

## KEBIJAKAN PENGENDALIAN PENCEMARAN DI SELAT MALAKA YANG BERSUMBER DARI KECELAKAAN KAPAL (*Policy of Pollution Control in Malaka Strait Due to Ship Accidents*)

Vita Cita Emia Tarigan  
Universitas Pembangunan Pancabudi  
Jalan Gatot Subroto Km 4.5 Medan-20122  
vitacita@dosen.pancabudi.ac.id

Eka N.A.M. Sihombing  
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara  
Jalan Mughtar Basri No. 3 Medan-20238  
ekahombing@umsu.ac.id

Diterima: 12-08-2019; Direvisi: 31-10-2019; Disetujui Diterbitkan: 31-10-2019  
DOI: <http://dx.doi.org/10.30641/dejure.2019.V19.479-502>

### ABSTRACT

*Marine pollution that occurs at sea can bring both direct and indirect impacts to human life. One of the areas with worst cases of accidents polluting the marine environment is the Malaka Strait as this strait is so crowded by so many ships, especially giant tankers. The geographical conditions of this strait are so narrow making it prone to ship collisions. This paper attempts to further unravel the policy adopted by Indonesia in order to control the pollution in Malaka Straits caused by ship accidents, using the soft laws and hard law theories. The results show that the level of pollution due to ship accidents in the Malaka Strait has still been high and raising more and more concern due to the obscure and vague policies of Indonesia, the owner of the strait, in integrating the hard law and soft law to control the pollution of its marine environment. Hence the legal provisions on shipping safety and the policies governing the control of pollution of the marine environment caused by the ships, that are both hard law and soft law, cannot be effectively implemented. In order to address this problem, it is necessary for Indonesia as a rule of law to, as soon as possible, consider the accommodation and integration of the elements of soft law and hard law when establishing its laws and regulations, in particular those related to the environmental law.*

**Keywords:** *sea; malaka strait; policy; ship; marine pollution.*

### ABSTRAK

Pencemaran yang terjadi di laut dapat memberikan dampak baik secara langsung maupun tidak langsung kepada kehidupan manusia. Salah satu wilayah terparah pencemaran lingkungan lautnya adalah Selat Malaka karena selat ini ramai dilalui oleh kapal-kapal terutama oleh kapal tanker raksasa. Kondisi geografis daripada selat ini sangat sempit sehingga rawan terjadi tubrukan kapal. Tulisan ini mencoba untuk mengurai lebih lanjut kebijakan apa yang diambil Indonesia dalam rangka pengendalian Pencemaran Di Selat Malaka Yang Bersumber Dari Kecelakaan Kapal, dengan menggunakan Teori *Soft Law* (Hukum Lunak) dan *Hard Law* (Hukum Keras). Hasil Penelitian menunjukkan jumlah pencemaran yang bersumber dari kapal di Selat Malaka masih tinggi dan makin memperhatikan hal ini karena kerancuan dan ketidakjelasan kebijakan Indonesia sebagai negara pemilik selat dalam hal pengintegrasian *hard law* (hukum keras) dan *soft law* (hukum lunak) hukum pengendalian pencemaran lingkungan laut tersebut. Sehingga pengaturan hukum tentang keselamatan pelayaran dan kebijakan pengaturan hukum pengendalian pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal baik yang bersifat *Hard law* maupun *soft law* tidak dapat efektif diimplementasikan dengan baik. Untuk mengatasi hal tersebut perlu dipertimbangkan agar Indonesia sebagai negara hukum untuk sesegera mungkin mengakomodir dan mengintegrasikan unsur *Soft Law* dan *Hard Law* dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, khususnya untuk bidang yang terkait dengan hukum lingkungan.

**Kata kunci:** laut; selat malaka; kebijakan; kapal; polusi laut.

**PENDAHULUAN**

Ekologi Selat Malaka saat ini terancam mengalami pencemaran yang sangat parah. Di tahun 1985, sebuah kajian mengenai pola interaksi rumit dari rantai ekonomik dan ekologis di Selat Malaka mengidentifikasi adanya enam medan konflik utama, yaitu perkapalan, perikanan, pertambangan, perlindungan lingkungan hidup, keamanan, dan resolusi sengketa tapal batas.<sup>1</sup> Salah satu masalah yang rumit untuk diselesaikan adalah perlindungan lingkungan laut akibat kecelakaan kapal di Selat Malaka.



**Gambar 1. Geografis Selat Malaka**

Sumber : forum.viva.co.id

Selat Malaka memiliki panjang 900 mil laut ini dan termasuk selat teramai karena keadaan geografisnya yang dangkal, berkelok-kelok dan sempit, jarak terlebarnya hanya 8,4 mil laut (antara Pulau Karimun Kecil Indonesia dengan Pulau Kutub Malaysia) dan jarak tersempit berada di Selat Singapura yaitu di Pulau Senang yaitu 3.2 mil laut.<sup>2</sup> Selat ini dilewati 399 kapal pada tahun 2000<sup>3</sup>, pada tahun 2004 meningkat menjadi

900 kapal<sup>4</sup>, pada tahun 2010 meningkat menjadi 74.136 kapal<sup>5</sup> dan pada tahun 2016 meningkat menjadi 83.740 kapal<sup>6</sup>, sehingga banyak terjadi kecelakaan kapal.

**Tabel 1. Data Kecelakaan Kapal Tangker di Selat Malaka**

No	Tahun Kejadian	Nama Kapal	Perkiraan Tumpahan Minyak
1	1967	Kapal Tokyo Maru bertabrakan	Tidak diketahui
2	1971	Kapal Tangker Arabian dan Eugenic S. Niarcos	Tidak diketahui
3	1975	Showu Maru	730.000 ton
4	1975	Tola Sela	60 ton
5	1976	Diego Silang	5.500 ton
6	1976	Mysella	2000 ton
7	1976	Cita Di Savonna	1000 ton
8	1977	Asian	60 ton
9	1978	Kapal Tangker AS	1 juta gallon
10	1979	Kapal Tangker Liberia	3 juta gallon
11	1980	Lima	700 ton
12	1981	MT Ocean Treasure	1050 ton
13	1983	Kapal Tangker Yunani Monenvasia	1.2 juta gallon
14	1986	Bright Duke/MV Pantas	Tidak ada Data
15	1987	MV Stolt Adv	2000 ton
16	1987	Elhani Platform	2329 ton
17	1988	Bahama Century Down	3.1 juta gallon
18	1988	Golar Lie	Tidak ada Data
19	1992	Kapal Pemburu AS dan Kapal Dagang	Tidak Diketahui

1 Abu Bakar Jaafar dan MJ Valencia, "Management of the Malacca/Singapore Straits: Some Issues, Options and Probable Responses," *Academica* 25, no. 25 (1985): 93-117.  
 2 H.M Ibrahim dan Hairil Anuar Husin Husin, ed., *Maritime Institute of Malaysia, Executive Summary : Profile of the Straits of Mallacca : Malaysia's Perspective*, (Kuala Lumpur: Maritime Studies and Management, 1974). p.88-89, lihat juga Amelia Emran, 2007, *The Regulation of Vessel-Source Pollution In the Straits of Mallacca and Singapore*, Thesis, University of Wollongong, Wologong, hlm 9, Lihat juga Op. Cit. Syamsuar Dam, hlm 82-83. Daniel P.Fin dan Y. Hanayana, 1979, *Oil Pollution From Tankers in The Straits of Malacca*, East-West Center, Honolulu, hlm 20  
 3 Shigeki Sakomoto, "Non-State Actors, Role in the Co-Operative Mechanism for the Straits of Mallacca

and Singapore-Seeking to Substantiate UNCLOS Article 43," in *International Symposium on Safety and Protection of the Marine Environment in the Straits of Mallacca and Singapore* (Kuala Lumpur, 2008), 2.  
 4 International Court of Justice (ICJ), "Case Concerning Sovereignty over Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge (Malaysia/Singapore) : Memorial of Singapore," *Government of Singapore*, last modified 2004, <http://www.icj-cij.org/docket/files/130/14133.pdf> hlmn 10-11.  
 5 Wan Siti Adibah Wan Dahlan, "Corporate Social Responsibility (CSR) From Shipping Companies in The Straits of Malacca and Singapore," *International Journal of Business and Society* 13, no. 2 (2012): 200.  
 6 administrator, "No Title," last modified 2017, [www.seatrade-maritime.com](http://www.seatrade-maritime.com).

No	Tahun Kejadian	Nama Kapal	Perkiraan Tumpahan Minyak
20	1992	Kapal Pesiar Yunani Royal Pacific dan Kapal Nelayan	Tidak Diketahui
21	1992	Nagasaki Spirit dan Ocean Blessing	2.000 ton
22	1993	Maesk Navigator dan Kapal Sengko Honour	250.000
23	1997	Super Tangker dan Kapal Kargo Nelayan	Tidak Diketahui
24	1997	Evoikos/Ordin Global	25.000 ton
25	1997	An tai	237 ton
26	2000	M.T. Natuna Sea	4.000 ton
27	2017	Kapal Tenger Wan Hai 301 (Singapura) dan APL Denver (Gibaltar)	300 ton
28	2017	Kapal Perang US Mc Cain bertabrakan dengan Kapal Tangker Alnic MC berbendera Liberia	0

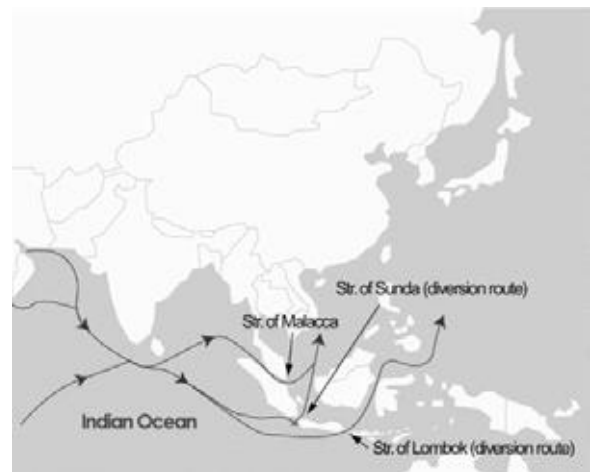
Ada beberapa peristiwa kecelakaan kapal tangker dari tahun 1967 hingga tahun 2017 yang terjadi di Selat Malaka dimana beberapa diantaranya tidak diketahui berapa besar tumpahan minyak yang terjadi yaitu pada kecelakaan kapal di tahun 1967, 1971, 1986, 1988, 1992 dan 1997. Selain itu terdapat juga kecelakaan kapal tangker di Selat Malaka yang menumpahkan lebih dari 1 juta ton yaitu di tahun 1978, 1979, 1983 dan 1988. Selain itu di dapati juga bahwa terdapat beberapa kecelakaan kapal di tahun 1967, 1971, 1986, 1988, 1992 dan 1997 yang tidak diketahui berapa besar tumpahan minyak yang diakibatkan oleh kecelakaan kapal tersebut.<sup>7</sup>

Berdasarkan penelitian oleh *the Japan International Transport Institute* di tahun 2020 kapal yang akan melewati Selat Malaka ini akan bertambah 50 %<sup>8</sup>. Dimana sebagian besar kapal-kapal tersebut adalah kapal pengangkut minyak<sup>9</sup>,

7 Vita Cita Emia Tarigan, "Kebijakan Indonesia Tentang Pengendalian Pencemaran Laut Bersumber Dari Kapal di Selat Malaka Sebagai Kepatuhan Terhadap Perjanjian Internasional Indonesia-Malaysia-Singapura", *Disertasi, Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Andalas*, 2017 hlm. 8.  
8 T Izaki, "A Study of Evaluation of navigation Safety at the Straits of Malacca and Singapore," in *The International Symposium on Safety and Protection of Marine Environment in the Straits of Malacca and Singapore* (Kuala Lumpur, 2007), 34.  
9 Mansoureh Shahryari dan Mohd Arshad Atta

sehingga selat ini masuk kedalam 13 jalur vital dunia (*choke point*). Selat ini merupakan jalur utama bagi lalu lintas kargo khususnya minyak dan manusia antara wilayah Indo-Eropa dan wilayah lainnya di Asia serta Australia<sup>10</sup>. Data menunjukkan pada tahun 2006 jumlah minyak yang diangkut melalui Selat ini sebanyak 15 juta ton/hari (2.4000.000m<sup>3</sup>/d)<sup>11</sup>

Selat ini dianggap dapat menghemat biaya, sehingga 72 % kapal tangki akan melalui selat ini sedangkan sisanya sebanyak 28 % akan melalui Selat Makasar dan Selat Lombok.<sup>12</sup> Terdapat kajian bahwa Jepang telah menghemat US\$ 250 juta setahun karena menggunakan selat ini dibandingkan dengan menggunakan Selat Lombok dan Makasar untuk mengimpor minyak dari Timur Tengah.<sup>13</sup>



**Gambar 2. Jalur Pengangkutan Minyak dan Gas Bumi di Selat Malaka**

Mohamed, "Tipping Points in the Strait of Malacca," *MIMA Bulletin* (Kuala Lumpur, 2011).p 5  
10 Andrew Forbes, ed., *Asian Energy Security : Regional Cooperation in the Malacca Straits* (Canberra-Australia: Sea Power Centre, 2008).p 118-119  
11 Amriah Buang, "Selat Malaka 1992-2006 : Iktibar Beberapa Aspek Permasalahan Dalam Mengurus Kesejahteraan Sumber Sekitaran Serantau," *Geografia Online, Malaysian Journal of Society and Space* 2 (2006): 59.  
12 M.J Valencia dan J.B Marsh, "Access To Straits Sealines in southeast Asia Seas : Legal, Economic and Strategic Considerations," *Journal of Maritime Law and Commerce* 16, no. 4 (2007): 513.  
13 Chia Lin Sien, *Alternative Routes for oil Tankers : A Financial, Technical and Economic Analysis* dalam *The Straits of Malacca, International Co-Operation in Trade, Funding and Navigational Safety*, ed. Hamzah Ahmad (Petaling Jaya: Pelandok Publications, 1997). 114

Keterangan : Pada Gambar terlihat bahwa Selat Malaka memiliki peran yang sangat vital selain Selat Sunda dan Selat Lombok terhadap jalur Pengangkutan Minyak dan gas Bumi terutama yang akan menuju ke Asia Timur

Sumber : Tatsuo Matsuda, *The Straits of Malacca : Critical Sea-Lane Choke Point*, ed. H.Mc Pherson (Netherland: Springer, 2005)

Ada lima pelabuhan penting internasional berada di selat ini yaitu Singapura, Pelabuhan Klang (Malaysia), Johor (Malaysia), Penang (Malaysia) dan Belawan (Medan). Selain itu terdapat juga pelabuhan-pelabuhan kecil dan terminal feri yang cukup penting. Saat ini lalu lintas minyak melalui Selat Malaka jumlahnya tiga kali lipat lebih besar dari yang melewati Terusan Suez dan lima kali lebih besar dari yang melayari Terusan Panama, sehingga menjadi rawan tubrukan (kecelakan kapal). Pada periode 1978-2003 terdapat 888 kasus yang dilaporkan. Sedangkan 73 tabrakan kapal terjadi pada periode 2001-2007 di Selat ini.

Adapun sebab-sebab banyaknya kecelakaan kapal yang terjadi di Selat Malaka diantaranya adalah:

1. Faktor Geografis Selat Malaka: secara geografis dan hidrologi Selat Malaka ini sangat sulit dilalui oleh kapal. Seperti yang diketahui Selat Malaka sangat sempit terutama pada bagian Selat Singapura. Banyaknya bangkai kapal juga memperparah keadaan ini;<sup>14</sup>
2. Faktor Cuaca: Selain sempit, dangkal dan berkelok-kelok angin dan arus pasang di Selat ini juga sulit diprediksi. Selat Malaka merupakan kawasan beriklim tropik. Keadaan ini berhubungan dengan kedudukannya yang berada di dekat garis katulistiwa. Curah hujan terutama di pesisir Timur dan Utara mencapai purata 1000 mm hingga 2000 mm per tahun, sedangkan di bagian tengah, pesisir barat dan selatan curah hujannya lebih tinggi yaitu mencapai 2000 mm hingga 3000 mm per tahun. Suhu maksimum rata-rata mencapai 23° Celcius hingga 35° Celcius, dengan kelembaban udara mencapai 65% hingga 75 %. Secara umum kawasan Selat Malaka memiliki ketinggian rata-rata

125 m di atas permukaan laut. Secara lebih terperinci (*detail*) ketinggian kawasan Selat Malaka dapat dibagi sebagai berikut:

- a. Kawasan dengan ketinggian 0-25 m di atas permukaan laut mencapai luas 1.297.895 acre atau 22.65 % dari seluruh luas kawasan Selat Malaka;
- b. Kawasan dengan ketinggian 25 – 1000 m di atas permukaan laut mencapai luas 3.110.498 area atau 54.22% dari seluruh luas kawasan Selat Malaka;
- c. Kawasan dengan ketinggian diatas 1000 m di atas permukaan laut mencapai luas 1.297.498 acre atau 23.16 % dari seluruh luas kawasan Selat Malaka.<sup>15</sup>

Faktor Kepadatan Lalu Lintas: Belum ada data yang akurat mengenai berapa sebenarnya kapal yang melintasi Selat Malaka. Hal ini disebabkan karena kapal yang melayari bukan hanya kapal-kapal besar, namun juga kapal-kapal nelayan, baik kapal kecil maupun kapal yang besar yang melakukan kegiatan di sekitar Selat ini. Selain itu terdapat juga kapal-kapal angkatan laut negara pantai yang sering berpatroli di Selat ini. Menurut Surat Kabar Utusan Konsumer, Malaysia, Agustus, 1976 terdapat 4. 500 kapal yang melintasi Selat ini dimana hampir 75 % adalah kapal tangker yang mengangkut minyak mentah. Angka ini dinilai tidak akurat karena banyaknya kapal nelayan yang bolak-balik secara langsung dari dan menuju Indonesia. Diperkirakan ada 2000 kapal dagang yang melakukan kegiatan di Selat ini dimana 1.8 menit sebuah kapal tangker harus berselisih dengan 150 kapal dagang.<sup>16</sup>

14 Buang, "Selat Malaka 1992-2006 : Iktibar Beberapa Aspek Permasalahan Dalam Mengurus Kesejahteraan Sumber Sekitaran Serantau." p. 62-63

15 Saeri, "Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka."p.810-811

16 Buang, "Selat Malaka 1992-2006 : Iktibar Beberapa Aspek Permasalahan Dalam Mengurus Kesejahteraan Sumber Sekitaran Serantau."p.63



TYPICAL SHIPS THAT USE THE STRAITS AND THEIR CARGOES				
Ship type	Size	Length	Capacity	*Draught
VLCC (Very Large Crude Carrier)	150,000 tons deadweight	340 metres	260,000 tonnes of crude oil	19 metres
Container Ship	80,000 gross tons	340 metres	6,000 containers	14 metres
Pure Car Carrier	60,000 gross tons	240 metres	5,000 motorcars	11 metres
LNG Carrier	110,000 gross tons	300 metres	135,000 cubic metres of liquefied natural gas	14 metres
Bulk Carrier	70,000 gross tons	280 metres	150,000 tonnes of iron ore	17 metres
Passenger Ship	75,000 gross tons	260 metres	2,000 passengers	9 metres
Chemical Carrier	35,000 gross tons	200 metres	30 different chemicals totalling 40,000 tonnes	12 metres
General Cargo Ship	10,000 gross tons	150 metres	15,000 tonnes of general merchandise	10 metres
Ferryboat	400 gross tons	35 metres	200 passengers	3 metres

\*Draught = Underwater Depth

Gambar 3 Jenis Kapal-Kapal dan Bobotnya yang Melintasi Selat Malaka

Sumber: Tatsuo Matsuda, 2005, *The Straits of Malacca : Critical Sea-Lane Choke Point*, Springer, Netherlands, hlm 170

Keterangan: Berbagai macam jenis kapal melewati Selat Malaka setiap harinya mulai dari kapal penyebrangan dan penumpang hingga kapal yang mengangkut Minyak, Gas Bumi, Container dan kapal berukuran raksasa (VLCC).

Faktor Pertimbangan Nahkoda Kapal: Sulitnya nahkoda kapal untuk mengemudi di keadaangeografisertakepadatanlalulintasdi Selat Malaka di perparah lagi dengan adanya peraturan bahwa nahkoda kapal harus membuat jarak antara satu kapal dengan kapal yang lain. Kapal kecil akan lebih melakukannya dibandingkan dengan kapal yang lebih besar disebabkan karena bobot dan muatan kapal yang berat. Selain itu kapal yang lebih kecil seenaknya muncul dari arah mana saja menyebabkan kesulitan tambahan bagi nahkoda kapal besar;

Faktor usia kapal yang sudah tua: banyaknya kapal yang berusia lebih dari 15 tahun yang masih dipergunakan di Selat Malaka ini. Menurut data terdapat lebih dari 244 kapal karam di Selat ini yang usianya diatas 25 tahun. Dari data yang diperoleh melalui penelitian terdahulu mengenai kecelakaan kapal diperoleh bahwa antara tahun 1975-1995, terdapat 80% dari jumlah kapal yang mengalami kecelakaan berusia diatas 20 tahun.<sup>17</sup> Sedangkan menurut laporan statistik yang diterbitkan oleh *Lloyd's Register of Shipping* pada tahun 1995 antara bulan Januari 1990 hingga

17 Ahmad, *The Straits of Malacca: International Cooperation in Trade, Funding and Navigational Safety*.p.123

Desember 1994, sebanyak 88 buah kapal kargo yang terlibat kecelakaan sebahagian besarnya berusia diatas 20 tahun.<sup>18</sup>

Faktor-faktor tersebut mengakibatkan pencemaran yang terjadi di Selat Malaka menjadi salah satu yang terkompleks di dunia. Oleh sebab itu maka perlu diadakan sebuah kajian yaitu Kebijakan Apa Yang Diambil Oleh Indonesia sebagai Negara Pemilik Selat Malaka Dalam Hal Pengendalian Pencemaran Di Selat Malaka Yang Bersumber Dari Kecelakaan Kapal?

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini tergolong dalam jenis penelitian hukum normatif, dengan menggunakan pendekatan sejarah (*historical approach*)<sup>19</sup> dan pendekatan konsep (*conceptual approach*).<sup>20</sup>

Pendekatan sejarah (*historical approach*) digunakan berkaitan mengetahui regulasi Indonesia tentang pengendalian pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal di Selat Malaka.

Pendekatan konsep (*conceptual approach*) digunakan untuk mengetahui konsep apa yang sebaiknya digunakan oleh Pemerintah Indonesia dalam pengendalian pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal di Selat Malaka agar tercipta suatu harmonisasi yang baik antara hukum nasional dan hukum internasional.

## PEMBAHASAN DAN ANALISIS

### 1. Kebijakan Pengendalian Pencemaran Di Selat Malaka dengan Pendekatan Teori *Soft Law* dan *Hard Law*

Teori yang digunakan dalam hal kebijakan apa yang diambil oleh Indonesia sebagai negara pemilik Selat Malaka dalam hal pengendalian pencemaran di Selat Malaka yang bersumber dari kecelakaan kapal adalah teori *Soft Law* (Hukum Lunak) dan *Hard Law* (Hukum Keras).

Pendefinisian pasti Hukum Keras dan Hukum Lunak masih sulit untuk dicari, beberapa sarjana Positivis lebih menggunakan istilah mengikat dan tidak mengikat. Hukum Keras adalah

18 Administrator, "IMO and The Safety of Bulk Carriers," *MIMA Bulletin* (Kuala Lumpur, 2000).p.15

19 Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Prenada Media, 2012). P.135

20 Ibid.

suatu bentuk hukum mengikat (*binding power*) terhadap negara peserta (*contracting parties*) secara langsung sesuai dengan asas *pacta sunt servada*. Sedangkan *Soft Law* adalah suatu bentuk hukum internasional yang tidak secara langsung mengikat negara (*non legally binding*), tetapi ia harus dipedomani untuk membentuk hukum dimasa mendatang (*the future law*). Kaum positif secara tegas menolak konsep Hukum Lunak, Jan Klabbers misalnya menganggap bahwa hukum tidak bisa lebih atau kurang mengikat (*law cant be more or less binding*). Hal ini kemudian menjadi pertentangan sendiri dikalangan ahli hukum sehingga banyak yang menyatakan hukum lunak sebagai pembuat masalah (*Soft Law is a trouble maker because it is either not yet or not only law*)<sup>21</sup>. Namun, kaum Sosiologis berpendapat dalam kurun dua puluh tahun terakhir ini pemberlakuan Hukum Lunak menjadi sebuah keniscayaan karena hukum lunak merupakan bagian daripada sebuah proses pembuatan hukum kontemporer yang diletakkan pada tataran norma dan kebiasaan perjanjian internasional berdasarkan asas itikad baik. Menurut Pierre-Marie Dupuy alasan sosial penyebab terciptanya hukum lunak diantaranya, adalah:

1. Sifat struktural: Banyaknya organisasi non pemerintahan yang lahir dan berkembang baik sejak perang dunia kedua di tingkat regional maupun universal menjadikan alur struktur kerjasama dan diplomasi menjadi berubah. Proses negosiasi permanen secara terus menerus menjadi sebuah kemungkinan sehingga sebelum membuat sebuah hukum yang keras dan mengikat para pihak hukum lunak diperbolehkan dianut oleh pembuat kerjasama tersebut;
2. Diversifikasi komponen masyarakat dunia: Sejak tahun 1950-an banyak terlahir negara-negara baru dipangung dunia internasional. Kelahiran negara-negara ini membuat proses kerjasama perlu diubah karena tidak sesuai dengan kedaulatan negara dan kepentingan mereka. Perubahan norma-norma dan kebiasaan internasional perlu dimodifikasi ulang sehingga proses negosiasi dilakukan secara terus menerus yang mengakibatkan timbulnya spekulasi pemanfaatan instrumen

Hukum Lunak disini seperti rekomendasi dan resolusi dari badan-badan internasional;

3. Evolusi cepat: Pengembangan teknologi dan ilmu pengetahuan mengakibatkan laju pertumbuhan ekonomi dunia menjadi berubah. Ketergantungan antar negara menjadi semakin tinggi sehingga memerlukan instrumen hukum yang cepat dan dapat disesuaikan dengan kepentingan tersebut. Hukum lunak dianggap dapat mewakili hal tersebut karena penciptaannya dianggap tepat waktu dan dapat disesuaikan dengan kemajuan teknologi yang senantiasa berubah.<sup>22</sup>

Hukum Keras dan Hukum Lunak ini masing-masing memiliki keuntungan dan keunggulan satu sama lain dalam hal penggunaannya di dalam hukum internasional khususnya hukum perjanjian internasional. Adapun beberapa keuntungan penggunaan Hukum Lunak dibandingkan dengan penggunaan Hukum Keras dalam pelaksanaan perjanjian internasional, diantaranya yaitu:

1. Instrumen Hukum Lunak lebih mudah dan lebih murah biaya untuk bernegosiasi;
2. Instrumen Hukum Lunak membebaskan biaya kedaulatan yang lebih rendah pada negara-negara di bidang-bidang yang sensitif;
3. Instrumen Hukum Lunak memberikan fleksibilitas yang lebih besar bagi negara untuk mengatasi ketidakpastian dan belajar dari waktu ke waktu;
4. Instrumen Hukum Lunak memungkinkan negara untuk menjadi lebih berambisi dan terlibat dalam kerjasama daripada mereka harus khawatir tentang penegakan hukum;
5. Instrumen Hukum Lunak mengatasi keberagaman dengan cara lebih baik.<sup>23</sup>

Sedangkan sebagai bentuk kelembagaan Hukum Keras juga memiliki keunggulan dibanding Hukum Lunak, yaitu :

1. Instrumen Hukum Keras memungkinkan negara untuk berkomitmen lebih kredibel terhadap suatu perjanjian internasional. Instrumen Hukum Keras membuat

21 Pierre Marie Dupuy, "Soft Law and the International Law of the Environment," *Michigan Journal of International Law* 12 (1991): 420-422.

22 David Hunter, James Salzman, dan Durwood Zaelke, *International Environmental Law and Policy, University Casebook Series* (New York: New York Foundation Press, 1998). 20

23 Ibid.

komitmen negara lebih kredibel karena dapat meningkatkan biaya mengingkarinya, dengan pengenaan sanksi hukum atau perhitungan biaya reputasi negara, di mana negara ditemukan telah bertindak melanggar komitmen-komitmen hukum;

2. Perjanjian-perjanjian Hukum Keras lebih kredibel karena mereka dapat memiliki akibat hukum langsung pada yurisdiksi nasional, atau memerlukan penerapan hukum domestik. Dimana kewajiban perjanjian diimplementasikan melalui legislasi domestik, dan mereka menciptakan alat baru yang memobilisasi aktor domestik, serta meningkatkan biaya pelanggaran dan dengan demikian membuat komitmen mereka lebih kredibel;
3. Instrumen Hukum Keras menyelesaikan masalah-masalah kontrak yang tidak lengkap dengan menciptakan mekanisme untuk penafsiran dan penjabaran dari komitmen hukum dari waktu ke waktu;
4. Instrumen Hukum Keras lebih memungkinkan negara untuk memonitor dan menegakkan komitmen mereka, termasuk melalui penggunaan badan penyelesaian sengketa seperti peradilan.<sup>24</sup>

Biasa diajarkan, berdasarkan kebiasaan, bahwa bentuk perjanjian yang masuk kategori *hard law* adalah, *agreement, treaty, protocol, statute, charter*. sedangkan sisanya jatuh ke dalam kategori *soft law*<sup>25</sup>. Alasan yang sering dikemukakan untuk membedakan sifat dari bentuk perjanjian internasional adalah tentang kewajiban negara dan ratifikasi. Dalam bentuk perjanjian yang bersifat *hard law* biasanya tercantum kewajiban-kewajiban negara secara terperinci dan membutuhkan suatu ratifikasi dari negara peserta. Misalnya, Konvensi Jenewa 1949 tentang Perlindungan Korban Perang. Konvensi tersebut bersifat *hard law* karena menjabarkan kewajiban-kewajiban negara peserta serta syarat ratifikasi. Sedangkan dalam *Universal Declaration of Human Rights 1948*, bentuk perjanjian tersebut bersifat *soft law*, meskipun menyebutkan kewajiban-kewajiban negara namun tidak membutuhkan ratifikasi dari

negara. Perihal inilah yang kemudian membuat Kenneth W Abbott dan Duncan Snidal membuat konsepsi tentang legalisasi. Dengan membuat tiga alat ukur yaitu *obligation, precision and delegation*<sup>26</sup>, mereka mencoba menilai bentuk-bentuk perjanjian internasional yang terlanjur dianggap memiliki sifat *hard law* dan *soft law*.

Dalam implementasinya di Indonesia pemberlakuan Hukum Keras dan Hukum Lunak tidak secara tegas diatur, keduanya lebih banyak dikaitkan kedalam bagaimana proses pemberlakuan hukum internasional diterapkan di Indonesia. Proses ini diatur di dalam :

1. Pasal 11 Undang-Undang Dasar Republik Indonesia
2. Pasal 9, Pasal 10, Pasal 11, Pasal 15 Undang-Undang No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional, dan
3. Pasal 2, Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 13, Pasal 14 dan Pasal 15 Undang-Undang No. 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri
4. Surat Presiden RI. No. 2826/HK/1960 kepada DPR tentang pembuatan perjanjian-perjanjian dengan negara lain

Dari keempat ketentuan tersebut Indonesia hanya mengenal tiga bentuk pemberlakuan perjanjian internasional yang didasarkan pada bentuk ratifikasinya dalam hukum nasional yaitu :

- a. Perjanjian Internasional yang diratifikasi oleh Undang-Undang;
- b. Perjanjian Internasional yang diratifikasi oleh Peraturan Presiden;

26 *Obligation* berarti Negara atau aktor lain diikat oleh suatu aturan atau komitmen atau oleh sekumpulan aturan atau sekumpulan komitmen. Hal ini juga berarti tingkah laku dan tindakan aktor-aktor tersebut ditentukan oleh aturan-aturan umum, prosedur-prosedur dan diskursus-diskursus hukum internasional, dan juga hukum domestik; *Precision* berarti aturan-aturan itu secara jelas (*unambiguously*) menjadi acuan bagi tingkah laku yang dibutuhkan, disahkan/dibolehkan atau yang dilarang; *Delegation* berarti pihak ketiga yang diberi kuasa untuk mengimplementasikan, menginterpretasikan, dan mengaplikasikan peraturan-peraturan tersebut; menyelesaikan perselisihan: dan juga kemungkinan membuat peraturan baru. Lebih lanjut lihat Kenneth W Abbot dan Duncan Snidal, "Hard and Soft Law in International Governance," *Legalization and World Politics* 54, no. 3 (2000): 421-456.

24 Ibid.

25 Administrator, "No Title," diakses September 4, 2017, [www.hukumpedia.com/eka\\_aa/perjanjian-internasional-mengintip-motif-negara](http://www.hukumpedia.com/eka_aa/perjanjian-internasional-mengintip-motif-negara).



c. Perjanjian Internasional yang berlaku setelah penandatanganan atau pertukaran dokumen perjanjian/nota diplomatik, atau melalui cara-cara lain sebagaimana disepakati oleh para pihak pada perjanjian tersebut.

Pada prakteknya Indonesia membuat beberapa bentuk penyebutan perjanjian internasional seperti traktat (*treaty*), konvensi (*conventions*), persetujuan (*agreement*), memorandum saling pengertian (*memorandum of understanding*), pengaturan (*arrangement*), pertukaran nota diplomatik/surat (*exchange of notes/letter*), *modus vivendi*, dan *agreed minutes/summary record/ record of discussion*, namun dalam pemberlakuannya Indonesia tidak membedakan antara perjanjian internasional berdasarkan bentuknya apakah berbentuk *Hard Law* dan *Soft Law*. Sedangkan apabila dilihat dari kekuatan mengikatnya, Indonesia hanya mengakui perjanjian internasional mengikat apabila Indonesia telah meratifikasinya dalam bentuk Undang-Undang dan Peraturan Presiden. Disamping itu, terdapat perjanjian internasional yang dibuat oleh Indonesia dengan negara lain yang mengikat atau berlaku berdasarkan ketentuan perjanjian itu sendiri.

Mengingat perkembangan perjanjian internasional yang begitu pesat, karakter perjanjian internasional dewasa ini telah demikian *intrusive* sehingga tidak lagi dapat dilihat sebagai mengatur perilaku negara terhadap negara lain melainkan juga mengatur perilaku negara terhadap dirinya sendiri, sehingga akan menyentuh hak dan kewajiban warga negaranya. Jika sebelumnya perjanjian internasional hanya mengatur materi yang berada dalam wilayah hukum internasional, maka perjanjian internasional dewasa ini sudah menyentuh wilayah yang selama ini berada di dalam kewenangan hukum nasional.

Saat ini telah banyak dilahirkan perjanjian-perjanjian internasional yang wilayah *enforcement* tidak pada tingkat hukum internasional, melainkan pada tingkat hukum nasional karena bersentuhan langsung dengan kepentingan hukum warga negara (individu). Perjanjian ini secara tradisional menciptakan hak dan kewajiban negara menurut hukum internasional namun kewajiban tersebut dalam hukum nasional. Perjanjian seperti ini sering disebut dengan *standard/harmonized-setting treaties*. Wilayah *enforcement* dari perjanjian jenis ini adalah pada wilayah hukum nasional

karena menyangkut kepentingan hukum negara sebagai subjek hukum dari pada kepentingan negara pihak *vis a vis* negara lain. Untuk jenis perjanjian seperti ini maka sekalipun negara pihak menganut monoisme (paham dimana hukum internasional langsung berlaku bagi suatu negara pada waktu negara tersebut menandatangani, atau meratifikasinya) akan tetap membutuhkan hukum nasional untuk melaksanakannya seperti yang terjadi pada pengaturan dan kebijakan negara pemilik Selat Malaka Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam hal pengendalian pencemaran laut bersumber dari kecelakaan kapal.

## 2. Kebijakan teknis yang diambil oleh para negara pemilik Selat Malaka

Adapun beberapa kebijakan teknis yang diambil oleh negara pemilik Selat Malaka diantaranya :

a. Penerapan Jalur Laut<sup>27</sup> di Selat Malaka

Begitu banyaknya jumlah kecelakaan kapal di Selat ini<sup>28</sup> yang mengakibatkan banyaknya minyak tertumpah, mengakibatkan Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara pemilik selat mulai menerapkan jalur laut di Selat Malaka ini pada tanggal 24 Februari 1977 melalui *Tripartite Ministerial Meeting* (TTM)<sup>29</sup>. Dimana TTM ini merupakan bagian daripada *Tripartite Agreement* 1972. Adapun jalur laut tersebut meliputi:

1. Perairan Pedalaman (*Internal Water*): Perairan ini terletak pada sisi garis pangkal laut teritorial pada masing-masing negara selat.<sup>30</sup> Hak dan kewajiban yang berlaku pada zona ini tunduk kepada peraturan perundang-undangan negara pantai tersebut;
2. Laut Teritorial (*Teritorial Sea*): Negara pantai berhak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya hingga tidak boleh melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang

27 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2011, *Tentang Alur Pelayaran di Laut* (Republik Indonesia, 2011). Pasal 1 angka 3

28 Ausfur Rahman, LS Chia, dan Diana SP Chung, "Pollution of Water by hydrocarbons and heavy metals around Singapore," in *Proceedings of the Second Symposium on our Environment*, ed. Hew Choi Sin (Singapore: Nanyang University, 1980), 11-17.

29 Syamsumar Dam, "Masalah Selat-Selat Strategis di Asia Tenggara," *MIMK LRKN-LIPI* 11 (1984): 49.

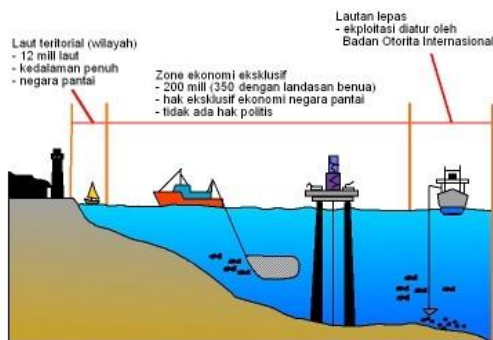
30 Sesuai dengan *UNCLOS 1982*, Pasal 8



ditentukan.<sup>31</sup> Dalam wilayah ini negara mempunyai kedaulatan penuh, kecuali hak lintas damai bagi kapal-kapal niaga dan kapal-kapal asing.<sup>32</sup> Untuk mencegah terjadinya tabrakan laut maka kapal-kapal tersebut wajib mematuhi aturan negara pemilik selat dan aturan internasional yang terkait.<sup>33</sup>

Zona Tambahan (*Contiguous Zone*): Zona tambahan tidak boleh melebihi 24 mil dari garis pangkal yang ditentukan.<sup>34</sup> Zona tambahan ini dimaksudkan agar negara pantai dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan dalam hal mencegah pelanggaran peraturan bea cukai, fiskal, imigrasi di dalam wilayah laut teritorial dan menghukum pelanggaran tersebut;

Zona Ekonomi Eksklusif/ ZEE (*Exclusive Economical Zone*): ZEE tidak boleh melebihi 200 mill dari garis pangkal<sup>35</sup>. Pada kawasan ini kebebasan pelayaran dan penerbangan dapat dinikmati oleh negara lain dengan tetap memperhatikan hak dan kewajiban negara pantai serta peraturan yang telah ditetapkan.



**Gambar 2. Jalur Laut Menurut UNCLOS**

Sumber : Chruchill V.Lowe, *The Law of the Sea*, Juris Publishing, third edition, 1999 hlm 30

Pada gambar terlihat terdapat dua zona pembagian yurisdiksi negara pantai, yaitu yurisdiksi yang berada di bawah negara pantai seperti perairan teritorial, perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut wilayah, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen. Sedangkan yang berada di luar yurisdiksi negara pantai terdiri atas laut lepas dan dasar laut dalam kawasan.

31 Sesuai dengan UNCLOS 1982, Pasal 3  
32 Sesuai dengan UNCLOS 1982, Pasal 17  
33 Sesuai dengan UNCLOS 1982, Pasal 21  
34 Sesuai dengan UNCLOS 1982, Pasal 33  
35 Sesuai dengan UNCLOS 1982, Pasal 55 - 75

Khusus untuk menghindari tubrukan kapal, karena Selat Malaka ini adalah selat yang dapat dilintasi secara internasional<sup>36</sup> maka diadakanlah sistem SLOT (*Sea Lanes of Trade*) SLOC (*Sea Lanes of Communication*). Sistem-sistem ini dipergunakan untuk mengatur kepadatan lalu lintas alur pelayaran. Adapun hak yang terdapat pada Selat Malaka yang dimiliki oleh kapal negara lain sebagai negara pengguna selat, adalah :

1. Hak *Innocent Passage* adalah merupakan hak lintas damai negara pengguna selat yang melakukan pelayaran/penerbangan di wilayah kedaulatan negara lain yang dilakukan secara terus menerus, tidak putus-putusnya dan secara damai, non-provokatif.<sup>37</sup> Dalam perkembangannya hak ini, apabila yang melewatinya adalah kapal militer asing, maka seluruh moncong meriam/torpedo harus diarahkan masuk/ke dalam bagian kapal tersebut dan tidak boleh diarahkan keluar perairan;<sup>38</sup>
2. Hak Lintas Transit adalah semua kapal dan pesawat udara mempunyai hak lintas transit, yang tidak boleh dihalangi; kecuali bahwa, apabila selat ini berada antara suatu pulau dan daratan utama negara yang berbatasan dengan selat, lintas transit tidak berlaku apabila pada sisi ke arah laut pulau itu terdapat suatu rute melalui laut lepas atau melalui suatu zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya bertalian dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografis.<sup>39</sup> Pelaksanaan lintas transit yang dimaksud adalah sebagai kebebasan pelayaran dan penerbangan yang semata-mata untuk tujuan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut bebas dan zona ekonomi eksklusif dan bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif. Namun, syarat dari transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin tidak menutup kemungkinan bagi lintas melalui selat dengan

36 Lina Mauludina Rosalind, "Pengaturan, Kerja Sama dan Tantangan bagi Diplomasi Indonesia di Selat Malaka," *Jurnal Diplomasi, Diplomasi Perbatasan dan Pembangunan Wilayah Terluar Indonesia* 2, no. 4 (2010): 78.  
37 Sesuai dengan UNCLOS 1982, Pasal 45.  
38 Steven Y Pailah, "Pengelolaan Isu-Isu Kemanan Di Selat Malaka Periode 2005-2006" (Universitas Indonesia, 2008).54  
39 Sesuai dengan UNCLOS 1982, Pasal 38.

tujuan untuk memasuki, meninggalkan atau kembali dari suatu negara yang berbatasan langsung dengan selat tunduk pada syarat-syarat masuk kepada suatu negara tersebut.<sup>40</sup> Adapun kewajiban dari kapal dan pesawat udara pada saat melakukan lintas transit adalah :

- Lewat dengan cepat melalui atau diatas selat;
- Menghindarkan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kebebasan politik suatu negara yang berbatasan langsung dengan selat atau dengan cara apa pun melanggar prinsip-prinsip hukum internasional yang tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- Menghindarkan diri dari kegiatan apapun selain keadaan normal transit secara terus-menerus, langsung dan secepat mungkin kecuali apabila diperlukan karena adanya *force majeure* atau karena kesulitan;
- Memenuhi ketentuan lain yang relevan dalam Bab ini.<sup>41</sup>

Suatu kapal dalam lintas transit harus mematuhi peraturan-peraturan internasional yang telah disepakati dan diterima secara umum mengenai prosedur dan praktik tentang keselamatan di laut termasuk Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tabrakan di Laut serta tentang pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal.<sup>42</sup>

Sesuai dengan Pasal 3 UNCLOS bahwa negara yang berbatasan dengan selat, Indonesia-Malaysia-Singapura telah menerapkan alur laut<sup>43</sup> dan menetapkan skema pemisah lalu lintas untuk pelayaran di selat apabila diperlukan untuk meningkatkan lintasan yang aman bagi kapal-

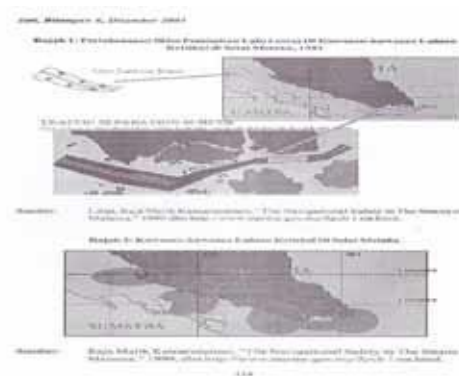
kapal yang lewat<sup>44</sup>. Dimana jika terjadi suatu keadaan yang mengharuskan, maka Indonesia-Malaysia-Singapura dapat menggantikan alur laut lain atau skema pemisah lalu lintas lain. Namun, penggantian alur laut dan skema pemisah lalu lintas ini harus diumumkan kepada publik.<sup>45</sup>

Untuk mendukung terjadinya keselamatan pelayaran, negara pantai juga menerapkan *Trafic Separation Scheme (TSS)*, yaitu jalur pemisah antara batas navigasi lintasan kapal-kapal dagang dengan wilayah perairan yurisdiksi nasional. TSS ini merupakan amanat dari Pasal 22 UNCLOS 1982, adapun jalur yang ditetapkan oleh negara pemilik selat pada Selat Malaka dan Selat Singapura adalah :

Semua kapal yang melintas di Selat Malaka dan Singapura yang ingin berlayar dari Samudera Hindia menuju Laut Cina Selatan harus berlayar pada jalur berada disamping perairan Indonesia atau di sebelah kanan TSS yang membentang dari utara antara *One Fathom Bank* sampai ke Selat Philip di Selatan;

Semua kapal yang melintas di Selat Malaka dan Singapura yang ingin berlayar dari laut Cina Selatan ke Samudera Hindia harus melewati jalur yang berada di samping perairan Singapura dan Malaysia dengan koordinat yang sudah ditetapkan.

46



**Gambar 3. Pelaksanaan Jalur Pemisahan Pelayaran di Jalur Kritis di Selat Malaka pada tahun 1981**

Sumber : Raja Malik Kamaruzaman, *The Navigational Safety in The Straits of Malacca*, 1999, <http://www.marine.gov.my/2pub1ra.html>

Keterangan : Pada gambar terlihat bahwa sudah ada upaya penerapan TSS yang dilakukan oleh ketiga negara selat di tahun 1981 yaitu di

40 Sesuai dengan UNCLOS 1982, Pasal 38(1)

41 UNCLOS 1982, Pasal 39 (1).

42 UNCLOS 1982, Pasal 39 (2)

43 Karena Selat Malaka berbatasan dengan tiga negara yaitu Indonesia-Malaysia-Singapura, maka negara-negara ini Sesuai dengan UNCLOS 1982, Pasal 41 (5) harus melakukan kerja sama dalam merumuskan usul melalui konsultasi dengan organisasi yang berwenang.

44 UNCLOS 1982, Pasal 41(1)

45 UNCLOS 1982, Pasal 41(2)

46 Dam, "Masalah Selat-Selat Strategis di Asia Tenggara."12-14

# De Jure

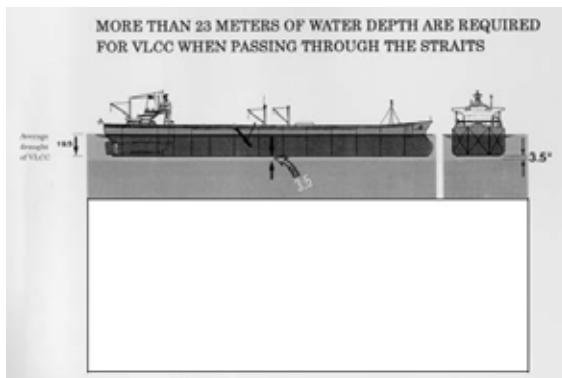
Akreditasi: Kep. Dirjen. Penguatan Risbang. Kemenristekdikti:  
No:10/E/EPT/2019

kawasan One Fathom Bank yang merupakan kawasan paling sempit dan paling kritis di Selat Malaka.

b. Pemberlakuan persyaratan UKC (*Under Keel Clearance*)<sup>47</sup>

Adapun persyaratan UKC, yaitu :

- i. Sebelum memasuki Selat Singapura, Kapal-Kapal barang yang melewati Selat Malaka dan Singapura yang memiliki lambung kapal 15 meter (*Deep Draught Vessel/DDV*) harus melewati Jalur Pelayaran Dalam sebelah kiri;
- ii. Sebelum memasuki Selat Singapura, kapal-kapal tangki berukuran 150.000 dwt (*Very Large Crude Carrier/VLCC*) harus melewati Jalur Pelayaran Dalam di sebelah kiri;
- iii. Kapal-kapal berukuran kecil sebelum memasuki Selat Singapura harus melewati Jalur Pelayaran dalam di sebelah kanan atau jalur air dangkal (*Shallow Water Route/SWR*);
- iv. Kapal-kapal yang berbobot mati maksimal di atas 200.000 dwt tidak boleh melewati Selat Malaka dan Singapura ini karena akan kandas.<sup>48</sup>



**Gambar 4. UKC di Selat Malaka**

Sumber : Tatsuo Masuda, 2005, "The Straits of Malacca : Critical Sea-Lane Chocke Point", H.Mc Pherson et al (eds), *Emerging Threats to Energy Security and Stability*, Springer, Netherlands hlm 187

Keterangan : pada gambar terlihat beberapa aturan yang dikenakan terhadap kapal berukuran besar (VLCC) pada saat melintasi Selat Malaka yaitu tentang syarat kedalaman air dan syarat lambung kapal.

Selain itu terdapat juga aturan bahwa sejak Tahun 1998 diberlakukan ketentuan tentang kewajiban kapal agar 8 jam sebelum memasuki wilayah rawan tubrukan di Selat Malaka dan Singapura harus melaporkan pelayarannya kepada stasiun pantai tentang nama, kecepatan dan waktu kapal itu melalui sistem laporan selat atau STRAITREP.<sup>49</sup> Adapun beberapa dokumen yang diperiksa dalam sistem ini adalah:

1. Dokumen perikanan, terdiri atas IUP (Izin Usaha Perikanan), SPI (Surat Penangkapan Ikan), SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan), PPKA (Persetujuan Penggunaan Kapal Asing), LBP (Lembar laik Operasional), SIB (Surat Izin Berlayar);<sup>50</sup>
2. Dokumen pelayaran terdiri dari : Surat Tanda Pendaftaran Kapal, Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal, Buku Jurnal Kapal, dokumen mesin, buku radio, Sertifikat Bebas tikus, Sertifikat Bebas Tiphus dan pass tahunan;<sup>51</sup>
3. Dokumen keimigrasian, terdiri atas pasport/visa, dahsuskim (kemudahan khusus keimigrasian), Izin Tinggal Terbatas (ITAS)
4. Dokumen ketenagakerjaan yakni IKTA (Izin Kerja Tenaga Asing);
5. Dokumen angkutan kayu yakni, SKSHH (Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan);
6. Dokumen angkutan minyak yakni Izin Bunker Kapal contohnya Pertamina;
7. Dokumen angkutan barang/cargo berupa *manifest, bill of loading* dan SIB;
8. Dokumen angkutan penumpang yakni memuat daftar penumpang (*passanger list*);
9. Dokumen penambangan pasir laut berupa kontrak perjanjian dan kuasa penambangan, Surat Izin Keruk, Tanda Pendaftaran Kapal, SIB, Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing, Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Asing, Eksportir Pasir Laut, Surat Persetujuan

49 Ibid. 89-90 Lihat juga Laode M. Kamaluddin (ed), 2005, *Malacca Straits and Global Spot*, KAHMI/INSA/CEMERS Jakarta 22 Juni 2005

50 Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor. 54 Tahun 2002 tentang Usaha Perikanan *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 100. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4230.*

51 Sesuai dengan Keputusan Bersama Mentan dan Menhub No 492/kpts/IK.120/7/96, No. SK. 1/AL003/-PHAB-9 Tanggal 4 Juli 1996

47 Ibid. 88-89

48 Ibid. 50

Ekspor Pasir Laut dan surat-surat pelengkap lainnya seperti izin kerja tenaga asing dan manifest;

10. Dokumen penelitian atau survei berupa Izin Survei dari Bakosurtanal/Instansi terkait dan Surat Izin Keamanan atau *Security Clearance* bagi Kapal Asing yang dikeluarkan Panglima TNI;

11. Dokumen kepabeanan berupa surat pemberitahuan ekspor barang, pemberitahuan import barang dan pemberitahuan ekspor barang tertentu.<sup>52</sup>

### 3. Penerapan Kebijakan dan Pengaturan Hukum Pengendalian Pencemaran Lingkungan Laut Yang Bersumber Dari Kapal Secara *Soft Law* dan *Hard Law*

#### a. *Soft Law* (Hukum Lunak)

Adapun *Soft Law* (Hukum Lunak)<sup>53</sup> dalam hal pencemaran lingkungan laut internasional diantaranya adalah :

a) Deklarasi Stockholm 1972: konferensi yang sangat bersejarah, karena merupakan konferensi pertama tentang lingkungan hidup yang diprakarsai oleh PBB yang menghasilkan 109 rekomendasi. Diselenggarakan pada tanggal 5 sampai 16 Juni 1972. Dengan peserta 113 negara, 21 organisasi PBB, 16 IGO dan 258 NGO. Adapun topik pembahasan dalam konferensi ini adalah pemukiman manusia, pengelolaan sumber daya alam, identifikasi zat pencemaran, pendidikan dan informasi, pembangunan dan lingkungan serta implikasi keorganisasian;<sup>54</sup>

b) Deklarasi Rio 1992: Deklarasi Rio 1992 sering dikenal dengan nama KTT Bumi atau *Earth Chapter* merupakan kelanjutan dari Deklarasi Stockholm, diselenggarakan di Rio de Janeiro Brasil pada tanggal 3-14 Juni terdiri atas 27 prinsip yang memacu dan memprakarsai kerja sama internasional,

perlunya pembangunan dilanjutkan dengan prinsip perlindungan lingkungan, dan perlu adanya analisis mengenai dampak lingkungan. Adapun yang dibahas dalam Deklarasi Rio adalah permasalahan polusi, perubahan iklim, penipisan lapisan ozon, penggunaan dan pengelolaan sumber daya air dan lautan, meluasnya penggundulan hutan, penggurunan dan degradasi tanah, limbah-limbah berbahaya serta berkurangnya keanekaragaman hayati. Tujuan utama KTT Bumi ini adalah untuk menghasilkan agenda lanjutan, sebagai sebuah perencanaan bagi gerakan internasional dalam menghadapi isu-isu lingkungan hidup dan pembangunan. Perencanaan tersebut akan membantu memberi arahan bagi suatu kerja sama internasional serta pembuatan kebijakan pembangunan ke depan;<sup>55</sup>

c) *The Johannesburg Declaration on Sustainable Development* Tahun 2002 di Johannesburg: disebut sebagai *Earth Summit 2002*, Deklarasi Johannesburg merupakan lanjutan dari deklarasi sebelumnya yaitu Deklarasi Stockholm dan Deklarasi Rio. Perjanjian ini berfokus khususnya pada kondisi di seluruh dunia orang yang menimbulkan ancaman berat untuk pembangunan berkelanjutan, meliputi: kelaparan, gizi buruk, pendudukan asing, konflik bersenjata, masalah narkoba, kejahatan terorganisir, korupsi, bencana alam, perdagangan senjata gelap, perdagangan manusia, terorisme, intoleransi dan hasutan untuk ras, etnis, agama dan lainnya kebencian, *xenophobia*, dan penyakit endemik, menular dan kronis, khususnya HIV / AIDS, malaria dan TBC.<sup>56</sup>

#### b. *Hard Law* (Hukum Keras) :

Adapun *Hard Law* (Hukum Keras) dalam hal pencemaran lingkungan laut internasional diantaranya adalah :

1) *International Convention for the Prevention of the Sea by Oil (OILPOL) 1954*<sup>57</sup>: Adapun substansi dari pada konvensi ini adalah

52 Pailah, "Pengelolaan Isu-Isu Kemanan Di Selat Malaka Periode 2005-2006." 29-30

53 Sukanda Husin, *Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2008).23

54 Suparto Wijoyo, *Hukum Lingkungan : Kelembagaan Pengelolaan Lingkungan di Daerah* (Surabaya: Airlangga University Press, 1998).1 Lihat juga Supriadi, 2006, *Hukum Lingkungan di Indonesia : Sebuah Pengantar*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm 54-57

55 Lebih lanjut mengenai deklarasi Rio dapat dilihat pada Supriadi, *Hukum Lingkungan di Indonesia : Sebuah Pengantar* (Jakarta: Sinar Grafika, 2006).57-60

56 Ibid.77-160

57 administrator, "No Title," diakses November 3, 2017, <http://www.imo.org/imo/convent/pollute.htm>.



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 Adratic, laut Merah, pesisir Australia, pesisir Madagascar dan lain sebagainya.<sup>58</sup> Namun karena adanya perkembangan dari pengangkutan minyak sejak tahun 1960 maka ketentuan ini pun diubah dengan amandemen. Adapun amandemen yang berhasil dilakukan adalah :

- a. Amandemen I 1969<sup>59</sup>, yang berisi tentang :
  - i. *Limitation of the total quantity of oil which a tanker may discharge in a ballast voyage 10 1/15.000 of the ship's total cargo-carrying capacity;*
  - ii. *Limitation of the rate at which oil may be discharge to a maximum of 60 liters per mile travelled by the ship;*
  - iii. *Prohibition of discharge of any oil whatsoever fro the cargo spaces of a tanker within 50 miles of the nearest land*<sup>60</sup>.
- b. Amandemen II 1971<sup>61</sup>, berisi tentang :
  - i. Recognition the need to protect the Great Barrier reef as an area of unique scientific impotence; and
  - ii. Set out the precise limits of a protective zone which is considerably in excess of the prescribed in the Convention<sup>62</sup>.

2) *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution 1969 (Konvensi Intervensi 1969)*<sup>63</sup>: Adapun hal yang diatur dalam konvensi ini adalah :

- a. *Parties to the present convention may take such measures on the high seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat of pollution of the sea by oil, following upon a maritime casualty or acts related to such a casualty, which mar reasinibly be expected to resulted in major harmful consequences.*
- b. *However, no measures shall be taken under the present Convention against any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.*<sup>64</sup>

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. Dimana sebelum melakukan 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.<sup>65</sup>

Untuk mengantisipasi perkembangan yang ada dalam hal perlindungan lingkungan laut maka diadakan perubahan melalui Protokol 1973<sup>66</sup>, Amandemen 1991 dan Amandemen 1996<sup>67</sup>.

58 Lihat Suhaidi, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal : Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional melalui Perairan Indonesia* (Jakarta: Pustaka Bangsa Press, 2004). 4

59 Ibid. 5

60 Ibid. 5

61 administrator, "No Title," diakses November 3, 2017, <http://www.imo.org/imo/convent/summary.htm>.

62 Suhaidi, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal : Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional melalui Perairan Indonesia*. 5

63 Lihat R.R. Churchill dan A.V. Lowe, *The Law of the Sea, Great Britain* (Manchester: Manchester University Press, 1995). 24

64 Pasal 1 Konvensi Intervensi 1969

65 Suhaidi, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal : Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional melalui Perairan Indonesia*. 7

66 Ibid.

67 Ibid. 7

3) *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping Wastes and Other Matter 1972 (Konvensi London 1972)*<sup>68</sup>: Adapun hal yang diatur dalam konvensi ini adalah mengenai *the dumping of poisonous wastes and protection of the marine environment*<sup>69</sup>. 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”<sup>70</sup>

Konvensi London 1972 juga mengatur mengenai jenis zat-zat yang dilarang untuk dilakukan *dumping*<sup>71</sup> dan negara peserta juga diharuskan untuk mengambil tindakan segera untuk mencegah dan menghukum pencemar<sup>72</sup>. Untuk mengantisipasi perkembangan yang terjadi maka Konvensi London 1972 telah beberapa kali di amandemen yaitu amandemen 1978<sup>73</sup>, Amandemen 1978<sup>74</sup>, Amandemen 1980<sup>75</sup>, Amandemen 1989<sup>76</sup> dan Amandemen 1993<sup>77</sup>.

Pada tahun 1996 IMO mengeluarkan Protokol 1996 yang cenderung mengulangi Konvensi London 1972 ini. Namun terdapat beberapa perubahan penting yaitu dengan adanya *precautionary approach* yang menyebutkan :

“appropriate preventive measures are taken when there is reason to believe likely to cause harm even when there is no conclusive evidence to prove a causal relation between inputs and their effects”

Lampiran 1 Protokol 1996, membatasi larangan *dumping* dengan pengecualian :

- a. *Dredged material*;
- b. *Sewage sludge*;
- c. *Fish waste or material resulting from industrial fish processing operations*;
- d. *Vessels and platform or other man-made structure at sea*;
- e. *Invert inorganic geological material*;
- f. *Organic material of natural origin*;
- g. *Bulky items primarily comprising iron, steel, concrete and similar unarmful materials for which the concern is physical impact and limited to the circumstances, where such wastes are generated at locations such as small islands with isolated communities, having no practicable access to disposal options other than dumping*<sup>78</sup>.

Pengecualian dan dibolehkannya *dumping* adalah jika diakibatkan oleh adanya *cases of force majeure* atau keadaan yang membahayakan kehidupan manusia atau keadaan yang nyata-nyata mengancam keselamatan kapal.<sup>79</sup> Namun, pada protokol ini *Incineration of wastes* tidak diizinkan sebagaimana yang ada di Konvensi London 1972<sup>80</sup>.

68 J.N. Smith dan J.M. Bowers, “Radio Nuclides in the Marine Environment-Uses and Concern,” *Canadian Chemical News* 45, no. 3 (1993): 23.

69 Wassermann Ursula, “IMO: Prevention of Ocean Pollution,” *Journal of World Trade Law* 17, no. (1983). 81-82

70 Suhaidi, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal : Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional melalui Perairan Indonesia*. 8

71 *The Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972*, Pasal 4

72 *The Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972*, Pasal 7

73 Suhaidi, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal : Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional melalui Perairan Indonesia*. 8

74 Ibid.

75 Ibid.

76 Ibid.

77 Ibid.

78 Ibid.

79 *Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976*, Pasal 8

80 *Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976*, Pasal 5

- 4) *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ship (MARPOL)*<sup>81</sup> Adapun hal yang diatur dalam konvensi ini adalah :
- a. *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ship 1973 (MARPOL 1973)*<sup>82</sup>. 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 tank*.

MARPOL memiliki 6 *technical annex*, yaitu:

- 1) *Annex I* berisi tentang pencegahan dari pencemaran minyak;<sup>83</sup>
- 2) *Annex II* berisi tentang *Control of Pollution by Noxious liquid substances* atau tentang kriteria dan langkah-langkah pengawasan terhadap pencemaran yang disebabkan oleh zat cair berbahaya di dalam bulk;<sup>84</sup>
- 3) *Annex III* tentang *Prevention of Pollution by harmful substances carried in packed form, or in freight containers or portable tanks or road and rail tank wagons* atau mencegah terjadinya pencemaran oleh zat-zat yang berbahaya pada lingkungan laut;<sup>85</sup>
- 4) *Annex IV* tentang *Prevention of Pollution by Sewage*;<sup>86</sup>
- 5) *Annex V* tentang *Prevention of Pollution by Garbage from Ships*;<sup>87</sup>
- 6) *Annex VI* tentang *Sox emission control areas*.<sup>88</sup>

- b. Protokol 1978<sup>89</sup>: Protokol ini mampu merumuskan ketentuan yang lebih keras dari MARPOL 1973. Dimana ketentuan MARPOL tidak hanya ditujukan bagi kapal-kapal dari negara bendera yang menjadi peserta konvensi saja, namun juga berlaku bagi kapal-kapal yang berlayar dari bendera yang tidak menjadi peserta konvensi namun dioperasikan oleh pihak peserta konvensi. Selain itu semua kapal-kapal tanker yang baru dengan berat kotor 20.000 ton atau lebih harus dilengkapi dengan tanki-tanki *ballastballast* yang terpisah (SBT).

Adapun amandemen yang terjadi pada protokol ini adalah :

- 1) *Annex I* 1984 tentang larangan pencucian tanki minyak pada daerah-daerah tertentu;<sup>90</sup>
- 2) *Annex II* 1985 tentang perubahan yang terjadi dengan membuat *the International Bulk Chemical Code Mandatory (IBC)*<sup>91</sup>
- 3) Amandemen 1985 tentang pembuatan persyaratan terhadap laporan-laporan setiap insiden/kejadian. Termasuk larangan untuk membawa paket yang berisi zat yang berbahaya dalam pelayaran kapal.<sup>92</sup>
- 4) Amandemen 1987 tentang status Teluk Aden menjadi *special area*.<sup>93</sup>
- 5) Amandemen 1989 tentang perubahan *the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)*.<sup>94</sup>
- 6) Amandemen 1989 tentang menyangkut Laut Utara yang dijadikan *special area*<sup>95</sup>
- 7) Amandemen 1990 tentang *the Harmonized System of Survey and Certificates (HSSC)*.<sup>96</sup>

81 Mick. Cross, Michael, Hamer, "How to Seal a Supertanker, Improving Ship Design to Prevent Oil Spill," *New Scientist* 133, no. 1812 (1992): 3-4.

82 Griffin Andrew, "Marpol 73/78 and Vessel Pollution : a Glass Half Full or Half Empty?," *Indiana Journal of Global Legal Studies* (1994).

83 Suhaidi, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal : Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional melalui Perairan Indonesia*. 11

84 Ibid.

85 Ibid.

86 Ibid.

87 Ibid.

88 Ibid.

89 Ibid.

90 Ibid.

91 Ibid.

92 Ibid.

93 Ibid.

94 Ibid.

95 Ibid.

96 Ibid.

- 8) Amandemen 1990 tentang *IBC Code* dimana ketentuan tentang *the HSSC* dimasukkan ke dalam *IBC Code*.<sup>97</sup>
  - 9) Amandemen 1990 tentang dimasukkannya ketentuan HSSC ke dalam ketentuan BCH Code.<sup>98</sup>
  - 10) Amandemen 1990 tentang memasukkan laut Antartika di bawah status *special area*.<sup>99</sup>
  - 11) Amandemen 1991 tentang memasukkan laut Karibia di bawah status *special area*.<sup>100</sup>
  - 12) Amandemen 1992 tentang persyaratan kapal-kapal tanker baru harus memakai *double hull*.<sup>101</sup>
  - 13) Amandemen 1994 tentang diberikannya kewenangan bagi suatu pelabuhan negara peserta untuk menginspeksi apakah kapal tersebut sudah layak layar sesuai dengan yang telah diamanatkan oleh konvensi ini guna untuk mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut.<sup>102</sup>
  - 14) Amandemen 1995 tentang mengharuskan setiap kapal untuk mengadakan "*placards, garbage management plans dan garbage record keeping*"<sup>103</sup>
  - 15) Amandemen 1996 tentang perubahan menyangkut ketentuan bagi laporan setiap peristiwa yang berhubungan dengan zat-zat yang berbahaya, termasuk persyaratan untuk mengirimkan laporan tersebut.<sup>104</sup>
  - 16) Amandemen 1997 tentang pencegahan pencemaran udara dari kapal-kapal. Dengan cara membatasi zat *sulphur oxide* dan *emisi nitrogen oxide* dari kapal yang berlayar.<sup>105</sup>
- 5). *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Respon and Cooperation (OPRC), 1990*.<sup>106</sup> Adapun hal yang diatur dalam konvensi ini adalah usaha pencegahan dan penanggulangan tumpahan minyak, terutama tumpahan minyak dalam skala besar. Dalam Preamblenya Konvensi ini menyebutkan ".....in the even an oil pollution incident, prompt and effective action is essential in order to minimizethe damage which may result from such an incident". Jika terjadi pencemaran minyak maka diperlukan tindakan yang segera dan efektif, negara juga dapat menetapkannya dengan suatu sistem nasioal. Dan dalam hal penaggulangan tumpahan minyak dapat berhasil guna maka negara-negara baik secara individu, bilateral ataupun multilateral dapat bekerja sama dengan industri perminyakan, industri perkapalan, pejabat pelabuhan dan kesatuan/ instansi yang relevan lainnya.<sup>107</sup>
  - 6). Konfrensi PBB tentang Hukum Laut diantaranya *Geneva Convention on the High Seas 1958*,<sup>108</sup> *United Nations Convention the Law of the Sea 1982 (UNCLOS)*,<sup>109</sup> Khusus dalam UNCLOS 1982 masalah perlindungan dan pelestarian lingkungan laut terdapat dalam BAB XII, Pasal 192-233.

#### 4. Pembuatan Kerja Sama yang Bersifat Regional

Adapun kerjasama secara regional yang dilakukan oleh Indonesia dilingkungan ASEAN diantaranya adalah:

##### 1. ASEAN Environment Programmes (ASEP) :

Kerja sama ASEAN dalam bidang lingkungan dimulai tahun 1977 ketika naskah ASEAN mengenai program lingkungan sub-regional disiapkan dengan bantuan UNEP (*United Nations Environment Program*). ASEP I mengidentifikasi 6 (enam) program prioritas yaitu: Pengelolaan Lingkungan termasuk Analisa Dampak Lingkungan (*Environmental Impact Assesment*), Pelestarian Alam dan Ekosistem

97 Ibid.

98 Ibid.

99 Ibid.

100 Ibid.

101 Ibid. Lihat juga *Prevention of Pollution by Oil*, w.ssa.org.sg/archive/seminar%20Paper/1st%20shipping%2021/Richard%20loo.liability.of.asis.pdf

102 Ibid.

103 Ibid.

104 Ibid.

105 Ibid.

106 Ibid.17

107 Ibid.

108 Syamsul Arifin, *Hukum Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup di Indonesia*, Edisi Revi. (Jakarta: Sof Media, 2012):59

109 Ibid.59-66



Territorial, Industrial dan Lingkungan Hidup, Lingkungan Laut, Pendidikan dan Latihan Lingkungan dan Penerangan Lingkungan Hidup. ASEP I juga menetapkan 3 (tiga) sasaran yang menekankan kepada identifikasi pada kegiatan-kegiatan bersama yang akan bermanfaat bagi ASEAN, penilaian keadaan lingkungan hidup dan kemampuan kelembagaan yang ada di ASEAN, membahas masalah-masalah kebijaksanaan dan teknik mengenai lingkungan serta mempelajari kegiatan nasional tiap negara anggota peserta. Pada pertemuan Menteri ASEAN di Manila tanggal 30 April 1980 ASEP I telah diterima dengan baik.

Pertemuan berikutnya terjadi di Bangkok pada tanggal 29 November 1984, para menteri bersepakat bahwa ASEP I perlu diperbaharui dengan lebih menekankan kepada proyek-proyek percontohan untuk memecahkan kebutuhan kawasan yang segera, perumusan rencana kegiatan untuk semua bidang prioritas dan peningkatan kerja sama regional. Untuk itu diterbitkanlah ASEP II dengan tetap mempertahankan 6 bidang program ASEP I dan menambahkan "Remote Sensing";<sup>110</sup>

2. *Coordinating Body on the Seas of East Asia (COBSEA)*: Badan ini bukanlah badan resmi ASEAN melainkan badan yang dibentuk berada di bawah naungan UNEP. COBSEA dibentuk pada bulan Desember 1981 oleh Pemerintah Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura dan Thailand, untuk mengkoordinasikan *the Action Plan for the East Asian Region*. Setelah itu diadakanlah beberapa rapat-rapat pertemuan COBSEA untuk membahas hal ini diantaranya diadakan di Bangkok 3 April 1982, Yogyakarta-Indonesia 25-26 Maret 1983, Genting Highlands-Malaysia 5-6 April 1984, Manila 22-23 April 1985, Singapura 25-26 April 1986;
3. *The ASEAN Expert Group on the Environment (AEGE)*: Badan ini merupakan badan resmi yang berada di bawah naungan ASEAN *Science and Technology (COST)*. Di dalam

kerangka AEGE terdapat dua proyek yang masih dalam persiapan yaitu proyek ASEAN-UNDP mengenai pengembangan suatu rencana aksi bersama untuk menanggulangi pencemaran minyak di Laut Cina Selatan, dan Proyek ASEAN-UNDP mengenai pedoman lingkungan (*Environmental Guidelines*) untuk pengelolaan daerah pantai (*Coastal Zone Management*);

4. *The Working Group on Marine Science (WGMS)*: Badan ini merupakan badan resmi yang berada di bawah naungan ASEAN *Science and Technology (COST)*.

Terdapat beberapa program yang dilakukan oleh ASEAN dalam rangka perlindungan lingkungan laut diantaranya :

1. *The ASEAN Contingency Plan*: kerjasama dalam bidang perlindungan lingkungan laut ini dibentuk pada tahun 1973, dulunya kerjasama ini bernama *The ASEAN marine Pollution Expert Group (AMPEG)*, forum ini dulunya dibentuk terfokus kepada pencegahan dan pengurangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal, khususnya kapal dengan kategori "bulk carrier". AMPEG bertanggung jawab kepada *The ASEAN Sub Committee on Shipping and Ports* yaitu *The Committee on Transport and Communication (COTAC of ASEAN)*<sup>111</sup>. Pada tahun 1972 AMPEG berganti nama menjadi *ASEAN Contingency Plan* dengan fungsi pengawasan dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang berasal dari tumpahan minyak di laut dalam kawasan ASEAN. Rencana kerjasama ini dinamakan dengan *The ASEAN Contingency Plan for Control and Mitigation of Marine Pollution* dan mempunyai fungsi:
  - a. Mengatur sistem laporan yang efektif untuk memberi tahu negara-negara anggota;
  - b. Saling tukar menukar informasi mengenai kemampuan penanggulangan pencemaran yang dimiliki masing-masing;

<sup>110</sup> Hafni Cholida Nasution, "Aspek Hukum Kerjasama Regional Asean dalam Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut" (USU, 2004). 68-71

<sup>111</sup> P.L. Coutrier, "Regional Cooperation in Preventing and Combating Marine Pollution in South East Asia", *The ICLOS-NILOS Seminar Law of the Sea in the 1990's :Offshore Development in Indonesia*, in *The ICLOS-NILOS Seminar Law of the Sea in the 1990's :Offshore Development in Indonesia* (Bandung, 1992), 4-5

- c. Saling membantu dalam operasi-operasi penanggulangan pencemaran.

Rencana aksi ini tidak merencanakan untuk mengadakan operasi-operasi penanggulangan pencemaran lingkungan laut dalam skala besar pada daerah-daerah yang jauh dari daerah yang ditetapkan dalam masing-masing *contingency plan* nasional. Juga tidak merencanakan operasi-operasi yang memerlukan mobilisasi tenaga manusia dan peralatan yang secara ekonomis tidak mungkin atau secara operasional tidak dapat dilaksanakan.

2. *The Malacca Straits Contingency Plan (Revolving Fund)*: Pada tahun 1982 dibentuk *Fund Committee* untuk mengantisipasi terjadinya tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapal tangker yang membawa *crude oil* ke Jepang. Pembentukan *Fund Committee* ini didasarkan atas *Memorandum of Understanding (MoU)* antara Jepang dengan Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara-negara pantai Selat Malaka. MoU mensyaratkan terdapatnya dana sebesar 400 juta Yen yang diperoleh dari Jepang. Dana tersebut dapat dipergunakan bagi pendanaan tindakan segera dalam mengatasi pencemaran lingkungan laut oleh minyak dari kapal tangker di Selat Malaka baik secara bersama-sama maupun secara sendiri-sendiri. Pengelolaan dana tersebut dilaksanakan secara bergilir antar ketiga negara tepi Selat Malaka selama jangka waktu 5 tahun. Pada tahun 1981 untuk pertama kalinya dana tersebut dikelola oleh Indonesia.
3. *The Ascope Plan for the Control and Mitigation of Marine Pollution (APCMMP)*: ditetapkan pada tahun 1980 oleh anggota *ASEAN Council on Petroleum (ASCOPE)*. ASCOPE beranggotakan perusahaan-perusahaan minyak nasional di negara-negara ASEAN, seperti Pertamina (Indonesia), Petronas (Malaysia), SNOC (Singapura), PNO (Philipina) dan PTT (Thailand). Adapun tujuan ASCOPE adalah :
- a. Mengambil tindakan segera bagi pengawasan pencemaran lingkungan yang timbul dari tumpahan minyak dari fasilitas perminyakan anggota ASCOPE;

- b. Mengurangi dampak tumpahan minyak terhadap lingkungan;
- c. Mengkoordinasikan setiap tindakan dan usaha-usaha operasional agar sejalan dengan ASEAN Agencies lainnya.<sup>112</sup>

4. *The Tiered Area Response Capability (TARC)*: Tahun 1985 lima perusahaan minyak yaitu VIZ, BP, Caltex, Esso, Mobil dan Shell membentuk TARC untuk memenuhi pengadaan peralatan-peralatan yang diperlukan jika terjadi tumpahan minyak. Peralatan tersebut ditempatkan di Singapura dengan menunjuk satu kontraktor bagi perlengkapan, penelitian, pemeliharaan, perbaikan dan mobilisasi jika terjadi tumpahan minyak. Pembentukan TARC dimaksudkan karena menurut hasil penelitian bahwa tidak ada satu negara pun yang mahir untuk mengatasi tumpahan tersebut<sup>113</sup>. Bagi anggota yang merupakan anggota TARC akan mendapat prioritas utama, sedangkan bagi yang bukan anggota TARC dapat menyewa perlengkapan tersebut.

#### 5. Kebijakan Indonesia dalam Pengendalian Pencemaran di Selat Malaka akibat Kecelakaan Kapal

Malaysia sebagai Negara Pantai menganggap persoalan pencemaran dan lingkungan adalah masalah penting dan merupakan tanggung jawab negaranya. Oleh sebab itu Malaysia mengeluarkan Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (*Environmental Quality Act 1974*) sebagai bukti kecintaan masyarakat Malaysia terhadap alam. Akta ini dikaitkan dengan upaya pencegahan, perbaikan dan pengawasan pencemaran dan perbaikan alam. Salah satu yang diatur dalam akta ini adalah penerapan denda maksimal sebesar RM 100.000,00 dan/atau penjara 5 tahun bagi pencemar, selain itu di dalam akta juga diberikan keleluasan untuk menerbitkan peraturan-peraturan lain agar tujuan akta ini dapat tercapai. Terdapat lebih kurang 13 Peraturan-Peraturan Kualiti Alam Sekeliling telah diluluskan sejak Akta 127 mulai diterbitkan hingga sekarang.<sup>114</sup>

<sup>112</sup> Ibid.

<sup>113</sup> Ibid.

<sup>114</sup> Shamsuddin Bin Suhor, "Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (Akta 127): Peranan dan Keberkesanan Peraturan, Perintah dan Kaedah-kaedah di Bawahnya," *Jurnal Undang-Undang* 7, no.

Selain Malaysia, Singapura juga sangat menyadaripentingnyaSelatMalaka,sebagainegara pelabuhan teramai kedua di dunia Singapura telah memiliki undang-undang pencemaran minyak yang paling maju dan paling lengkap di kawasan ini.<sup>115</sup> Adapun Peraturan Perundang-Undangan yang dimiliki oleh Singapura, diantaranya *The Prevention of Pollution of The Sea Act, 1971*<sup>116</sup>, yang kemudian di revisi menjadi *Merchant Shipping (Oil Pollution) Act 1981*.<sup>117</sup>, *Port of Singapore Authority, Act 1969*<sup>118</sup>. *Prevention of Pollution of the Sea Act (Chapter 243)1999*<sup>119</sup>. Selain perundang-undangan tersebut wujud keseriusan Singapura dalam masalah lingkungan khususnya lingkungan laut dengan di terbitkannya *Singapore Green Plan 2012*<sup>120</sup>.

Selain menerbitkan peraturan perundang-undangan, kedua negara juga telah memiliki badan tersendiri yang bertugas untuk melakukan upaya perlindungan lingkungan lautnya yaitu Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (*Malaysian Maritime Enforcement Agency*)<sup>121</sup> dan *The Coastal Security Force* <sup>122</sup>. Sehingga upaya kedua negara untuk mewujudkan perlindungan lingkungan lautnya dapat berjalan lebih optimal.

Namun hal ini tidak terjadi di Indonesia, selain karena kurangnya pembahasan mengenai pengendalian pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal di Selat Malaka, juga terdapat permasalahan krusial yang lain yaitu permasalahan pemberlakuan *Tripartite Agreement* tersebut kedalam hukum nasional Indonesia.

Hal ini dikarenakan ketidakkonsistensian Indonesia dalam hal pemberlakuan sebuah perjanjian internasional kedalam hukum nasional. Adakalanya seluruh isi perjanjian internasional serta merta telah ditransformasikan kepada hukum nasional Indonesia tanpa perlu adanya pengesahan (ratifikasi) terlebih dahulu seperti Undang-Undang Nomor. 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia<sup>123</sup>, yang lebih dikenal dengan nama aliran monoisme. Namun, ada kalanya juga perjanjian internasional tersebut tidak serta merta ditransformasikan kepada hukum nasional Indonesia melainkan perlu adanya proses pengesahan (ratifikasi) bahkan kadangkala memerlukan Peraturan Perundang-Undangan pelaksana lainnya. Misalkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut) yang tidak serta merta mencabut Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia yang bertentangan dengan ketentuan konvensi tersebut. Hal ini lebih dikenal dengan nama aliran dualisme.

Kerancuandanketidakjelasanhukumnasional menyebabkan ketidakjelasan integrasi perjanjian tersebut ke dalam hukum Indonesia. Masalah ini juga terjadi pada perjanjian internasional *Tripartite Agreement* antara Indonesia-Malaysia-Singapura, menyebabkan masalah pengendalian pencemaran lingkungan laut di Selat Malaka yang bersumber dari kapal ini seperti diam ditempat. Padahal berdasarkan prinsip hukum internasional yaitu *Pacta Sunt Servanda*, Indonesia wajib untuk mengimplementasikan perjanjian tersebut. Salah satu caranya adalah dengan meregulasikan perjanjian tersebut kedalam hukum nasional Indonesia melalui kebijakan pemerintah.<sup>124</sup> Kebijakan menurut Thomas R. Dye adalah sebagai pilihan pemerintah untuk menentukan langkah untuk “berbuat” atau “tidak berbuat” (*to do or not to do*).<sup>125</sup>

23 (2003): 37-50.  
115 Nasution, “Aspek Hukum Kerjasama Regional Asean dalam Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut.” 50  
116 *The Prevention of Pollution of The Sea Act, 1971*  
117 *Merchant Shipping (Oil Pollution), Act 1981*  
118 *Port of Singapore Authority, Act 1969*  
119 administrator, “No Title,” diakses November 3, 2017, [http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p\\_lang=en&p\\_isn=75441&p\\_country=SGP&p\\_count=550](http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=75441&p_country=SGP&p_count=550).  
120 Wikipedia, “No Title,” diakses Agustus 9, 2017, [https://en.wikipedia.org/wiki/Singapore\\_Green\\_Plan\\_2012](https://en.wikipedia.org/wiki/Singapore_Green_Plan_2012).  
121 Penguatkuasaan Agensi Maritim Malaysia, “No Title.” <https://www.mmea.gov.my> diakses tanggal 18 Juni 2018  
122 Wikipedia, “No Title,” diakses Agustus 1, 2019, [https://en.wikipedia.org/wiki/Police\\_Coast\\_Guard\\_\(Singapore\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Police_Coast_Guard_(Singapore)).

123 M.Arif Hasbullah, *Politik Hukum Ratifikasi Konvensi HAM di Indonesia-Upaya Mewujudkan Masyarakat Yang Demokratis* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005). 23  
124 M. Irfan Islamy, *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara* (Jakarta: Bumi Aksara, 2002). 13  
125 Halimatul Maryani dan Adawiyah Nasution, “Aspek Hukum Kebijakan Pemerintah Melindungi Industri dalam Negeri Pasca Kesepakatan



Menurut jenisnya, kebijakan pemerintah (*public policy*) dapat dibagi menjadi dua kelompok yaitu kebijakan dalam bentuk peraturan-peraturan pemerintah yang tertulis dalam bentuk peraturan perundangan, dan peraturan-peraturan tidak tertulis namun disepakati yaitu yang disebut sebagai konvensi.<sup>126</sup> Kebijakan pemerintah ini juga mencakup rencana aksi, yang meliputi program dan kegiatan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditentukan. Kebijakan pembangunan hukum nasional sebagai suatu sistem diarahkan pada terwujudnya sistem hukum yang mengabdikan pada kepentingan nasional.<sup>127</sup> Khusus untuk pengendalian pencemaran lingkungan hidup dimana lingkungan laut menjadi salah satu bagiannya, salah satu bentuk kebijakan pemerintah Indonesia dalam Pasal 13 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yaitu Pencegahan, Penanggulangan dan Pemulihan.<sup>128</sup> Namun, tidak terdapat peraturan pelaksana lebih lanjut mengenai teknis pengendalian pencemaran lingkungan laut terutama lingkungan laut di Selat Malaka. Beberapa program pemerintah yang juga turut dilakukan untuk mendukung pengendalian pencemaran laut baik yang berasal dari daratan maupun yang berasal dari sumber pencemaran lain diantaranya Program Kali Bersih, Program Langit Biru, Program Pantai Lestari, dan program-program lain yang dikembangkan oleh Menteri Lingkungan Hidup<sup>129</sup> juga tidak dapat menahan laju tingginya tingkat pencemaran laut di Selat Malaka ini. Oleh sebab itu perlu diadakan penelitian dan kajian lebih lanjut mengenai kebijakan Indonesia tentang pengendalian pencemaran laut bersumber dari kapal di Selat Malaka sebagai kepatuhan

terhadap perjanjian internasional Indonesia-Malaysia-Singapura.

Dimana melalui penelitian dan kajian ini maka pembangunan bidang kelautan dapat terwujud. Pembangunan kelautan merupakan bagian dari upaya mewujudkan Indonesia sebagai Negara Kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasis kepentingan nasional sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang No.17 tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional<sup>130</sup> serta misi Program Nawa Cita Joko Widodo dan Jusuf Kalla yaitu mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim<sup>131</sup> yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional.<sup>132</sup>

## KESIMPULAN

Laut memiliki peran penting bagi manusia dan kehidupannya. Sehingga pencemaran yang terjadi terhadapnya dapat memberikan dampak baik secara langsung maupun tidak langsung kepada kehidupan manusia. Salah satu wilayah terparah pencemaran lingkungan lautnya adalah Selat Malaka karena selat ini ramai dilalui oleh kapal-kapal terutama oleh kapal tanker raksasa namun kondisi geografis daripada selat ini sangat sempit sehingga rawan terjadi tubrukan kapal. Banyak upaya teknis yang telah dilakukan di Selat ini dalam hal pengantisipasi kecelakaan kapal sebagai tindakan awal dalam perlindungan lingkungan laut, seperti menetapkan jalur laut, pelaksanaan jalur pemisahan pelayaran di jalur kritis (*traffic separation scheme*), penetapan *Under Keel Clearance* minimal 3,5 meter, membuat laporan kedatangan kapal minimal 8 jam sebelum memasuki Selat Malaka (STRAITEP). Namun sayangnya jumlah pencemaran yang bersumber dari kapal di Selat Malaka masih tinggi dan makin memprihatinkan hal ini karena Kerancuan dan ketidakjelasan kebijakan Indonesia sebagai negara pemilik selat dalam hal pengintegrasian *hard law dan soft law* hukum pengendalian pencemaran

Perdagangan Regional Afta-China: Studi Deskriptif Pemerintahan Provinsi Sumatera Utara," *Penelitian Hukum De Jure* 19, no. 2 (2019): 137-149.

126 R.D Nugroho, *Kebijakan Publik : Formulasi, Impelentasi dan Evaluasi* (Jakarta: Elex Media Komputindo, 2003).

127 Danang Risdiarto, "Kebijakan dan Strategi Pembangunan Hukum Dalam Memperkuat Ketahanan Nasional," *Penelitian Hukum De Jure* 17, no. 2 (2017): 177-193.

128 Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan Hidup". *Lembaran Negara R.I Tahun 2009 Nomor 140. Tambahan Lembaran Negara R.I Nomor 5059*. Pasal 13

129 Pusat Pendidikan dan Pelatihan Kementerian Lingkungan Hidup, *Modul : Pengelolaan dan Pengendalian Pencemaran Air Laut* (Jakarta, 2009).

130 Dewan Kelautan Indonesia Kementerian Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia, "Kebijakan Kelautan Indonesia 2012," in *Kebijakan Kelautan Indonesia 2012* (Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia Kementerian Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia, 2012), 32.

131 Misi (3) Program Nawa Cita Joko Widodo dan Jusuf Kalla, *Visi Misi dan Program Aksi*, 2014, hlm 7

132 Misi (6) Program Nawa Cita Joko Widodo dan Jusuf Kalla, *Ibid* hlm 7



lingkungan laut tersebut. Sehingga pengaturan hukum tentang keselamatan pelayaran dan kebijakan pengaturan hukum pengendalian pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal baik yang bersifat *Hard law* maupun *soft law* tidak dapat efektif diimplementasikan dengan baik.

## SARAN

Untuk mengatasi hal tersebut perlu dipertimbangkan agar Indonesia sebagai negara hukum untuk sesegera mungkin mengakomodir dan mengintegrasikan unsur *Soft Law* dan *Hard Law* dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, khususnya untuk bidang yang terkait dengan hukum lingkungan.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini izinkan kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah mendukung dalam penulisan artikel ini terutama pada rekan-rekan pengajar pada FH USU, FH Univ. Panca Budi dan FH UMSU. Kami juga menyadari bahwa artikel penelitian ini jauh dari kesempurnaan, untuk itu kami secara khusus juga mengucapkan terima kasih kepada Dewan Redaksi Jurnal Ilmiah De Jure dan Reviewer yang telah mengoreksi artikel penelitian hukum ini, sehingga dapat diterbitkan dalam Jurnal Ilmiah De Jure. Semoga Allah SWT memberikan petunjuk kepada kita semua.

## DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Abbot, Kenneth W, dan Duncan Snidal. "Hard and Soft Law in International Governance." *Legalization and World Politics* 54, no. 3 (2000): 421–456.
- administrator. "No Title." Diakses November 3, 2017. <http://www.imo.org/imo/convent/pollute.htm>.
- . "No Title." Diakses November 3, 2017. <http://www.imo.org/imo/convent/summary.htm>.
- . "No Title." Diakses November 3, 2017. [http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p\\_lang=en&p\\_isn=75441&p\\_country=SGP&p\\_count=550](http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=75441&p_country=SGP&p_count=550).
- . "No Title." Last modified 2017. [www.seatrade-maritime.com](http://www.seatrade-maritime.com).
- Administrator. "IMO and The Safety of Bulk Carriers." *MIMA Bulletin*. Kuala Lumpur, 2000.
- . "No Title." Diakses September 4, 2017. [www.hukumpedia.com/eka\\_aa/perjanjian-internasional-mengintip-motif-negara](http://www.hukumpedia.com/eka_aa/perjanjian-internasional-mengintip-motif-negara).
- Ahmad, Hamzah, ed. *The Straits of Malacca: International Co-operation in Trade, Funding and Navigational Safety*. Kuala Lumpur: Maritime Institute of Malaysia, 1997.
- Andrew, Griffin. "Marpol 73/78 and Vessel Pollution : a Glass Half Full or Half Empty?" *Indiana Journal of Global Legal Studies* (1994).
- Arifin, Syamsul. *Hukum Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup di Indonesia*. Edisi Revi. Jakarta: Sof Media, 2012.
- Buang, Amriah. "Selat Malaka 1992-2006 : Iktibar Beberapa Aspek Permasalahan Dalam Mengurus Kesejahteraan Sumber Sekitaran Serantau." *Geografia Online Malaysian Journal of Society and Space* 2 (2006): 62–63.
- Capon, J. "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* 7, no. 1 (1998): 119.
- Churchill, R.R., dan A.V. Lowe. *The Law of the Sea, Great Britain*. Manchester: Manchester University Press, 1995.
- Coutrier, P.L. "Regional Cooperation in Preventing and Combating Marine Pollution in South East Asia", The ICLOS-NILOS Seminar Law of the Sea in the 1990's :Offshore Development in Indonesia." In *The ICLOS-NILOS Seminar Law of the Sea in the 1990's :Offshore Development in Indonesia*, 4. Bandung, 1992.
- Cross, Michael, Hamer, Mick. "How to Seal a Supertanker, Improving Ship Design to Prevent Oil Spill." *New Scientist* 133, no. 1812 (1992): 3–4.

# De Jure

Akreditasi: Kep. Dirjen. Penguatan Risbang. Kemenristekdikti:  
No:10/E/EPT/2019

- Dam, Syamsumar. "Masalah Selat-Selat Strategis di Asia Tenggara." *MIMK LRKN-LIPI* 11 (1984): 49.
- Dewan Kelautan Indonesia Kementerian Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia. "Kebijakan Kelautan Indonesia 2012." In *Kebijakan Kelautan Indonesia 2012*, 32. Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia Kementerian Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia, 2012.
- Dupuy, Pierre Marie. "'Soft Law and the International Law of the Environment.'" *Michigan Journal of International Law* 12 (1991): 420–422.
- Forbes, Andrew, ed. *Asian Energy Security : Regional Cooperation in the Malacca Straits*. Canberra-Australia: Sea Power Centre, 2008.
- Hasbullah, M.Arif. *Politik Hukum Ratifikasi Konvensi HAM di Indonesia-Upaya Mewujudkan Masyarakat Yang Demokratis*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005.
- Hunter, David, James Salzman, dan Durwood Zaelke. *International Environmental Law and Policy, University Casebook Series*. New York: New York Foundation Press, 1998.
- Husin, Sukanda. *Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- Ibrahim, H.M, dan Hairil Anuar Husin Husin, ed. *Maritime Institute of Malaysia, Executive Summary : Profile of the Straits of Malacca : Malaysia's Perspective*. Kuala Lumpur: Maritime Studies and Management, 1974.
- International Court of Justice (ICJ). "Case Concerning Sovereignty over Pedra Branca/ Pulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge (Malaysia/Singapore) : Memorial of Singapore." *Government of Singapore*. Last modified 2004. <http://www.icj-cij.org/docket/files/130/14133.pdf> hlmn 10-11.
- Islamy, M. Irfan. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara, 2002.
- Izaki, T. "'A Study of Evaluation of navigation Safety at the Straits of Malacca and Singapore.'" In *The International Symposium on Safety and Protection of Marine Environment in the Straits of Malacca and Singapore*, 34. Kuala Lumpur, 2007.
- Jaafar, Abu Bakar, dan MJ Valencia. "'Management of the Malacca/Singapore Straits: Some Issues, Options and Probable Responses.'" *Academica* 25, no. 25 (1985): 93–117.
- Maryani, Halimatul, dan Adawiyah Nasution. "Aspek Hukum Kebijakan Pemerintah Melindungi Industri dalam Negeri Pasca Kesepakatan Perdagangan Regional Afta-China: Studi Deskriptif Pemerintahan Provinsi Sumatera Utara." *Penelitian Hukum De Jure* 19, no. 2 (2019): 137–149.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media, 2012.
- Matsuda, Tatsuo. *The Straits of Malacca : Critical Sea-Lane Choke Point*. Diedit oleh H.Mc Pherson. Netherland: Springer, 2005.
- Nasution, Hafni Cholida. "Aspek Hukum Kerjasama RegionalAsean dalam Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut." USU, 2004.
- Nugroho, R.D. *Kebijakan Publik : Formulasi, Impelentasi dan Evaluasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo, 2003.
- Pailah, Steven Y. "Pengelolaan Isu-Isu Kemanan Di Selat Malaka Periode 2005-2006." Universitas Indonesia, 2008.
- Penguatkuasaan Agensi Maritim Malaysia. "No Title."
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2011. *Tentang Alur Pelayaran di Laut*. Republik Indonesia, 2011.
- Pusat Pendidikan dan Pelatihan Kementerian Lingkungan Hidup. *Modul : Pengelolaan dan Pengendalian Pencemaran Air Laut*. Jakarta, 2009.
- Rahman, Ausfur, LS Chia, dan Diana SP Chung. "Pollution of Water by hydrocarbons and heavy metals around Singapore." In *Proceedings of the Second Symposium on our Environment*, diedit oleh Hew Choi Sin, 11–17. Singapore: Nanyang University, 1980.

**De Jure** Akreditasi: Kep. Dirjen. Penguatan Risbang. Kemenristekdikti:  
No:10/E/EPT/2019

- Risdiarto, Danang. "Kebijakan dan Strategi Pembangunan Hukum Dalam Memperkuat Ketahanan Nasional." *Penelitian Hukum De Jure* 17, no. 2 (2017): 177–193.
- Rosalind, Lina Mauludina. "Pengaturan, Kerja Sama dan Tantangan bagi Diplomasi Indonesia di Selat Malaka." *Jurnal Diplomasi, Diplomasi Perbatasan dan Pembangunan Wilayah Terluar Indonesia* 2, no. 4 (2010): 78.
- Saeri, M. "Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka." *Transnasional* 4, no. 2 (2013): 810.
- Sakomoto, Shigeki. "Non-State Actors, Role in the Co-Operative Mechanism for the Straits of Mallacca and Singapore-Seeking to Substantiate UNCLOS Article 43." In *International Symposium on Safety and Protection of the Marine Environment in the Straits of Mallacca and Singapore*, 2. Kuala Lumpur, 2008.
- Shahryari, Mansoureh, dan Mohd Arshad Atta Mohamed. "Tipping Points in the Strait of Malacca." *MIMA Bulletin*. Kuala Lumpur, 2011.
- Sien, Chia Lin. *Alternative Routes for oil Tankers : A Financial, Technical and Economic Analysis* dalam *The Straits of Malacca, International Co-Operation in Trade, Funding and Navigational Safety*. Diedit oleh Hamzah Ahmad. Petaling Jaya: Pelandok Publications, 1997.
- Smith, J.N., dan J.M. Bewers. "Radio Nuclides in the Marine Environment-Uses and Concern." *Canadian Chemical News* 45, no. 3 (1993): 23.
- Suhaidi. *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal : Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional melalui Perairan Indonesia*. Jakarta: Pustaka Bangsa Press, 2004.
- Bin Suhor, Shamsuddin. "Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (Akta 127): Peranan dan Keberkesanan Peraturan, Perintah dan Kaedah-kaedah di Bawahnya." *Jurnal Undang-Undang* 7, no. 23 (2003): 37–50.
- Supriadi. *Hukum Lingkungan di Indonesia : Sebuah Pengantar*. Jakarta: Sinar Grafika, 2006.
- Ursula, Wassermann. "IMO: Prevention of Ocean Pollution." *Journal of World Trade Law* 17 (1983).
- Valencia, M.J, dan J.B Marsh. "Access To Straits Sealines in southeast Asia Seas : Legal, Economic and Strategic Considerations." *Journal of Maritime Law and Commerce* 16, no. 4 (2007): 513.
- Wan Dahlan, Wan Siti Adibah. "Corporate Social Responsibility (CSR) From Shipping Companies in The Straits of Malacca and Singapore." *International Journal of Business and Society* 13, no. 2 (2012): 200.
- Wijoyo, Suparto. *Hukum Lingkungan : Kelembagaan Pengelolaan Lingkungan di Daerah*. Surabaya: Airlangga University Press, 1998.
- Wikipedia. "No Title." Diakses Agustus 9, 2017. [https://en.wikipedia.org/wiki/Singapore\\_Green\\_Plan\\_2012](https://en.wikipedia.org/wiki/Singapore_Green_Plan_2012).
- . "No Title." Diakses Agustus 1, 2019. [https://en.wikipedia.org/wiki/Police\\_Coast\\_Guard\\_\(Singapore\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Police_Coast_Guard_(Singapore)).

HALAMAN KOSONG