Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri, hlm.7

³⁹*Ibid.*, hlm.9

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Alexandre, Kiss & Dinah Shelton, 2007, *International Environmental Law*, Martinus Nijhoff Publishers
- Chua Thia-Eng and Friends, 1997, *Malacca Straits Environmental Profile*, GEF/UNDP/IMO Regional Programme for the Prevention and Management of Marine Pollution in the East Asian Seas
- IMO, 1988, *Manual on Oil Pollution*, Section II Contingency Planning, London, IMO
- John O'Brien, 2001, *International Law*, Routledge Cavendish, New York
- Mochtar, Kusumaatmadja, 1978, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Jakarta, Binacipta
- Muhammad, Muhdar. 2010. *Pengaturan Poluuter Pays Principle dalam Penyelesaian Pencemaran Laut yang Bersumber dari Eksploitasi Minyak dan Gas Bumi. Disertasi*. Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta
- Philippe, Sands, 2003, *Principle of International Environmental Law*, Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge
- Surya, Anom. *Perlindungan Negara Terhadap Pencemaran Minyak di Pelabuhan Akibat Operasi Kapal Tanker Berdasarkan UNCLOS 1982*. Thesis. 2009. Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, hlm.

Jurnal/ Artikel

- Abd Rahim, Bin Hussin, 2005, *The Management Of Strait Malacca: Burden Sharing As The Basis For Cooperation*, Lima International Maritime Conference, Langkawi
- Al Busyra Basnur, 2009, *Towards a Better Management of Malacca and Singapore Straits*, Jurnal Diplomasi Volume 1 Nomor 2, Sptember 2009, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia
- Chia Lin Sien, 1998, *The Importance of The Straits of Malacca and Singapore*, Singapore Law Journal of International & Comparative Law

- Craig J. Capon, 1998, *The Strait of Oil Pollution in The Malacca Strait: Arguing For a Broad Interpretation of The United Nations Convention on The Law of The Sea*, Pacific Rim Law & Policy Journal Volume 7 No.1
- Donald B. Freeman sebagaimana direview oleh John Roosa. 2005. *The Strait of Malacca: Gateway or Gantlet*. University of Toronto Quarterly, Volume 74, Number 1
- Etty R. Agoes, 2010, *Perspektif Hukum Internasional Terhadap Pencemaran Lintas Batas Lingkungan Laut Oleh Minyak*, Jurnal Oponi Juris, Volume 04, Oktober-Desember 2010
- Hasjim Djalal, 2006, Persoalan Selat Malaka-Singapura*. Makalah disampaikan pada Seminar mengenai Selat Malaka oleh Deputi Mensesneg Bidang Dukungan Kebijakan pada tanggal 13 Januari 2006
- Hasjim Djalal, 2008, *The Development on the Straits Malacca and Singapore*.
- Suhadi, 2005, *Penanganan Masalah Lingkungan Hidup di Perairan Selat Malaka*, makalah disampaikan pada Pertemuan Kelompok Ahli tentang Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri
- Suhadi, 2006, *Perlindungan Lingkungan Laut: Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut dengan Adanya Hak Pelayaran Internasional di Perairan Indonesia*, pidato pengukuhan Guru Besar Tetap di Hadapan Rapat Terbuka Universitas Sumatera Utara, disampaikan pada 1 April 2006
- Tetsuo Kotani, 2009, *Antipiracy Measures: Japan's Experience in the Malacca Strait and Its Implications for the Horn of Africa*, disampaikan pada Legal Expert's Workshop on Maritime Piracy in the Horn of Africa, 7 April 2009
- Tomy H. Purwaka, 1998, *Control of Marine Pollution in The Straits of Malacca and Singapore: Modalities for International Cooperation*, Singapore Journal of International & Comparative Law.

Website

http://www.eia.doe.gov/cabs/World_Oil_Transit_Chokepoints/Full.html, diakses pada tanggal 10 Desember 2011 pukul 12.06

[http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD\(92\)81&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD(92)81&docLanguage=En), diakses pada 8 Agustus 2012