

Sekedar memberikan pernyataan formal keterikatan terhadap suatu perjanjian internasional.

Konsep yang berlaku umum didalam hukum internasional ini juga diterapkan oleh pemerintah Indonesia<sup>2</sup>. Sesudah menandatangani perjanjian internasional tersebut, pemerintah Indonesia kemudian melakukan tindakan ratifikasi baik melalui presiden maupun dewan perwakilan rakyat (DPR). Produk hukum nasional hasil ratifikasi yang dikeluarkan oleh presiden berbentuk keputusan presiden (keppres). Sedangkan hasil ratifikasi melalui persetujuan DPR dikeluarkan dalam bentuk undang-undang (UU). Hingga sekarang ketentuan hukum mengenai ratifikasi masih berpedoman pada pasal 11 undang-undang dasar 1945 dan surat presiden kepada ketua dewan perwakilan rakyat (DPR) 2826/HK/60 tanggal 22 oktober 1960 perihal pembuatan perjanjian-perjanjian dengan negara lain<sup>3</sup>.

Dalam prakteknya, ratifikasi yang telah dilakukan oleh Indonesia terhadap perjanjian internasional yang berkaitan dengan bidang kelautan khususnya lingkungan laut kebanyakan berbentuk keputusan presiden (keppres). Sedangkan dalam bentuk undang-undang (UU) masih sangat sedikit<sup>4</sup>. Hal ini berhubungan dengan klasifikasi perjanjian internasional itu sendiri yang pada umumnya mengagap perjanjian internasional bidang lingkungan laut kurang memiliki dampak politik yang penting, walaupun demikian ada beberapa perjanjian internasional yang berkaitan dengan bidang lingkungan laut yang memiliki dampak politik yang penting dan mempengaruhi masa depan Indonesia telah berhasil disetujui oleh DPR melalui bentuk undang-undang.

---

<sup>2</sup> I Made Pasek, *Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB 1982*, Mandar Maju, Bandung 2002, hal. 71

<sup>3</sup> *Ibid* hal. 73.

<sup>4</sup> *Ibid* hal 74

Sebagai contoh adalah undang-undang No. 17 tahun 1985 yang mengesahkan intervensi PBB mengenai hukum laut 1982<sup>5</sup>.

Permasalahan yang timbul mengenai tata cara ratifikasi terhadap berbagai perjanjian internasional dilihat dari pandangan yuridis selama ini. Karena ketentuan hukum nasional belum memadai. dasar hukum mengenai tata cara meratifikasi yang selama ini ada tidak memberikan prosedur yang jelas dan baku. pasal 11 undang-undang dasar 1945 tidak menyebutkan dengan tegas adanya kata ratifikasi dan tidak memberikan kejelasan procedural mengenai tata cara meratifikasi suatu perjanjian internasional. surat presiden No. 2826/HK/60 bahkan berada diluar tata urutan perundang-undangan berdasarkan ketetapan MPR No.XX/MPRS/1966 mengenai sumber tertib hukum. Kemudian timbul masalah lagi, yaitu bagaimana menentukan atau mengkriteriakan jenis perjanjian internasional yang penting dan perjanjian internasional yang kurang penting. permasalahan ini akan menimbulkan akibat pada perjanjian internasional dibidang lingkungan laut yang dalam meratifikasi ternyata menghasilkan dua produk hukum nasional yaitu berbentuk keputusan presiden (keppres) dan berbentuk undang-undang (UU) hal ini menimbulkan suatu akibat bahwa ternyata perjanjian internasional dibidang lingkungan laut ada yang dikategorikan sangat penting dan ada yang kurang penting. berbagai perjanjian internasional dibidang lingkungan laut telah berhasil dibentuk. Namun hal ini membutuhkan keterikatan yang pasti yaitu dapat berupa ratifikasi, penerimaan atau persetujuan. bagi pemerintah Indonesia menjadi hal penting karena akan mempengaruhi system hukum nasional Indonesia dan dapat memberikan wawasan baru bagi ketentuan hukum nasional.

---

<sup>5</sup> Penunjuk Pelaksanaan Tentang Pengawasan Kapal Ikan di ZEE Indonesia, Dirjend Perikanan Departemen Pertanian, Jakarta, 1990. hal 6

Pemerintah Indonesia telah aktif dalam berbagai perundingan dibidang kelautan sejak tahun 1958 khususnya dalam konferensi hukum laut I. Dalam perundingan itu delegasi Indonesia telah menandatangani hasil konferensi tersebut yaitu konvensi mengenai landas kontinen (*convention on the continental shelf*), konvensi mengenai perikanan dan sumber daya hayati dilaut lepas (*convention of fishing and convention of the living resources of the high seas*). Serta konvensi mengenai laut lepas (*convention on the high sea*), sedangkan konvensi mengenai laut teritorial tidak ditandatangani tiga tahun kemudian konvensi-konvensi ini telah diratifikasi melalui undang-undang No. 19 tahun 1961 tentang persetujuan atas tiga konvensi jenuwa tahun 1958 mengenai hukum laut. Sehingga dari 4 konvensi hanya satu yang tidak ditandatangani dan diratifikasi yaitu konvensi mengenai laut teritorial. hal ini dikarenakan bertentangan dengan prinsip yang berlaku dalam deklarasi juanda yang menyatakan wilayah lautan Indonesia dengan daratan merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan. berbeda dengan kringen ordonantie 1933 yang menyatakan masing-masing pulau memiliki laut teritorial dengan jarak 3 mil. Sedangkan konvensi mengenai laut teritorial 1958 membatasi jarak 12 mil dari pantai namun bukan merupakan satu kesatuan dalam hal wilayah yang dimiliki secara khusus seperti deklarasi juanda. Konvensi mengenai perikanan serta pelestarian hayati laut bebas terdiri dari 12 pasal, konvensi mengenai landasan kontinen terdiri dari 15 pasal dan konvensi laut lepas terdiri dari 37 pasal. ada beberapa pertimbangan untuk meratifikasi ketiga konvensi ini yang tercantum dalam undang-undang No.19/1961. Seperti kehadiran pemerintah Indonesia dalam berbagai perundingan di konverensi hukum laut di jenuwa tahun 1958 yang hal ini dinyatakan dengan tegas dalam bagian a pertimbangan undang-undang ini : "bahwa koperensi internasional di jenuwan tahun 1958

"adequate powers" untuk melindungi "the great barrier reef"<sup>27</sup>. Usaha Australia ini mencapai kesuksesan dengan tercapainya "international agreement in 1971 to amendments to oilpol" dengan alasan "nearest land". Nearest land dalam persetujuan ini merupakan "tepi luar terumbu karang". Bagi Indonesia dengan kondisi lingkungan laut yang unik, sebenarnya dapat mengatur bagian wilayah lautnya sebagai "special area" diatur secara khusus dengan tidak menyimpang dari ketentuan-ketentuan internasional pengakuan internasional melalui konvensi hukum laut 1982 atas negara kepulauan Indonesia, membawa akomodasi bagi pelayaran internasional pada perairan dalam bentuk :

1. Hak lintas alur laut kepulauan
2. Hak lintas damai

Dengan demikian, sebagai negara kepulauan dengan posisi adanya hak pelayaran internasional menjadikan posisi lingkungan laut Indonesia berpotensi tercemar. Dalam rangka mendukung posisi negara kesatuan republik Indonesia (NKRI) dari segala ancaman dari pencemaran yang bersumber dari kapal asing diperlukan upaya-upaya maksimal untuk menentukan alur-alur laut pada perairan kepulauan Indonesia. Dalam penetapan ALKI perlu diperhitungkan jangan sampai merugikan kepentingan nasional

Indonesia atas pemanfaatan kekayaan lautnya dan dari segala ancaman pencemaran yang bersumber pada kapal yang dapat merugikan negara untuk mencegah hal demikian, diperlukan upaya-upaya penelitian dan identifikasi yang mendalam dikawasan yang akan dijadikan ALKI. Antara lain<sup>28</sup> :

1. Intensitas lalu lintas atau yang memotong ALKI
2. Lokasi daerah-daerah penangkapan ikan yang padat dan intensif

<sup>27</sup> Winisapoetro, Noegroho, TT, *ZEE Suatu Regim Sui Generis*, Sinar Grafika, Jakarta, 1996, hal. 15

<sup>28</sup> Istanto, Sugeng, F, *Hukum Internasional*, Universitas Atmajaya, Jogjakarta, 1994, hal. 994

menandatangani dan meratifikasi konvensi ini, ratifikasi atas konvensi ini juga memperhatikan konvensi mengenai kelamatan laut (*convention for the safety of life at the sea / SOLAS*) 1960 yang telah diratifikasi." Bahwa sebagai pengganti *international convention for the safety of life at sea*, 1960, konferensi internasional tentang keselamatan jiwa laut 1974. Telah ditandatangani oleh delegasi pemerintah republic Indonesia di London pada tanggal 1 november 1974.

Seperti telah dinyatakan dalam pasal 25 konvensi laut lepas 1958 yang menyatakan semua negara diminta untuk bekerja sama dalam mengambil tindakan terhadap pencemaran di laut, maka pada tanggal 29 November tahun 1969 di kota brusel negara-negara IMO telah menandatangani suatu konvensi internasional. konvensi ini bernama konvensi internasional mengenai pertanggung jawaban perdata terhadap pencemaran minyak dilaut (*international convention on civil liability for oil pollution damage*). Delegasi pemerintah Indonesia turut menandatangani konvensi ini seperti tercantum dalam ratifikasi atas konvensi ini yaitu melalui keputusan presiden No. 18 tahun 1978.

Konvensi terdiri dari 21 pasal dan bertujuan untuk menjamin ganti rugi yang sesuai untuk seseorang yang menderita akibat pencemaran minyak di laut. selain itu negara-negara harus bertanggung jawab terhadap pencemaran dilaut yang dinyatakan dalam keppres sebagai berikut: "bahwa konvensi tersebut memuat ketentuan-ketentuan tentang pertanggung jawaban antar negara peserta konvensi atas pencemaran laut gara-gara kapal asing yang melintas dilaut teritorial."

Mengingat Indonesia sebagai negara kepulauan dan memiliki laut yang luas, maka kebutuhan akan suatu ketentuan hukum internasional mengenai pencemaran laut menjadi sangat penting. apalagi letak yang strategis yaitu diantara 2 benua dan 2 samudra serta banyak dilalui kapal-kapal asing. kebutuhan ini untuk meratifikasi konvensi ini menjadi semakin penting ketika kasus pencemaran minyak dilaut yang disebabkan oleh kapal tanker "showa

maru" yang mengakibatkan Indonesia menjadi salah satu negara korban pencemaran. Perairan Indonesia seperti dinyatakan dalam keppres sebagai berikut : " bahwa untuk mencegah pengotoran laut yang disebabkan oleh minyak disepanjang perairan Indonesia, pemerintah republik Indonesia memandang perlu untuk mengesahkan konvensi tersebut pada huruf a diatas."

Pada tanggal 18 Desember 1971 negara-negara IMCO kembali mengadakan pertemuan di Brussels yang hasilnya menandatangani *international convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage*. Konvensi ini juga telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia melalui keputusan presiden nomor 19 tahun 1978 tentang pengesahan *international convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage*.

Kapal-kapal tanker maupun kapal-kapal lain dalam pengopersian sering membuang "balast" yang menyebabkan terjadi pencemaran diperairan Indonesia. Karena itu mengatur masalah pencemaran yang diakibatkan oleh pengoperasian kapal laut maka pada tahun 1973 di kota London telah ditandatangani konvensi internasional mengenai pencegahan pencemaran yang berasal dari kapal asing (*international convention for the prevention of pollution from ships*). Kemudian pada tanggal 17 february 1978 disetujui sebuah protocol dari konvensi ini yaitu *protocol of 1978 relating to the international convention for the prevention of pollution from ships*. Konvensi dan protokol ini dikenal dengan nama MARPOL 1973 /1978, merupakan hasil konperensi mengenai pencemaran dilaut dari kapal-kapal (*international conference on marine pollution from ships*) dan konferensi internasional mengenai keamanan kapal tanker dan pencegahan pencemaran (*international conference on tanker*

*safety and pollution prevention*) . pemerintah Indonesia telah meratifikasi konvensi ini dan protokolnya melalui keputusan presiden No. 46 tahun 1986.

Berkaitan dengan perkembangan hukum laut internasional, pemerintah Indonesia kembali turut serta dalam berbagai perundingan mengenai dibentuknya suatu konvensi hukum laut internasional . hingga pada akhir tanggal 10 Desember 1982 telah ditandatangani konvensi PBB mengenai hukum laut atau yang disebut UNCLOS 1982. Konvensi ini pada tanggal 16 November 1994 telah memenuhi syarat ratifikasi (minimal 60 negara meratifikasi) sehingga dapat diberlakukan . dari mulai ditandatangani konvensi hingga mencapai tahap diberlakukan konvensi ini telah memakan jangka waktu yang cukup lama yaitu hampir 12 tahun. Hal ini disebabkan banyak konsep baru diatur dalam konvensi ini seperti konsep negara kepulauan, perlindungan lingkungan laut, pembentukan mahkamah dasar laut, pembentukan otorita dasar laut dll. konvensi terdiri dari pembukaan, 17 bab, 320 pasal, 9 lampiran. Isi konvensi tersebut terdiri dari bab –bab yang mengatur masalah laut teritorial dan zona tambahan, kemudian selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, serta mengenai negara kepulauan. Ada bab-bab lain yang mengatur zona ekonomi eksklusif, ladsan kontinen, laut lepas dan masalah rezim pulau selain itu, konvensi mengatur mengenai laut teritorial atau setengah tertutup hak negara tak berpantai untuk masuk kedalam dan keluar laut serta masalah kebebasan melakukan transaksi adapula bab-bab yang mengatur masalah kawasan, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, riset ilmiah kelautan, pengembangan dan ahli teknologi kelautan, serta mengenai penyelesaian sengketa .

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas itulah yang mendasari penulis menulis judul : "PENYELESAIAN MASALAH PENCEMARAN LAUT YANG DISEBABKAN KAPAL ASING DI WILAYAH LAUT TERITORIAL INDONESIA."

## **B. PERUMUSAN MASALAH**

Dalam penelitian ini penulis akan menguraikan permasalahan sesuai dengan judul skripsi dengan maksud mengarahkan penelitian agar tepat sasaran dan tidak kabur penelitiannya. Adapun perumusan masalahnya adalah :

1. Bagaimana pengaturan pencemaran yang disebabkan kapal asing di laut teritorial Indonesia ?
2. Bagaimana dampak pencemaran yang disebabkan kapal asing di laut teritorial Indonesia ?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Maksud penelitian ini adalah untuk mengetahui tentang pencemaran laut teritorial sedangkan tujuan penelitian adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana pengaturan pencemaran yang disebabkan kapal asing di laut teritorial Indonesia
2. Untuk mengetahui bagaimana dampak pencemaran yang disebabkan kapal asing Di laut teritorial Indonesia.

### **2. Manfaat Penelitian**

1. Memberi informasi dasar tentang pencemaran yang disebabkan kapal asing atau limbah kapal yang berada di laut teritorial Indonesia.

2. Menambah pengetahuan di bidang kelautan khususnya yang menyangkut pencemaran laut khususnya di laut teritorial Indonesia.
3. Meningkatkan mutu dan informasi hukum laut Indonesia.

#### **D. METODE PENELITIAN**

Penyusun skripsi sebagai suatu karya ilmiah harus dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya. Untuk mencapai kebenaran tersebut maka diperlukan perangkaian metodologi yang tepat.

Metode penelitian adalah cara kerja sistematis dan teliti dengan tujuan untuk menemukan, mengembangkan atau menguji kebenaran suatu pengetahuan adapun metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah :

##### **1. Metode pendekatan**

Di dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode pendekatan yuridis normatif yang dimaksud pendekatan yuridis normatif ialah menggunakan kaidah-kaidah dan norma-norma hukum yang berhubungan dengan pencemaran lingkungan laut di laut teritorial Indonesia.

##### **2. Spesifikasi penelitian**

Dalam penelitian ini digunakan suatu gambaran tentang permasalahan hukum yang berkaitan dengan dampak pencemaran di laut wilayah semarang jawa tengah dan akibat pencemaran laut menurut hukum laut.

##### **3. Metode pengumpulan bahan hukum**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode pengumpulan bahan hukum yang digunakan adalah sebagai berikut :

- a. Data hukum primer yaitu bahan hukum yang diperoleh secara langsung dari lapangan, penulis menggunakan metode wawancara

- c. Data hukum tersier yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersier dalam penelitian ini adalah kamus bahasa Indonesia.

## **E. SISTEMATIKA PENULISAN**

Susunan penulisan skripsi ini dibagi dalam 4 (empat) bab, dan masing-masing bab terbagi dalam beberapa sub bab. Langkah ini diambil guna memudahkan pemahaman isi skripsi ini. Adapun dalam bab tersebut, secara berurutan dari Bab I sampai Bab IV dapat disimak seperti dibawah ini :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini penulis akan menjelaskan tentang Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Metode Penelitian dan, Sistematika Penulisan.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang Pengertian Laut, Pengaturan Pencemaran yang Dilakukan Kapal Asing di Laut Teritorial Indonesia dan Dampak Pencemaran yang Dilakukan Kapal Asing di Laut Teritorial Indonesia.

### **BAB III HASIL-HASIL PENELITIAN**

Dalam bab ini akan di bahas mengenai Pengaturan Pencemaran yang Dilakukan Kapal Asing di Laut Teritorial Indonesia dan Dampak Pencemaran yang dilakukan Kapal Asing di Laut Teritorial Indonesia

### **BAB IV PENUTUP**

Dalam bab ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian dan saran-saran yang diberikan oleh penulis

dengan mengadakan tanya jawab secara langsung berdasarkan tujuan penelitian kepada pihak-pihak yang bersangkutan yang dianggap menguasai masalah yang dibahas mengenai penulisan hukum ini. dalam hal ini penulis menentukan lokasi penelitian. bahan hukum primer yaitu bahan hukum utama yang mempunyai kekuatan mengikat kekuatan mengikat :

- 1) Konvensi jenewa tahun 1958
  - 2) Konvensi PBB tahun 1982
  - 3) Deklarasi stocholm tahun 1972
  - 4) Undang-undang nomor 5 tahun 1990 tentang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya .
  - 5) undang-undang nomor 32 tahun 2009 tentang pengelolaan lingkungan hidup.
- b. Data hukum sekunder yaitu bahan hukum untuk mendapatkan konsep-konsep atau teori mengenai suatu penelitian yang sedang dilakukan yang diperoleh dari catatan, buku-buku, makalah, undang-undang peraturan pemerintah serta arsip-arsip sebagai bahan hukum pendukung, dimana bahan hukum sekunder dibidang hukum dipandang dari segi kekuatan mengikat, bahan hukum tambahan atau bahan penunjang bagi bahan hukum primer yang terdiri dari bahan kepustakaan yaitu :
- 1) Literatul-literatul
  - 2) Website
  - 3) Artikel
  - 4) Majalah
  - 5) Koran