IMPLEMENTASI PERATURAN INTERNASIONAL DAN KEWENANGAN DAERAH DALAM UPAYA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN LAUT DI SELAT MALAKA

Eko Djalmo

ABSTRACT

Malacca Strait is a strait used for international cruise lines located between the 3 (three) countries, namely Indonesia, Malaysia and Singapore. Since it is international shipping route and is owned by 3 (three) coastal states, the Malacca Strait region has been arranged through agreement of 3 (three) littoral countries, namely Indonesia, Malaysia and Singapore. Tripartite agrement which has been governed by the three littoral countries have followed the rules of international maritime law. It is clear that the Malacca Strait is a strategic region. Therefore, the pollution of the marine environment also need to be aware in the Strait of Malacca. HIandling of environmental issues in the Straits of Malacca at this time is important for several reasons, namely: Indonesia's position as one of the edge of the waterway, the Straits of Malacca is potentially contaminated, the right of international shipping through the Strait of Malacca, the legal arrangements between nations edge unclear , and the enforcement of laws relating to coordination between countries is not optimal. Government of Indonesia in preventing and tackling pollution to the marine environment in the Straits of Malacca would not be separated from the international regulations. This is because the Malacca Strait is international waters pathways through which foreign ships and the handling will not be separated from the interests of other countries. With the enactment of the Law on Local Government, the international regulations are not only implicated in national law, but also against the authority of the local governments who were around the Straits of Malacca in their efforts to protect the marine environment from pollution hazards.

I. PENDAHULUAN

Konstelasi georafi Indonesia sangat unik dan strategis. Hal ini dapat dilihat dari letak kepulauan Indonesia yang berada pada garis katulistiwa, dan merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*) yang berada pada posisi silang dunia, di antara 2 (dua) benua, yaitu benua Asia dan Australia, serta di antara 2 (dua) samudera, yaitu Samudera Indonesia dan Pasifik (M. Solly Lubis, 1992: 55).

Demikian pula dengan perbandingan wilayah laut yang lebih luas daripada wilayah daratannya. Sejak tanggal 16 November 1994, Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*) telah berlaku efektif (*enter into force*). Dengan berlakunya konvensi ini, maka luas wilayah Indonesia adalah 8.193.250 km^2, yang terdiri dari 2.027.087 km^2 daratan, dan 6.166.163 km^2 lautan. Luas wilayah laut Indonesia dapat dirinci menjadi 0,3 juta km^2 laut teritorial, 2,8 juta km^2 perairan nusantara (perairan kepulauan), dan 2,7 juta km^2 Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE) (Kasijan Romimohtarto, 1990: 1).

Letak dan kondisi tersebut telah menempatkan Indonesia pada posisi strategis ditinjau

dari segi ekonomi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Selain itu, posisi dan sumber daya kelautan tersebut juga menempatkan Indonesia menjadi sangat penting bagi negara-negara dari berbagai kawasan. Namun posisi strategis ini selain merupakan peluang sekaligus menjadi kendala bagi bangsa Indonesia dalam mewujudkan cita-cita bangsa (Didik Heru Purnomo, 2004: 27), karena di samping memberikan dampak yang menguntungkan sekaligus juga dapat mengancam kepentingan Indonesia, sehingga menimbulkan permasalahan yang kompleks, baik masalah yang berkaitan dengan bidang keamanan, hukum, ekonomi maupun pertahanan negara (Didik Heru Purnomo, 2004: 28).

Laut mempunyai peranan dan arti yang sangat signifikan bagi bangsa Indonesia, khususnya bagi pembangunan nasionalnya mengingat laut mempunyai fungsi-fungsi, antara lain: (1) sebagai media pemersatu, (2) sebagai media perhubungan baik antarpulau maupun antarnegara, (3) sebagai media sumber daya baik hayati, nonhayati maupun buatan, (4) sebagai media pertahanan keamanan, dan (5) sebagai media dan sarana untuk membangun pengaruh terhadap negara lain dalam rangka penangkalan (Mabes TNI AL, 2002). Oleh karena itu, kepentingan Indonesia tersebut perlu dilindungi dan diamankan dari kemungkinan pemanfaatan yang merugikan bangsa dan Negara Indonesia.

Dengan luas wilayah 2/3 wilayah kedaulatannya (70 % (tujuh puluh persen)) berupa lautan, maka wilayah laut Indonesia memiliki sumber kekayaan laut yang sangat melimpah, berupa potensi kekayaan alam hayati maupun nirhayati. Sumber kekayaan alam tersebut, menurut amanat Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 (UUD 1945) harus dikelola secara berkelanjutan untuk sebesar-besarnya kesejahteraan rakyat. Oleh karena itu, sangat penting untuk melindungi lingkungan laut dari ancaman pencemaran, seperti ancaman pencemaran yang bersumber dari kapal. Hal ini dilakukan agar lingkungan laut dapat dinikmati secara berkelanjutan (Mochtar Kusumaatmadja, 1992: 7-8), baik bagi generasi sekarang maupun generasi yang akan datang. Dengan demikian, terdapat ketergantungan pada sumber kekayaan alam di laut dalam jumlah dan kualitas yang memenuhi syarat dan tersedia secara berkelanjutan.

Selat Malaka merupakan selat yang dipergunakan untuk jalur pelayaran internasional yang terletak di antara 3 (tiga) negara, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selat ini merupakan jalur pelayaran internasional yang sempit dan dangkal bahkan ada beberapa titik rawan yang harus dipahami oleh pengguna jalur pelayaran melalui selat ini. Kapal yang melewati titik

rawan tersebut harus mematuhi aturan batas minimum *Under Keel Clearance* atau batas jarak dasar kapal dengan dasar selat yang diperbolehkan untuk dilewati di beberapa titik rawan di Selat Malaka agar kapal tidak kandas. Juga untuk menghindari tabrakan yang sering terjadi karena sempitnya wilayah selat tersebut, diperlukan kehati-hatian setiap nakoda.

Karena merupakan jalur pelayaran internasional dan dimiliki oleh 3 (tiga) negara pantai, maka untuk wilayah Selat Malaka telah diatur suatu *agreement* 3 (tiga) negara pantai, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. *Tripartite Agrement* yang telah diatur oleh ketiga negara pantai tersebut juga mengikuti aturan hukum laut internasional.

Pencemaran lingkungan laut yang perlu diwaspadai di Selat Malaka, yaitu dapat berupa pencemaran lingkungan laut akibat dari tumpahan minyak. Karena sifat dan karakter Selat Malaka yang sempit dan dangkat serta banyak kapal pengangkut minyak mentah (*Very Large Crude Carrier*) melalui jalur tersebut, maka sering terjadi tabrakan kapal pengangkut minyak di Selat Malaka yang menyebabkan kebocoran dan tumpahan yang mengakibatkan terjadinya pencemaran lingkungan laut. Oleh sebab itu, semua instansi terkait harus memahami aturannya secara komprehensif, baik itu ketentuan internasional mengenai hukum laut dan ketentuan pelayaran serta pertambangan juga ratifikasinya, maupun ketentuan regional dan produk hukum nasional serta peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah setempat.

Penanganan masalah lingkungan hidup di perairan Selat Malaka pada saat ini menjadi penting karena beberapa hal:

1. Posisi Indonesia sebagai salah satu negara tepi Selat Malaka;
2. Perairan Selat Malaka sangat berpotensi tercemar;
3. Adanya hak pelayaran internasional melalui perairan Selat Malaka;
4. Pengaturan hukum antarnegara tepi belum jelas;
5. Penegakan hukum yang berkaitan dengan koordinasi antarnegara belum optimal.

Penanganan masalah lingkungan hidup merupakan upaya perlindungan atas sumber kekayaan alam, dan sumber kekayaan alam ini terdapat pada wilayah perairan Selat Malaka, yang juga merupakan wilayah perairan Indonesia.

Dengan demikian, arti pentingnya perlindungan lingkungan laut Indonesia mencakup kondisi lingkungan laut, pengaturan terhadap lingkungan laut, termasuk adanya hak internasional atas

perairan Selat Malaka, dan upaya penegakan hukum pada kasus pencemaran lingkungan laut.

II. PERMASALAHAN

Selat Malaka merupakan perairan internasional terpadat di dunia yang dilalui berbagai kapal sehingga hal ini sangat rawat terhadap terjadinya pencemaran yang dapat diakibatkan karena adanya pembuangan limbah maupun akibat tumpahan minyak dari kapal tanker yang mengalami kecelakaan. Hal ini dapat menimbulkan dampak terhadap lingkungan laut yang ada di perairan Selat Malaka.

Pemerintah Indonesia dalam menanggulangi pencemaran terhadap lingkungan laut di Selat Malaka tentu tidak dapat lepas dari peraturan-peraturan internasional. Hal ini disebabkan karena Selat Malaka merupakan perairan jalur internasional yang dilewati oleh kapal-kapal asing serta dalam penanganannya tidak akan terlepas dari kepentingan negara lain. Dengan diberlakukannya Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah, maka peraturan internasional tersebut tidak saja berimplikasi pada hukum nasional, tetapi juga terhadap terhadap kewenangan Pemerintah Daerah yang berada di sekitar Selat Malaka dalam upaya mereka melindungi lingkungan laut dari bahaya pencemaran.

III. Kewenangan Negara Pantai dalam Perlindungan Laut

1. Teori Perlindungan Lingkungan Laut

Teori tentang perlindungan lingkungan laut dalam kerangka hukum internasional (dalam hal ini hukum lingkungan internasional) sebenarnya merupakan akumulasi dari *The Principle of National Sovereignity and The Freedom of The High Sea.* Umumnya, argumentasi yang dikemukakan di sini adalah "*a right on the part of a state threatened with environmental 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*" (Daud Silalahi, 1992: 130-131).

Perkembangan teori perlindungan lingkungan laut dapat ditelusuri dari pendapat Grotius, yang dikenal dengan teorinya *mare liberum,* yang memandang bahwa pemanfaatan lingkungan laut berdasarkan konsepsi *the freedom of the sea.* Pendapat ini dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan pelayaran internasional bagi perdagangan, atau sebagai *jus communis.*

Mengenai perikanan, Grotius mempunyai pandangan yang sejalan dengan konsep kebebasan di laut lepas. Perikanan harus terbuka bagi semua orang, hal ini didasarkan pada pendapat bahwa laut merupakan sumber kekayaan yang tidak ada

habisnya. Teori ini ditentang oleh Selden, yang dikenal dengan teori *mare clausum*, ia menyatakan bahwa argumentasi yang menyatakan laut merupakan sumber kekayaan yang tidak terhabiskan (*inexhaustible*) sama sekali tidak beralasan (Hasjim Djalal, 1979: 14-15).

Selanjutnya, Pontanus mengajukan teori yang merupakan kompromi antara teori *mare liberum* dan *mare clausum* dengan membagi laut dalam 2 (dua) bagian, yakni laut yang berdekatan dengan pantai (*adjacent sea*) dapat jatuh di bawah pemilikan atau kedaulatan negara pantai (Mochtar Kusumaatmadja. 1981: 17-19), sedangkan di luar itu. laut bersifat bebas. Dalam perkembangannya, pada abad pertengahan, doktrin kedaulatan modern didasari oleh 2 (dua) hal yang mendasar, yaitu (M.D.A. Freeman, 1985: 246-247):

a. Pada satu segi, kedaulatan timbul karena adanya kekhawatiran dari negara-negara nasional yang baru merdeka untuk menegaskan kemerdekaan total, termasuk pengembangan perekonomiannya, dan menghilangkan intervensi bangsa-bangsa feodal atau intervensi negara-negara besar;
b. Pada segi lain, merupakan akumulasi dari negara-negara baru merdeka untuk membentuk hukum baru bagi pengaturan wilayahnya.

Dengan berkembangnya konsepsi *the new economic use for the sea* yang pada waktu itu didasarkan pada anggapan bahwa "*all state possessed their shores in those parts of the sea that touches their shores*," hingga sekarang mengalami perkembangan yang pesat (M. Daud Silalahi, 1992: 224-226). Oleh sebab itu, dari sudut sejarah latar belakang penguasaan kekayaan alam di laut dapat diidentifikasi sekurang-kurangnya 3 (tiga) hal pokok (M. Daud Silalahi, 1992: 224-226):

a. Aspek ekonomi dari persoalan yang diperdebatkan antara Grotius dan Selden tentang laut bebas dan laut tertutup. juga dipersoalkan aspek keterbatasan kekayaan alam hayati laut yang hingga sekarang masih tetap relevan;
b. Doktrin *mare liberum* dari Grotius juga mengakui adanya kebutuhan negara pantai untuk menguasai bagian laut (*maritime zone*) yang didasarkan pada *practical need* yang kemudian dikenal sebagai laut teritorial yang jatuh di bawah kekuasaan negara pantai, sedangkan lingkungan laut di luarnya menjadi laut lepas;
c. Perkembangan yang terjadi setelah Perang Dunia II yang diawali dengan gerakan penguasaan kekayaan alam dan lingkungan laut, berdasarkan Proklamasi Truman 1945 oleh Amerika Serikat. Sebagai dasar

falsafah dari perlindungan lingkungan laut adalah pertimbangan nilai-nilai dan rasa keadilan secara luas, baik dilihat dari segi moral maupun dari segi kehidupan sosial terhadap negara pantai dan pengguna laut (yang melakukan kegiatan/usaha di laut). Mereka yang melakukan kegiatan atau usaha untuk memperoleh keuntungan bagi dirinya sendiri adalah wajar bila harus menanggung risiko akibat kegiatannya.

2. Kewenangan Negara Pantai dalam Perlindungan Lingkungan Laut

Negara pantai diperbolehkan melindungi lingkungan lautnya dengan menetapkan ketentuan-ketentuan khusus guna mencegah terjadinya pencemaran dari kapal dalam hal situasi-situasi khusus, misalnya dengan alasan teknis yang diakui berkaitan dengan persyaratan menyangkut bidang ekologi dan oseanografi, demikian pula dengan penggunaan sumber-sumber dan sifat-sifat khusus dari lalu lintas pelayaran. Juga didasarkan pada sifat lingkungan lautnya yang unik, berdasarkan pertimbangan adanya sistem nilai khusus dalam setiap negara (*the system of values prevailing in each country*) (M. Daud Silalahi, 1992: 135).

Untuk perlindungan lingkungan laut pada daerah yang sangat luas, kemungkinan terdapat wilayah-wilayah lingkungan laut tertentu yang menjadi prioritas, karena tidak mungkin untuk melindungi wilayah lingkungan laut secara keseluruhan. Wilayah pantai yang sensitif dapat lebih diutamakan, pada wilayah ini diperlukan upaya perlindungan yang lebih ketat dibanding dengan wilayah laut lainnya (Committee on Shipborne Wastes Marine Board, Commission on Engineering and Technical Systems National Research Council, 1995: 50-51).

Bagi negara yang mempunyai pantai lebih panjang, kemungkinan risiko pencemaran lebih tinggi dibanding negara yang mempunyai pantai pendek. Pantai yang panjang lebih kompleks interaksinya dengan faktor-faktor lingkungan lainnya, sehingga jika terjadi pencemaran akan lebih menyulitkan dalam hal penanggulangannya (IMO, 1988: 2). Adapun faktor yang harus dipertimbangkan meliputi: *fisheries, mariculture, bird and other wildlife, areas of particular environmental significance, e.g. wetlands, industrial use seawater, e.g. in power stations, desalination plants, amenity beaches, yachting and other recreational facilitie* (IMO, 1988: 2).

Dari hasil penelitian-penelitian yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa lingkungan laut memang sangat rentan terhadap zat pencemar (*special environmental sensitive*). Dengan demikian, negara yang akan membuat ketentuan khusus pada lingkungan

lautnya, harus disertai dengan bukti-bukti yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, juga disertai dengan teknik yang mendukung dan informasi yang akurat. Ketentuan-ketentuan khusus tersebut harus pula diiringi dengan kewajiban-kewajiban untuk mengakomodasi kepentingan-kepentingan internasional melalui perairan nasional, misalnya dalam bentuk adanya hak lintas bagi kapal-kapal asing (Jeffrey S. Dehner, 1995: 12).

Ketentuan-ketentuan khusus bagi pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal harus diberitahukan kepada *International Maritime Organization* (IMO), sebagai organisasi yang berkompeten. Faktor-faktor yang perlu menjadi pertimbangan menurut IMO meliputi (IMO, 1988: 2):

a. *availability of local knowledge;*
b. *the practicality of protecting a particular resource;*
c. *relative importance of competing demands;*
d. *variations in priorities due to seasonal factors, such as fish and bird breeding season and holiday season;*
e. *alterations might be necessary to these priorities if some resources are impacted before defences can be established.*

3. Yurisdiksi Penegakan Hukum Lingkungan di Laut

Adanya perubahan-perubahan dalam yurisdiksi penegakan hukum pada negara pelabuhan (*port state*) dan negara pantai (*coastal state*) di samping negara bendera (*flag state*), banyak diperdebatkan oleh masyarakat internasional, karena hal ini merupakan revisi yang cukup radikal terhadap hukum yang ada sebelumnya. Dalam kerangka revisi atas yurisdiksi penegakan hukum terdapat 2 (dua) hal yang pokok (Alan E. Boyle, 1985: 12-14).

Hal pokok *pertama*, adanya kewajiban negara bendera untuk menjamin dipenuhinya persyaratan yang terdapat dalam ketentuan-ketentuan internasional oleh kapal-kapal yang memakai benderanya. Kapal-kapal tersebut harus memakai standar-standar yang diperlukan bagi pencegahan pencemaran.

Kapal-kapal tersebut harus memperoleh sertifikat internasional atas kelayakan kapalnya untuk berlayar. Jika kapal-kapal yang memakai benderanya melakukan pelanggaran, maka negara bendera harus menjamin adanya penghukuman yang memadai atas pelanggaran tersebut.

Hal pokok *ke dua* adalah bahwa kekuatan tugas yang dibebankan pada negara bendera saja tidak cukup untuk melakukan penegakan hukum. Untuk mempertinggi keefektifan penegakan hukum, maka upaya ini dapat dilakukan oleh negara pelabuhan sebagai pelengkap utama pada kekuatan yurisdiksi

negara bendera. Yurisdiksi negara pelabuhan di samping tidak membahayakan bagi navigasi, juga lebih memudahkan usaha pengadaan fasilitas untuk melakukan investigasi dan mengumpulkan fakta-fakta (Alan E. Boyle, 1985: 14).

Penambahan yurisdiksi penegakan hukum pada negara pantai didasarkan oleh akibat yang dirasakan oleh negara pantai jika terjadi pencemaran lingkungan laut. Namun perlu pula diperhatikan, bahwa sebelum negara pantai atau negara pelabuhan melaksanakan penegakan hukum terhadap kapal asing, negara bendera harus diberi kesempatan untuk melaksanakan yurisdiksi serta kewajibannya sesuai dengan ketentuan-ketentuan internasional. Ketentuan ini jelas menimbulkan kontradiksi jika kapal tersebut melakukan pencemaran pada lingkungan laut suatu negara pantai yang memerlukan tindakan segera dalam penanggulangan pencemaran lingkungan laut. MARPOL 73/78 mensyaratkan yurisdiksi penegakan hukum dengan 3 (tiga) cara, yaitu:

1. Mengadakan inspeksi untuk menjamin *minimum technical standard*;
2. Memonitor kapal-kapal bagi pemenuhan *discharge standards*;
3. Menghukum kapal-kapal yang melakukan pelanggaran terhadap standar yang telah ditentukan dalam MARPOL.

Komponen *pertama*, negara bendera melaksanakan inspeksi dalam kurun waktu 5 (lima) tahun agar kapal yang memakai benderanya memperoleh *International Oil Pollution Prevention Certificate* (IOPP). Waktu inspeksi selanjutnya dapat berbeda-beda, namun waktu minimum inspeksi adalah setiap 5 (lima) tahun. Sertifikat ini menunjukkan bahwa kapal tersebut layak untuk berlayar dan telah memenuhi *MARPOL'S Standards*.

Negara pelabuhan juga memiliki kewenangan untuk menginspeksi kapal-kapal yang berlabuh di negaranya dengan melihat apakah kapal-kapal tersebut telah memenuhi standarisasi yang terdapat pada MARPOL dengan melihat sertifikat IOPP. Negara pelabuhan dapat pula melakukan inspeksi menyeluruh jika kapal tersebut tidak mempunyai sertifikat, juga jika ada keraguan terhadap kondisi kapal yang pada waktu itu sudah tidak sesuai lagi dengan standar MARPOL seperti yang tertuang dalam sertifikat IOPP.

Komponen *ke dua* dalam penegakan hukum berdasarkan MARPOL adalah *monitoring*. MARPOL mensyaratkan setiap negara dapat bekerja sama untuk mendeteksi kapal-kapal yang melakukan pelanggaran. Dalam hal memonitor *ships's oil record book* suatu kapal, negara pelabuhan diberi wewenang selama kapal tersebut berada dalam wilayah yurisdiksinya.

Komponen *ke tiga* dari penegakan hukum pada MARPOL adalah

penghukuman. Penghukuman dilakukan bagi kapal-kapal yang *illegally discharged oil.* Kewajiban investigasi bagi kapal dilakukan oleh negara bendera dengan melakukan prosedur hukum. Dengan semangat kerja sama, negara bendera harus segera menginformasikan laporan pelanggaran tersebut kepada negara-negara lainnya. Negara bendera harus memberikan hukuman yang cukup keras terhadap pelanggaran ketentuan MARPOL.

Dengan demikian, diperlukan suatu implementasi yang tegas terhadap ketentuan-ketentuan internasional. Ketentuan-ketentuan internasional juga jangan berkompromi terhadap *regional requirement* sepanjang persyaratan regional tersebut bertentangan dengan persyaratan yang dibuat oleh IMO. Kekurangan dari implementasi sangat berhubungan dengan persyaratan keselamatan pelayaran. Permasalahan akan terjawab jika dilakukan pengetatan dalam inspeksi terhadap kapal-kapal yang akan melakukan pelayaran.

Prosedur terhadap inspeksi kapal-kapal merupakan kunci dari bagian mata rantai *responsibility shipowner, classification societies, charteres, flag states, and port states* terhadap lingkungan laut negara pantai.

Classification societies merupakan prinsip yang standar dari struktur kapal dan esensial sistem mesin kapal, dalam hal ini merupakan pengakuan dari *technical basis for delivering safer ships and cleaner seas.* Negara pelabuhan merupakan kunci dan berinisiatif dalam mempromosikan keselamatan pelayaran dengan melakukan inspeksi sebagai *Port State Control* (PSC) terhadap kapal-kapal yang berlabuh di negaranya. Terlebih lagi dalam masa periodik dari tanggung jawab negara bendera untuk melakukan inspeksi terhadap suatu kapal merupakan peranan inspeksi yang dilakukan negara pelabuhan. Sebagai upaya perbandingan dalam mengantisipasi dan pengawasan terhadap ketentuan-ketentuan MARPOL 73/78, dapat dilihat kebijakan publik Negara Amerika Serikat yang mempunyai sistem *Port State Control (PSC), Vessel Traffic Service (VTS),* dan *Alcohol Testing of Vessel Captains* (Wayne Talley, 1995: 191).

Dengan demikian, terlihat bahwa wewenang negara pantai dan negara pelabuhan cukup besar dalam penegakan hukum di laut. Suatu sistem *equipment standard* dan segala fasilitas untuk mendukung ketentuan MARPOL diperlukan oleh negara pantai dan negara pelabuhan yang ditempatkan pada pelabuhan-pelabuhan suatu negara (Oran R. Young, 1999: 12).

4. Implementasi Peraturan Hukum Laut Internasional dalam Peraturan Hukum Laut Indonesia

Implementasi merupakan upaya penerapan suatu perjanjian internasional melalui suatu peraturan hukum nasional dengan ketentuan yang bersifat lebih lanjut. Perjanjian internasional * yang telah diratifikasi kemudian menjadi hukum nasional, namun hal itu belum cukup memadai untuk dilaksanakan. Oleh karena itu, dibutuhkan peraturan pelaksanaan lainnya sesuai dengan pasal-pasal perjanjian internasional tersebut.

Implementasi suatu perjanjian internasional menjadi sangat penting dan diperlukan untuk dapat memberikan masukan baru sehingga dapat menambah wawasan bagi perkembangan hukum nasional. Terkadang, ada peraturan-peraturan yang belum diatur dalam hukum nasional, maka perjanjian internasional yang telah diratifikasi tersebut diharapkan dapat menambah kekurangan yang ada di dalam sistem hukum nasional. Sebagai contoh adalah ketentuan mengenai sertifikasi internasional, pencegahan pencemaran lintas batas, dan mekanisme penelusuran informasi yang belum diatur dalam sistem hukum nasional.

Meratifikasi suatu perjanjian internasional bagi Indonesia dapat meningkatkan kerja sama internasional dan hubungan antarnegara yang luas. Selain itu, bantuan luar negeri baik yang berupa pendanaan maupun alih teknologi serta bantuan ilmiah seperti yang telah tercantum dalam suatu perjanjian internasional dapat memberikan keuntungan untuk meningkatkan dan mendorong pembangunan nasional.

Ratifikasi suatu perjanjian internasional harus diimplementasikan melalui ketentuan-ketentuan yang bersifat tindak lanjut atas perjanjian internasional tersebut. Di bawah ini ialah perundang-undangan nasional yang merupakan tindak lanjut dari suatu perjanjian internasional bidang kelautan yang telah diratifikasi dengan menyebutkan secara tegas adanya ratifikasi tersebut (Andreas Pramudianto, 2011):

1. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

   Undang-undang ini merupakan pengganti Undang-Undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, yang mengatur hal-hal mengenai: wilayah perairan Indonesia, hak lintas bagi kapal-kapal asing, pemanfaatan pengelolaan perlindungan dan pelestarian lingkungan perairan Indonesia, serta penegakan hukum di perairan Indonesia. Dasar hukum undang-undang ini juga menyebutkan ratifikasi atas Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai Hukum Laut 1982. Dalam bagian Mengingat, dinyatakan Pasal 5 ayat (1) dan Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.*
2. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1974

tentang Pengawasan Pelaksanaan Eksplorasi dan Eksploitasi Minyak dan Gas Bumi di Daerah Lepas Pantai.

Peraturan pemerintah ini mengatur masalah instalasi pertambangan, pipa penyaluran, penyelidikan geologis dan geofisik, penyelidikan dasar, penggunaan bahan peledak. Peraturan pemerintah ini juga menata mengenai usaha pemanfaatan, seperti: pemboran eksplorasi, pemboran pengembangan dan pemboran penilaian, kemudian produksi, penimbunan, pemuatan, dan konservasi. Diatur pula mengenai masalah yurisdiksi, mengenai daerah perbatasan, wewenang penyidikan, dan ketentuan pidana. Peraturan pemerintah ini merupakan tindak lanjut diratifikasinya 3 (tiga) Konvensi Hukum Laut 1958, yaitu: Konvensi mengenai Laut Lepas, Konvensi mengenai Landas Kontinen, dan Konvensi mengenai Perikanan dan Sumber Daya Hayati di Laut Lepas melalui persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) yang produk hukumnya berupa undang-undang. Dalam peraturan pemerintah ini secara tegas dinyatakan adanya ratifikasi yang berbunyi sebagai berikut: "Mengingat: ... 6. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1961 tentang Persetujuan atas Tiga Konvensi Jenewa Tahun 1958 mengenai Hukum Laut (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1961 Nomor 276, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2318)."

3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 167/HM.207/PHB-86 tertanggal 27 Oktober 1986 tentang Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran oleh Minyak dan Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran oleh Bahan Cair Beracun.

Keputusan Menteri Perhubungan ini dikeluarkan dalam upaya melindungi lingkungan laut. Selain itu, juga dinyatakan secara tegas bahwa Pemerintah Indonesia turut meratifikasi Konvensi Internasional tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal 1978 dan Protokol 1978. Hal ini dinyatakan dalam bagian pertimbangan keputusan yang berbunyi: "Menimbang: a. bahwa dalam rangka melindungi kelestarian lingkungan laut dengan Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986, pada tanggal 9 September 1986, Pemerintah Indonesia telah mengesahkan Konvensi Internasional tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal 1978 dan Protokol 1978 konvensi tersebut (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and the Protocol of 1978 Relating thereto*)." Keputusan Menteri Perhubungan ini juga merupakan tindak lanjut atas diratifikasinya konvensi tersebut beserta protokolnya seperti dinyatakan dalam bagian pertimbangannya: "b.

bahwa sebagai tindak lanjut dari pengesahan Konvensi tersebut dipandang perlu menetapkan Peraturan tentang Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran oleh Minyak dan Sertifikat Internasional Pencemaran oleh Bahan Cair Beracun bagi Setiap Kapal yang Memasuki atau Berada di Pelabuhan atau Terminal Lepas Pantai Indonesia."

4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 215/AL.506/PHB-87 tertanggal 19 September 1987 tentang Pengadaan Fasilitas Penampungan Limbah dari Kapal.

Keputusan Menteri Perhubungan ini merupakan upaya melindungi kelestarian lingkungan laut dan sebagai tindak lanjut atas diratifikasinya Konvensi Internasional tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal 1978 dan Protokol 1978. Hal ini dinyatakan dalam pertimbangannya: "b. bahwa sebagai tindak lanjut dari pengesahan atas Konvensi tersebut, perlu menetapkan peraturan tentang Pengadaan Fasilitas Penampungan Limbah dari Kapal." Dalam bagian Mengingat juga ditegaskan adanya ratifikasi atas konvensi ini seperti dinyatakan: "Mengingat: ... 4. Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 (BN. No. 4437 hal 88) tentang Pengesahan *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and the Protocol of 1978 Relating to International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*."

5. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor Kep-45/MENLH/11/1996 tertanggal 19 November 1996 tentang Program Pantai Lestari.

Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup (LH) ini dikeluarkan untuk mencegah terjadinya pencemaran atau kerusakan lingkungan di wilayah pantai. Keputusan ini juga berkaitan dengan tindak lanjut ratifikasi Konvensi Internasional mengenai Pencegahan Pencemaran yang Berasal dari Kapal (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Their Protocol*) yang menyatakan: "Mengingat:... 7. Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973* beserta Protokol."

IV. Penegakan Hukum dan Upaya Perlindungan Lingkungan Laut di Selat Malaka

1. Kewenangan Daerah dalam Penanggulangan Bahaya Pencemaran Laut dalam Upaya Perlindungan Lingkungan Laut di Selat Malaka

Dalam bidang lingkungan hidup, kewenangan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sangat menentukan, tetapi dengan adanya Undang-

Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah maka kewenangan pengelolaan lingkungan hidup menjadi terbagi 2 (dua). Hal ini dapat dicermati dalam Pasal 2 ayat (4) dan ayat (5), Pasal 10, Pasal 13, Pasal 14, dan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004, sedangkan bagi daerah yang memiliki laut diberi kewenangan untuk mengelola dan melindungi sumber lautnya sebagaimana diatur dalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004.

Sedangkan kewenangan daerah dalam pengelolaan lingkungan hidup menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup dijelaskan bahwa Pemerintah Pusat memberikan kewenangan yang sangat luas kepada Pemerintah Daerah dalam melakukan perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup di daerah masing-masing yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Daerah memiliki hak dan wewenang serta berkewajiban memanfaatkannya, memelihara dan melestarikan lingkungan laut dengan menetapkan peraturan tentang navigasi, perlindungan alat dan fasilitas navigasi, perlindungan kabel dan pipa laut, pelestarian sumber daya laut serta tentang penelitian ilmiah kelautan. Pencemaran laut sebagaimana menurut *Group of Experts on Scientific Aspect of Marine Pollution* (GESAMP) dapat diidentifikasikan sebagai berikut: "*The introduction by men directly or indirectly of substances or energy into marine environment (including estuaries) resulting in such deleterious effect as: harm to living resources, hazard to human health, hindrance to marine activity, including fishing, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities.*"

Menurut sifatnya, pencemaran laut khususnya oleh tumpahan minyak bumi tidak mengenal batas geografis suatu negara, karena bisa menyebar disebabkan karena gelombang, arah angin dan kecepatan air laut. Dari presentase pencemaran laut, minyak bumi menduduki presentase terbesar jika dibandingkan dengan bahan yang lain seperti kotoran manusia, sampah pertanian, pupuk buatan dan limbah tekstil maupun *pulp* (George Kent, *et al*, 1985: 268).

Berdasarkan kewenangan Pemerintahan Daerah yang berada di perbatasan Selat Malaka dalam penanggulangan pencemaran di laut akibat limbah khususnya oleh adanya tumpahan minyak dari kapal tangker yang sedang lintas laut maupun lego jangkar dapat ditarik beberapa kriteria yang dapat digunakan sebagai tolok ukur apakah suatu kapal tanker atau kapal lainnya melakukan pencemaran di laut wilayah/teritorial daerah atau tidak.

Kriteria yang dimaksud ialah sebagai berikut: *Pertama*, kapal tanker atau kapal lainnya sedang melintas laut wilayah/teritorial daerah, menumpahkan atau membuang limbah (minyak) secara langsung ke dalam laut atau timbulnya tumpahan limbah (minyak) ke dalam laut yang disebabkan karena kecelakaan kapal. *Ke dua*, akibat kecelakaan kapal tersebut memiliki akibat buruk yaitu menyebabkan rusaknya kekayaan hayati laut, kesehatan manusia, kegiatan manusia di laut serta menurunkan kualitas kegunaan air laut.

2. Kendala yang Dihadapi oleh Pemerintah Daerah dalam Penegakan Hukum Pencemaran Lingkungan oleh Limbah dan Tumpahan Minyak dari Kapal Tanker Asing di Selat Malaka

Kendala yang mungkin dihadapi oleh Pemerintah Daerah dalam penegakan hukum pencemaran lingkungan oleh kapal tanker asing yaitu:

a. Masih adanya ketidaksinkronan antara perundangan nasional dan peraturan internasional yang mengatur pencemaran, khususnya oleh pencemaran minyak bumi, terutama tentang kejelasan siapa yang berwenang melakukan penuntutan apakah oleh Pemerintah Daerah atau Pemerintah Pusat.
b. Belum tersosialisasinya aturan penegakan hukum pencemaran laut oleh limbah maupun tumpahan minyak bumi dari kapal tanker asing dari segi teknis, yaitu kurang diketahuinya aturan khusus bagi pelaksanaan pengumpulan dasar data dan fakta pencemaran laut oleh limbah minyak bumi berdasarkan ketentuan dalam *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* dengan aturan nasional. Maupun, dari substansi yang diakibatkan adanya ketidaksinkronan peraturan nasional dan aturan internasional antara CLC 1969 dengan ketentuan Pasal 89 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 mengenai masa tenggang kadaluarsa penuntutan ganti rugi.
c. Pemerintah Daerah akan mengalami kesulitan dalam penanggulangan pencemaran yang dilakukan oleh kapal asing terutama dalam melakukan koordinasi yang berhubungan dengan negara lain karena adanya keterbatasan tentang kewenangan.

3. Kerja Sama Antar-Instansi dalam Upaya Perlindungan dan Penegakan Hukum Lingkungan Laut di Selat Malaka

Perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka yang merupakan alur pelayaran internasional, baik itu berupa pencegahan maupun penanggulangan pencemaran yang bersumber dari kapal karena membuang limbah

maupun tumpahan minyak akibat kecelakaan laut, akan melibatkan berbagai bidang dari instansi terkait, maupun instansi terkait pada masing-masing negara yang berbatasan dengan Selat Malaka, dalam hal ini Indonesia, Malaysia dan Singapura yang dapat saja berbeda-beda. Namun secara umum, dalam upaya perlindungan lingkungan laut akan terkait dengan instansi (IMO, 1988: 1-2):

1. *Military (or naval) department;*
2. *Maritime transport (civil) department;*
3. *Environment protection department;*
4. *Coast guard;*
5. *National committee.*

Walaupun di setiap negara berbeda dalam hal instansi yang berwenang, namun yang diperlukan adalah perlindungan lingkungan laut dapat mencapai sukses, sehingga sangat diperlukan adanya usaha-usaha koordinasi yang terpadu antara instansi yang terkait. Khususnya dalam upaya penanggulangan pencemaran lingkungan laut di Selat Malaka, maka untuk Indonesia akan ada beberapa instansi dan perusahaan yang terkait yaitu: Perhubungan Laut, Menteri Negara Lingkungan Hidup, Pemerintahan Daerah, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Polisi Perairan dan Udara (Polairud), Pertamina, perusahaan pertambangan minyak lepas pantai, Direktorat Jenderal MIGAS, Maskapai Angkutan Laut, seperti PELNI, dan perusahaan pelayaran swasta.

Ketentuan mengenai upaya penanggulangan laut secara nasional, yaitu *Contigency Plan* pencemaran lingkungan laut akibat dari tumpahan minyak, maka yang menarik untuk diketahui dan dipelajari terus adalah adanya sifat pembuktian terbalik dari kasus pencemaran lingkungan. Perlu pula dipelajari aturan mengenai *class action*, karena biasanya pencemaran lingkungan yang terjadi mempunyai dampak luas tehadap masyarakat di sekitar lingkungan yang tercemar.

Koordinasi antara lembaga yang menangani masalah-masalah lingkungan laut amatlah penting, tidak hanya untuk menyusun peraturan perundang-undangan yang dibutuhkan bagi efektivitas perlindungan lingkungan laut, tetapi terutama bagi penegakan (*enforcement*) hukum (Sunaryati Hartono, 1996: 9). Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan–hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Lebih lanjut menurut Soewardi M., pengertian umum penegakan hukum adalah kegiatan untuk melaksanakan atau memberlakukan ketentuan. Lebih jauh lagi dijelaskan

bahwa sistem hukum yang baik ialah menyangkut penyerasian antara nilai dengan kaidah serta dengan perilaku nyata (Raida L. Tobing dan Sriwulan Rios, 1998: 49). Keberhasilan penegakan hukum termasuk penegakan hukum lingkungan sangat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu (Soerjono Soekanto, 1983: 8):

1. Faktor hukumnya sendiri, yaitu undang-undang.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Kenyataannya dapat dilihat bahwa masing-masing instansi mempunyai wewenang yang terbatas dan berbeda, misalnya menyangkut kewenangan instansi di laut dan instansi di pelabuhan. Sehingga, diperlukan suatu formula dengan membentuk koordinator/badan yang lebih luas. Sekurang-kurangnya, badan tersebut harus merupakan *authority body* dengan *expert* yang mempunyai *skill* yang diperlukan dalam upaya perlindungan lingkungan laut. Keahlian yang diperlukan dalam bidang *marine salvage, ship operations, meterology and oceanography, aircraft operation, scientific expertise of various kinds, fisheries, environment protection, civil engineering, and legal* (IMO, 1988: 4-6).

Sebelum tindakan di lapangan dilakukan, maka hal yang harus dilakukan adalah (IMO, 1988: 4-6):

1. Menetapkan koordinasi operasional seluruh instansi yang terkait dengan masalah pencemaran lingkungan laut. Koordinasi ini dapat melibatkan badan-badan (*agencies*) lain untuk meminta saran, seperti *technical scientific, lawyer*, dan lain-lain;
2. Mengidentifikasi tingkat risiko wilayah yang terkena pencemaran;
3. Mengidentifikasi beberapa prioritas bagi daerah pantai untuk dilakukan perlindungan dan pembersihan dari pencemaran;
4. Mengorganisasikan kecukupan peralatan penanggulangan pencemaran, sedangkan tindakan tersebut meliputi (IMO, 1988: 4-6):

a. Jika memungkinkan dilakukan aksi pencegahan atau mengurangi penyebaran zat pencemar dari sumbernya;
b. Jika perairan pada lingkungan pantai tidak terancam pencemaran, maka dilakukan *monitoring* terhadap lapisan zat pencemar;
c. Usahakan pemulihan lingkungan laut dari zat pencemar;

d. Perlindungan maksimal terhadap daerah yang sensitif dari zat pencemar (*key resources*);
e. Pembersihan terhadap garis pantai;
f. Atau, beberapa kombinasi upaya penanggulangan.

Jika tumpahan zat pencemar sedikit, maka upaya penanggulangannya dapat dilakukan pada tingkat lokal/nasional. Jika pencemaran yang terjadi berskala besar, maka upaya penanggulangannya diperlukan pada tingkat regional dan tingkat internasional.

Keberhasilan dalam pencegakan hukum secara regional diperlihatkan oleh negara-negara Eropa dengan ditandatanganinya *Memorandum of Understanding on Port State Control* (MoU PSC). Dengan demikian, diperlukan adanya kewenangan dari badan koordinator untuk mengkoordinasikan masalah perlindungan lingkungan laut dengan badan/instansi yang berwenang dari negara lain (Ronald B. Mitchell, 1995: 4-5).

Dengan adanya koordinasi terpadu dengan dasar hukum yang pasti, maka akan terhindar adanya ego sektoral dari masing-masing instansi sehingga upaya pencegahan pencemaran lingkungan laut dapat dilakukan. Jika pun terjadi pencemaran lingkungan laut, tindakan aksi dapat segera dilakukan, sehingga zat pencemar jangan sampai meluas pada wilayah laut lainnya. Tindakan segera juga diperlukan agar dampak dari pencemaran dapat diminimalkan.

4. Kerja Sama Regional dan Internasional dalam Perlindungan dan Penanggulangan Pencemaran Laut di Perairan Selat Malaka

Selat Malaka merupakan perairan perbatasan antara Indonesia, Malaysia dan Singapura, sehingga apabila terjadi pencemaran di perairan tersebut akan memberikan dampak terhadap kelestarian lingkungan laut bukan saja bagi Indonesia, tetapi juga akan memberikan dampak kepada Malaysia dan Singapura.

Berdasarkan UNCLOS 1982, negara pesertanya diwajibkan untuk bekerja sama secara bilateral, regional dan global baik secara langsung ataupun melalui organisasi internasional dalam merumuskan aturan-aturan, standar-standar dan rekomendasi praktik serta prosedur guna melindungi dan memperhitungkan keadaan regional bersangkutan. Apabila suatu negara mengetahui tentang ancaman atau pencemaran lingkungan yang sudah terjadi di wilayah lintas batas, negara tersebut harus memberitahukan negara lain yang mungkin tercemar dan organisasi internasional yang terkait atas peristiwa ancaman atau pencemaran lingkungan laut lintas batas tersebut.

Penjelasan di atas mewajibkan bagi negara-negara dan organisasi-

organisasi regional/internasional yang berada di wilayah tersebut harus bekerja sama untuk menghilangkan akibat-akibat pencemaran serta mencegah atau memperkecil kerusakan dan menerapkan rencana-rencana khusus untuk menanggulangi insiden pencemaran lingkungan laut lintas batas tersebut. Dalam kaitan ini, terdapat beberapa perjanjian kerja sama dalam upaya perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut di Selat Malaka, seperti:

1. Kerja sama regional:

a. *MoU between Indonesia-Malaysia-Singapore with the Malacca Straits Council on the Establishment of Revolving Fund Committee* yang bertujuan untuk membuat skema sumber dana "*on-call*" atau dana talangan apabila terjadi operasi penanggulangan pencemaran minyak di laut yang berasal dari tumpahan kapal yang berlokasi di Selat Malaka dan Singapura.

b. *MoU for ASEAN Oil Spill Response Action Plan (ASEAN-OSRAP) 1992* yang mengandung butir-butir kerja sama, antara lain, sebagai berikut:

1) Meningkatkan kemampuan negara peserta untuk merespon insiden pencemaran minyak di laut yang terjadi di wilayah negara-negara ASEAN;

2) Membentuk skema kerja sama untuk pemberian bantuan yang saling menguntungkan di antara negara anggota ASEAN;

3) Membuat prosedur pengelolaan bencana di dalam merespon insiden pencemaran minyak di laut yang terjadi di wilayah negara-negara ASEAN;

4) Membuat skema bantuan eksternal dan internal yang diperlukan di dalam merespon insiden pencemaran minyak di laut yang terjadi di wilayah negara ASEAN, dan lain-lain.

2. Kerja sama global:

a. *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation 1990* yang mengandung butir-butir kerja sama, antara lain, sebagai berikut:

1) Mengatur kerja sama kesiapsiagaan dalam penanggulangan tumpahan minyak di laut dari kapal, anjungan lepas pantai, pelabuhan laut maupun fasiltas lain;

2) Membantu negara berkembang untuk mempersiapkan diri dan bereaksi tanggap terhadap insiden-insiden tumpahan minyak di laut, dan lain lain.

b. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)* dan *the International Oil Pollution Compensation (IOPC) Funds 1992* yang mengandung butir-butir kerja sama, antara lain, sebagai berikut:

1) CLC dimaksudkan untuk memastikan bahwa tersedia kompensasi yang

cukup bagi pihak-pihak yang terkena dampak pencemaran laut akibat tumpahan minyak yang berasal dari kecelakaan-kecelakaan kapal;

2) Dalam CLC, kecuali terbukti bahwa kesalahan mutlak berada pada suatu pihak, terdapat batas pertanggungjawaban (*limit of liability*) atas jumlah kompensasi yang ditanggung oleh pihak-pihak yang terlibat di dalam suatu insiden pencemaran laut. Oleh karena itu, *IOPC Funds* menyediakan dana tambahan apabila kerugian yang ditimbulkan melebihi *limit of liability* yang diatur didalam CLC tersebut, dan lain-lain.

V. Penutup

Indonesia sebagai negara pantai yang berbatasan dengan Selat Malaka yang digunakan untuk pelayaran internasional, maka dalam menerapkan kedaulatan atau yurisdiksinya harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku dengan UNCLOS 1982 dan peraturan hukum internasional lainnya. Namun demikian, Indonesia dibolehkan melindungi lingkungan lautnya dengan menetapkan ketentuan-ketentuan maupun perundang-undangan khusus guna melindungi, mencegah maupun menegakkan hukum terhadap terjadinya pencemaran yang diakibatkan oleh limbah maupun tumpahan minyak dari kapal tangker yang melakukan lintas transit di Selat Malaka. Pembuatan peraturan perundang-undangan tersebut merupakan implementasi dari peraturan internasional dengan jalan meratifikasinya ke dalam peraturan perundang-undangan nasional dalam bidang hukum perlindungan laut.

Dengan diundangkannya Undang-Undang tentang Pemerintah Daerah, hal ini telah memberikan kewenangan yang sangat luas kepada Pemerintah Daerah dalam melakukan perlindungan pengelolaan lingkungan hidup di wilayah lautnya, sehinga Pemerintah Daerah harus dapat memanfaatkan dan melindungi laut secara sungguh-sungguh.

Jika Pemerintah Daerah yang berada di sekitar Selat Malaka dihadapkan pada penegakan hukum pencemaran laut akibat limbah dan tumpahan minyak dari kapal tanker asing di laut di Selat Malaka, maka Pemerintah Daerah akan mengalami kendala-kendala yang harus dihadapi, hal ini disebabkan karena dalam penanggulangan pencemaran di Selat Malaka yang merupakan alur pelayaran internasional yang berbatasan dengan negara lain, yaitu Malaysia dan Singapura, serta dalam pelaksanaannya berkaitan dengan peraturan-peraturan internasional, sedangkan kewenangan Pemerintah Daerah dalam hubungan internasional ialah sangat terbatas.

Dalam upaya perlindungan laut maupun penanggulangan dalam rangka penegakan hukum terhadap pencemaran

laut yang disebabkan adanya pembuangan limbah maupun tumpahan minyak bumi dari kapal tanker di Selat Malaka, tidak dapat dilakukan secara sektoral oleh salah satu instansi saja, namun memerlukan adanya koordinasi serta pembagian wewenang antara pemerintah serta instansi yang terkait (*stake holder*) dalam upaya penanggulangan pencemaran tersebut.

Karena perairan Selat Malaka berbatasan dengan negara lain dan merupakan perairan yang dijadikan alur pelayaran internasional untuk lintas transit oleh kapal asing dari berbagai negara, maka penanggulangan pencemaran dalam upaya perlindungan lingkungan laut di selat tersebut juga memerlukan suatu kerja sama regional maupun kerja sama internasional. * * *

DAFTAR PUSTAKA

Adolf, Huala. *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional.* Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2002.

-------. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional.* Jakarta: Sinar Grafika, 2006.

Bram, Deni. *Hukum Lingkungan Internasional (Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Negara).* Jakarta: Cintya Press, 2008.

Kusumaatmadja, Mochtar. *Hukum Laut Internasional.* Bandung: Binacipta, 1983.

RB., Clark. *Marine Pollution.* New York: Oxpord University Press, 2003.

Samekto, FX. Adji. *Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional.* Bandung: Citra Aditya Bakti, 2009.

Siahaan, NHT. *Hukum Lingkungan dan Ekologi Pembangunan.* Jakarta: Erlangga, 2004.

Silalahi, Daud. *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia.* Bandung: Alumni, 2001.

Soedarso, Bambang Prabowo. *Reading Materials Hukum Lingkungan Program Magister Ilmu Hukum.* Jakarta: PMIH Universitas Pancasila, 2011.

Subagyo, Joko. *Hukum Lingkungan: Masalah dan Penanggulangannya.* Jakarta: Rineka Cipta, 2005.

Wallace, Rebecca. *Hukum Internasional.* Semarang: IKIP Semarang Press, 1986.

"Pemerintah Lupakan Kepentingan Strategis." *Media Indonesia* (29 Juli 2010).

<http://www.indomarine.or.id>. 7 Juni 2011.

<http://www.greenradio.fm/news/latest news>. 28 Juni 2011.

<http://newberkeley.wordpress.com/2011/06/04/pencemaran-minyak-montara-di-laut-timor>. 27 Juni 2011.