

Harmonisasi Konsep PSSA ke Dalam Hukum Nasional Indonesia

Harmonization of the PSSA concept into Indonesian National Law

Muhammad Ashri¹, Tri Fenny Widayanti[✉], Eka Merdekawati Djafar²,
& Syarief Saddam Rivanie³

¹Departemen Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

²Departemen Hukum Tata Negara, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

³Departemen Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Jl. Perintis Kemerdekaan Km. 10 Tamalanrea, Makassar 90245

✉Corresponding author: trifenny@unhas.ac.id

ABSTRAK

Indonesia telah mengajukan selat lombok sebagai PSSA ke IMO, hal ini dilakukan sebagai salah satu bentuk perlindungan laut, namun pengajuan masih belum mendapatkan penetapan dari IMO. PSSA harus disertai APMs (Associated Protective Measures) yang tepat untuk mengatasi risiko akibat aktivitas pelayaran PSSA bukanlah instrumen yang berdiri sendiri melainkan harus disertai tindakan perlindungan tambahan lainnya (APMs) yang mampu mendukung PSSA tersebut oleh karena itu maka diperlukan harmonisasi dalam menerapkan konsep PSSA ke dalam hukum nasional Indonesia. Penelitian ini menggunakan studi hukum normatif dengan sumber data berupa dokumen-dokumen hukum maupun referensi lainnya terkait dengan penerapan PSSA. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa banyak aturan dalam berbagai bidang yang dapat mengalami perubahan setelah ditetapkannya sebab konsep PSSA ini akan berpengaruh terhadap keadaan ekologi, sosio ekonomi budaya masyarakat di sekitar area penetapan PSSA, dalam hal riset ilmiah serta yang paling utama adalah dalam hal aktivitas pelayaran. Harmonisasi ini bisa dilakukan dengan mengadopsi konsep PSSA tersebut kedalam hukum nasional maupun membuat aturan tersendiri yang mengatur secara khusus mengenai PSSA itu.

Pendahuluan

Pencemaran laut dan permasalahan lingkungan laut telah menjadi salah satu isu penting dalam dunia internasional. Secara umum, sumber utama pencemaran laut kebanyakan berasal dari tumpahan minyak, baik dari proses di kapal, pengeboran lepas pantai, maupun kecelakaan kapal. Pencemaran laut yang bersumber dari kapal dan aktifitas pelayaran internasional merupakan pencemaran yang paling sering terjadi di berbagai wilayah laut di dunia [1].

Di Indonesia sendiri, kasus pencemaran laut yang besar pernah terjadi di tahun 1993, dimana terjadinya tabrakan antara tanker *Nagasaki Spirit* dan kapal angkut *Ocean Blessing* di lepas pantai Belawan, Sumatera Utara, yang mengakibatkan tumpahnya minyak dan mengotori perairan di sekitarnya[2]. Kemudian pada tahun 1009, di laut Timor terjadi pencemaran akibat meledaknya Kilang Minyak Montara yang dioperasikan oleh *PT. Exploration and production Australia* (PT.EPA), peristiwa yang kemudian dikenal dengan sebutan “*Montana Timor Sea Oil Spill Disaster*” disertai pula dengan zat timah hitam bercampur bubuk kimia dispersi jenis Corexit 9500 dan 9572 yang sangat beracun untuk menenggelamkan tumpahan minyak ke dasar laut Timor. Kasus ini berdampak besar terhadap kehidupan masyarakat Nusa Tenggara Timur bahkan ada yang sampai meninggal dunia yang diduga keras karena efek dari pencemaran tersebut.

Secara umum, pencemaran laut yang berbahaya terjadi karena tumpahnya minyak atau *oil spill* yang terjadi karena kecelakaan kapal tanker, pengeboran minyak lepas pantai (*offshore*), perbaikan kapal secara berkala termasuk pembersihan tangki kapal yang kemudian membuang minyak yang ada dalam tangki tersebut ke laut (*docking*),

pemotongan badan kapal akibat kondisi kapal yang sudah tidak layak dan tua (*scrapping*), dan sebagainya [3]. Kegiatan perhubungan laut dengan menggunakan kapal juga dapat dikategorikan sebagai kegiatan yang mencemari laut. Pencemaran laut oleh kapal biasanya terjadi pada kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan. Pencemaran ini umumnya disebabkan oleh tumpahan minyak dari kapal, baik yang berasal dari tangki bahan bakar atau tumpahan minyak dari kapal akibat proses pembuangan minyak kotor yang terdapat di dalam kamar mesin maupun sebagai kargo.

Dari sekian banyak sumber pencemaran laut, potensi pencemaran laut yang berasal dari aktifitas kapal dan pelayaran internasional yang selalu menjadi fokus perhatian utama masyarakat luas, karena akibat dan efek yang dirasakan secara signifikan sangat cepat terjadi dan langsung berimbas terhadap lingkungan sekitar di wilayah laut tersebut. Akibat dari tumpahan minyak yang paling berat yaitu berupa kematian yang langsung (*direct lethal effect*) terhadap organisme laut, sampai kepada berbagai akibat yang tidak mematikan secara langsung (*sub lethal effect*) yang seringkali baru dapat diketahui akibatnya setelah berlangsung beberapa saat tertentu.[4]

Akibat dari tingginya pencemaran di laut, maka lahirlah konsep perlindungan wilayah laut tertentu *special area* diakui oleh dunia internasional lalu disusul kemudian lahirlah konsep *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) yang sangat bermanfaat dalam mencegah potensi ancaman yang berasal dari peningkatan aktivitas maritim (pelayaran) dan meningkatkan ketahanan dari sistem kehidupan. Pada saat ini wilayah laut yang diakui sebagai *special area* meliputi Laut Mediterania,[5] Laut Hitam, Laut Baltik, Laut Merah, Teluk Persia, dan lain sebagainya.[6]

Sampai saat ini telah ada 17 PSSA yang telah disetujui oleh IMO yang tersebar diseluruh dunia. Beberapa diantaranya adalah *Great Barrier Reef* di Australia, Kepulauan Galapagos di Ekuador dan Kepulauan Canary di Spanyol.[7] *The Great Barrier Reef* merupakan penerapan PSSA pertama di dunia dan berhasil dilakukan oleh Australia Tahun 1990, PSSA ini bermanfaat untuk melindungi bagian yang penting dari *the Great Barrier Reef* diantara Mackay dan *The Tropic of Capricorn*.[8] Sebelum diterapkannya konsep PSSA, pada *the Great Barrier Reef* sudah sering diterapkan perlakuan khusus untuk melindunginya, namun semuanya tidak berguna dan tidak berfungsi. Mengikuti pengakuan terhadap *the Great Barrier Reef* sebagai PSSA pertama, pembahasan antara badan-badan dibawah naungan IMO terkait masalah desain yang cocok untuk standarisasi penerapan PSSA di berbagai *special area* terus dilakukan, hingga pada akhirnya diputuskan bahwa cara satu-satunya dimana dilingkungan laut diakui sebagai PSSA adalah dengan rekomendasi dari IMO.

Pembahasan terkait PSSA di Indonesia sudah dimulai sejak tahun 2008, namun baru pada tahun 2015 melalui surat Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan pertanggal 5 maret 2015 kepada IMO, Indonesia menyatakan keseriusannya dalam mempelajari PSSA. Tahun 2016, pemerintah Indonesia menetapkan lokasi potensial antara lain Kepulauan Seribu, Karimun Jawa dan Selat Lombok, dimana Selat Lombok (Kepulauan Gili dan Nusa Penida) dipilih sebagai *pilot projectnya*. Karena konsep PSSA ini berasal dari aturan internasional, maka diperlukan harmonisasi atau penyesuaian antara konsep PSSA ini dengan aturan kelautan di Indonesia.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan *explanatory*, yaitu penelitian dilakukan untuk mengetahui mengapa dan bagaimana fenomena-fenomena sosial terjadi diantara variabel-variabel penelitian serta menjelaskan dan/atau mengidentifikasi pola, tema yang berhubungan dengan fenomena/masalah penelitian [9] Pengumpulan data dilaksanakan melalui wawancara dengan beberapa informan diantaranya seperti Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Luar Negeri RI, Pusat Hidro Oseanografi TNI AL (Pushidrosal) dan Institut Teknologi Sepuluh November (ITS) dan studi dokumen seperti buku, jurnal ilmiah, hasil-hasil keputusan, undang-undang dan peraturan pemerintah maupun sumber elektronik terpercaya.[9]

Pembahasan dan Diskusi

Indonesia sebagai negara kepulauan

Konsep Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) adalah hasil keputusan dari Konvensi PBB mengenai Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982 yang diatur dalam Bagian IV Konvensi (Pasal 46-54) untuk negara-negara kepulauan (*Archipelagic State*) dan perairan negara-negara kepulauan. Menurut Pasal 46 ayat 1 UNCLOS:

“Archipelagic state means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other island”

Dari pernyataan diatas maka secara yuridis, pengertian negara kepulauan akan berbeda dengan defenisi yang secara geografis wilayahnya berbentuk kepulauan[10]. Defenisi kepulauan sendiri selanjutnya dijabarkan dalam Pasal 46 ayat (2) yang menyatakan:

“archipelago means a group of island, including part of islan, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such island, waters, and other natural features form of an instrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such.”

Perbedaan yang diuraikan dalam Pasal 46 UNCLOS 1982 diatas menimbulkan konsekuensi bahwa penarikan garis pangkal kepulauan (*archipelagic baseline*) tidak bisa dilakukan oleh semua negara yang mengatasnamakan dirinya sebagai negara kepulauan. Hal ini dikarenakan ada beberapa syarat yang harus dipenuhi bila ingin melakukan penarikan garis pangkal lurus kepulauan.[10]

Imbas dari istilah negara kepulauan maka akan melahirkan konsep hak lintas alur laut kepulauan (ALKI). Penetapan ALKI harus sesuai dengan konsep yang terdapat pada Konvensi Hukum Laut 1982, dimana *“all ships and aircrafts”* memperoleh *“right of archipelagic sea lanes passage”*. Indonesia dalam memberikan hak lintas alur laut kepulauan atas perairan kepulauannya harus mencakup semua tempat yang biasa dipakai untuk pelayaran dan penerbangan internasional (*all normal passage routes used as routes for international navigation or overflights*), dengan catatan bahwa jika disatu tempat ada beberapa tempat yang kira-kira sama kemudahannya, maka cukuplah satu saja ditetapkan

sebagai alur (*duplication of routes of similar convenience between the same entry and exit points shall not be necessary*).[11]

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan konsensus yang ditetapkan pada Peraturan Pemerintah no 37 tahun 2002, dengan membagi wilayah Indonesia untuk dilewati oleh 3 jalur ALKI dengan adanya keputusan IMO pada *sidang Marine Safety Comitte* ke-69. Jalur ALKI menjadi sebuah representasi dari luasnya wilayah perairan yurisdiksi nasional yang berkaitan erat dengan status Indonesia sebagai sebuah negara maritime. ALKI sendiri merupakan suatu wilayah terbuka yang membagi Indonesia secara strategis.

Dengan adanya hak pelayaran internasional yang ditetapkan dalam wilayah perairan Indonesia, maka hal ini akan menjadikan potensi lingkungan laut semakin tercemar akibat dari aktivitas pelayaran internasional tersebut, sehingga Indonesia harus menetapkan kebijakan yang mampu untuk mencegah dan menaggulangi potensi tercemar lingkungan laut. Penetapan ALKI memerlukan penelitian dan identifikasi yang mendalam meliputi:[11]

1. Intensitas lalu lintas lokal atau yang memotong ALKI
2. Lokasi daerah-daerah penangkapan ikan yang padat dan intensif
3. Lokasi daerah-daerah eksplorasi dan eksploitasi migas yang sedang berlangsung
4. Lokasi pipa-pipa dan kabel-kabel bawah laut
5. Lokasi daerah-daerah pariwisata, khususnya pantai-pantai dan pulau-pulau wisata yang berdekatan dengan ALKI
6. Lokasi-lokasi daerah yang sensitif dibidang lingkungan laut
7. Identifikasi kemampuan fasilitas yang ada di sepanjang ALKI untuk menghadapi segala kemungkinan, baik pencemaran lingkungan laut maupun pengamanan dan penegakan hukum.

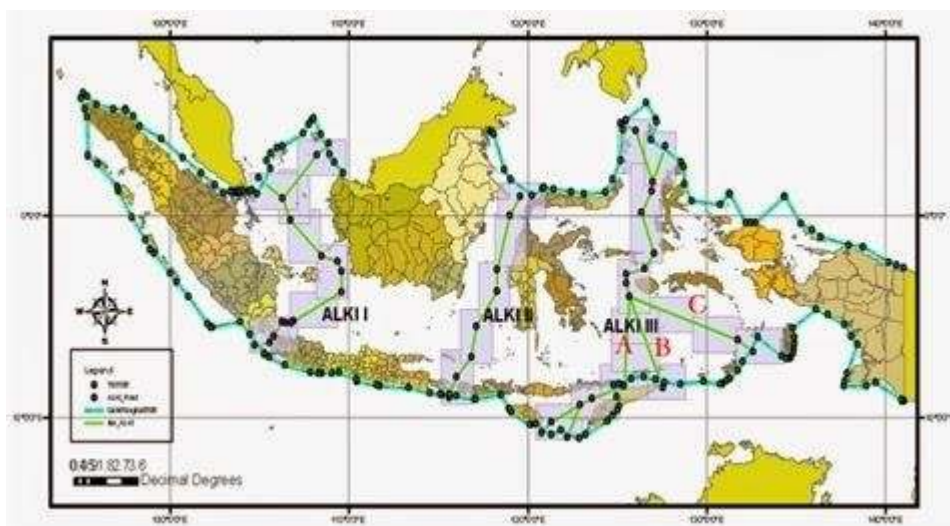
Indonesia adalah negara kepulauan pertama yang mengusulkan penetapan alur laut kepulauannya sesuai dengan UNCLOS.[12] Indonesia sebelumnya sudah pernah menetapkan alur laut bagi kapalkapal penangkap ikan asing untuk melintasi perairan Indonesia, yaitu melalui Selat Lombok dan Selat Makassar, namun dalam kerangka hak lintas damai bagi pelayaran internasional.[11]

Pasal 17-19 Konvensi Hukum Laut 1982 menjelaskan hak lintas damai (*right of innocent passage*). Pasal 17 Konvensi mengatur bahwa kapal dari semua negara baik negara pantai maupun negara tidak berpantai mempunyai hak lintas damai melalui laut teritorial. Pasal 18 Konvensi memberikan pengertian lintas (*passage*), yaitu berlayar atau navigasi melalui laut teritorial untuk tujuan melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadsteads*) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman atau berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut. Lintas harus terus-menerus, langsung serta secepat mungkin (*continuous and expeditious*), dan lintas mencakup berhenti dan buang jangkar secara normal atau karena *force majeure*. Pasal 19 UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa lintas adalah damai selama tidak mengganggu kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai.

Konvensi 1982 yang berisikan ketentuan-ketentuan mengenai hak lintas damai telah dituangkan ke dalam UU No. 6 Tahun 1996 yang diatur dalam Bab III Pasal 11-17 [13]. Ketentuan-ketentuan dalam Pasal 21 UNCLOS 1982 bertujuan untuk mengatur keselamatan pelayaran, pelestarian kekayaan hayati laut, pemeliharaan lingkungan dan pencegahan polusi, penyidikan ilmiah dan pencegahan terhadap pelanggaran-pelanggaran aturan kepabeanaan, keuangan, imigrasi, dan lainnya. Pemerintah juga telah mengeluarkan PP No. 36 Tahun 2002 yang mengatur hak lintas damai di perairan Indonesia.

Hak lintas transit (*right of transit passage*) diatur oleh Pasal 37-44 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 37 menyatakan bahwa lintas transit (*transit passage*) berlaku pada selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas (*high seas*) atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya, sedangkan hak lintas transit itu sendiri terdapat dalam Pasal 38 Konvensi yang mengatakan bahwa semua kapal (*ships*) dan pesawat udara (*aircraft*) mempunyai hak lintas transit yang tidak boleh dihalangi. Lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran (*freedom of navigation*) dan penerbangan (*overflight*) semata-mata untuk tujuan transit terus-menerus langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.

Pengaturan hak lintas damai bagi kapal asing telah diatur dalam UU No. 6 Tahun 1996 yang diatur dalam Bab III Pasal 20 dan 21 mengenai hak lintas transit mengizinkan negara-negara yang dipisahkan selat untuk membuat peraturan perundang-undangan mengenai lintas transit melalui selatselat berkaitan dengan keselamatan pelayaran, pencegahan polusi, pengaturan penangkapan ikan. Indonesia sendiri telah membagi jalur lalu lintas pelayaran Internasionalnya menjadi 3 bagian, yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III.



Gambar 1: Jalur-Jalur ALKI, diolah dari berbagai data

ALKI I Selat Sunda yang di bagian utarabercabang menuju Singapura (A1) dan menuju Laut China Selatan. ALKI II Selat Lombok menuju Laut Sulawesi. Sedangkan ALKI III yang di bagian selatan bercabang tiga menjadi ALKI III A (sekitar perairan Laut Sawu, Kupang), ALKI III B, ALKI III C (sebelah timur Timor Leste), dan ALKI III D (sekitar perairan Aru). Keberadaan tiga jalur ALKI tersebut selain merupakan jalur pelayaran internasional juga berfungsi sebagai “pintu gerbang memanjang” yang seolah membelah wilayah kelautan Indonesia. Fenomena itu dapat menjadi suatu hal yang

menguntungkan, tetapi di sisi lain membawa potensi ancaman terhadap pertahanan dan keamanan Indonesia.

Jalur pelayaran Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) pastinya ramai dan padat karena dilalui oleh kapal-kapal asing yang melintas, namun ada resiko yang terjadi akibat pembuangan dari kapal-kapal yang melintas (*ocean dumping*) secara ilegal. Sumber daya kelautan Indonesia akan tercemar akibat limbah pembuangan kapal (*ocean dumping*) secara ilegal oleh kapal asing yang sedang melintas di wilayah laut Indonesia. Salah satu contoh yang terjadi, seperti kapal-kapal asing yang membuang limbahnya di Batam dan Bintan sebelum berlabuh ke Singapura, karena di Singapura ada aturan kapal yang masuk harus sudah bersih dari limbah.

Sumber pencemaran di laut sendiri dapat dibagi menjadi 5 golongan, yaitu:[14]

1. Pembuangan kotoran dan sampah kota industri, serta penggunaan pestisida dibidang pertanian;
2. Pengotoran yang berasal dari kapal-kapal laut;
3. Kegiatan Penggalian kekayaan mineral dasar laut;
4. Pembuangan bahan-bahan radioaktif dalam kegiatan penggunaan tenaga nuklir dalam rangka perdamaian;
5. Penggunaan laut untuk tujuan militer.

Dikarenakan tingginya intensitas pencemaran di jalur ALKI, maka diperlukan penerapan PSSA untuk mencegah dampak yang semakin *maassive* di wilayah tersebut.

Konsep PSSA dan Harmonisasi dalam Peraturan Nasional Indonesia

Adapun dasar pertimbangan yang diperoleh dari penelitian-penelitian, dapat diketahui bahwa lingkungan laut memang sangat rentan terhadap zat pencemar (*special environmental sensitive*). Dengan demikian, negara yang akan membuat ketentuan khusus pada lingkungan lautnya, harus disertai dengan bukti-bukti yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, juga disertai dengan teknik yang mendukung dan informasi yang akurat. Ketentuan-ketentuan khusus tersebut harus pula diiringi dengan kewajiban- kewajiban untuk mengakomodasi kepentingan-kepentingan internasional melalui perairan nasional, misalnya dalam bentuk adanya hak lintas bagi kapal-kapal asing.[13] Ketentuan-ketentuan khusus bagi pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal harus diberitahukan kepada IMO (*International Maritime Organization*), sebagai organisasi yang berkompeten[14]. Faktor-faktor yang perlu menjadi pertimbangan menurut IMO meliputi: [14]

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

Hak pelayaran internasional yang diberikan kepada kapal-kapal asing sudah tentu akan menimbulkan potensi pencemaran yang semakin besar pada lingkungan laut

Indonesia, sehingga penerapan Konsep PSSA yang sementara ini sudah mulai di usulkan oleh Indonesia kepada IMO akan sangat membantu dalam menanggulangi dan mencegah terjadinya potensi kerusakan yang lebih besar. Namun konsep PSSA yang sementara akan diterapkan oleh pemerintah Indonesia akan memberikan dampak bagi alur laut kepulauan Indonesia, akan tetapi Indonesia dapat merubah alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang telah ditentukan atau ditetapkan sebelumnya dengan alur laut atau skema pemisah lalu lintas lainnya, “*an archipelagic state may, when circumstance require, after giving due publicity there to substitute other sea lanes or traffic separation scheme for any sea lanes or traffic separation schemes previously designated or prescribed by it.*” [15]



Gambar 2: Wilayah PSSA di dunia

Dalam perlindungan terhadap lingkungan laut wilayahnya, Indonesia memiliki tanggung jawab mutlak dalam memberikan perlindungan dan pelestarian wilayah laut negaranya. Permasalahan pelestarian dan perlindungan lingkungan laut prinsip *strict liability* paling tepat digunakan, sebab prinsip ini merupakan sistem pertanggungjawaban perdata secara seketika, sehingga ketika terjadi kerusakan terhadap lingkungan laut maka pelaku pencemaran harus bertanggungjawab untuk memperbaiki keadaan dengan memberikan ganti rugi materi untuk proses konservasi lingkungan laut tersebut.

Perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup di Indonesia termasuk lingkungan laut yang diatur dalam Undang – Undang Nomor 32 Tahun 2009 mempunyai tujuan dan sasaran utama yaitu pengelolaan secara terpadu dalam pemanfaatan, pemulihan, dan pengembangan lingkungan hidup. Tujuan dan sasaran utama tersebut, sedikit banyak dilatarbelakangi oleh adanya kenyataan bahwa telah terjadi eksplorasi dan eksploitasi tidak mengenal batas oleh manusia terhadap sumber daya alam yang mengakibatkan rusak dan tercemarnya lingkungan hidup [16].

Yurisdiksi dalam penegakan hukum terkait dengan lingkungan laut, berdasarkan MARPOL 73/78 mensyaratkan 3 (tiga) cara:

1. Mengadakan Inspeksi untuk menjamin “*minimum technical standard*”
2. Memonitor kapal-kapal bagi pemenuhan “*discharge standards*”

3. Menghukum kapal-kapal yang melakukan pelanggaran terhadap standar yang telah ditentukan dalam MARPOL

Pengelolaan lingkungan hidup diselenggarakan dengan asas tanggung jawab Negara, asas keberlanjutan, dan asas manfaat bertujuan untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan hidup dalam rangka pembangunan manusia Indonesia seutuhnya dan pembangunan masyarakat Indonesia seutuhnya yang beriman dan bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa. Upaya sadar dan terencana, yang memadukan lingkungan hidup, termasuk sumber daya ke dalam proses pembangunan untuk menjamin kemampuan, kesejahteraan, dan mutu hidup generasi masa kini dan generasi masa depan, disebut pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan hidup.

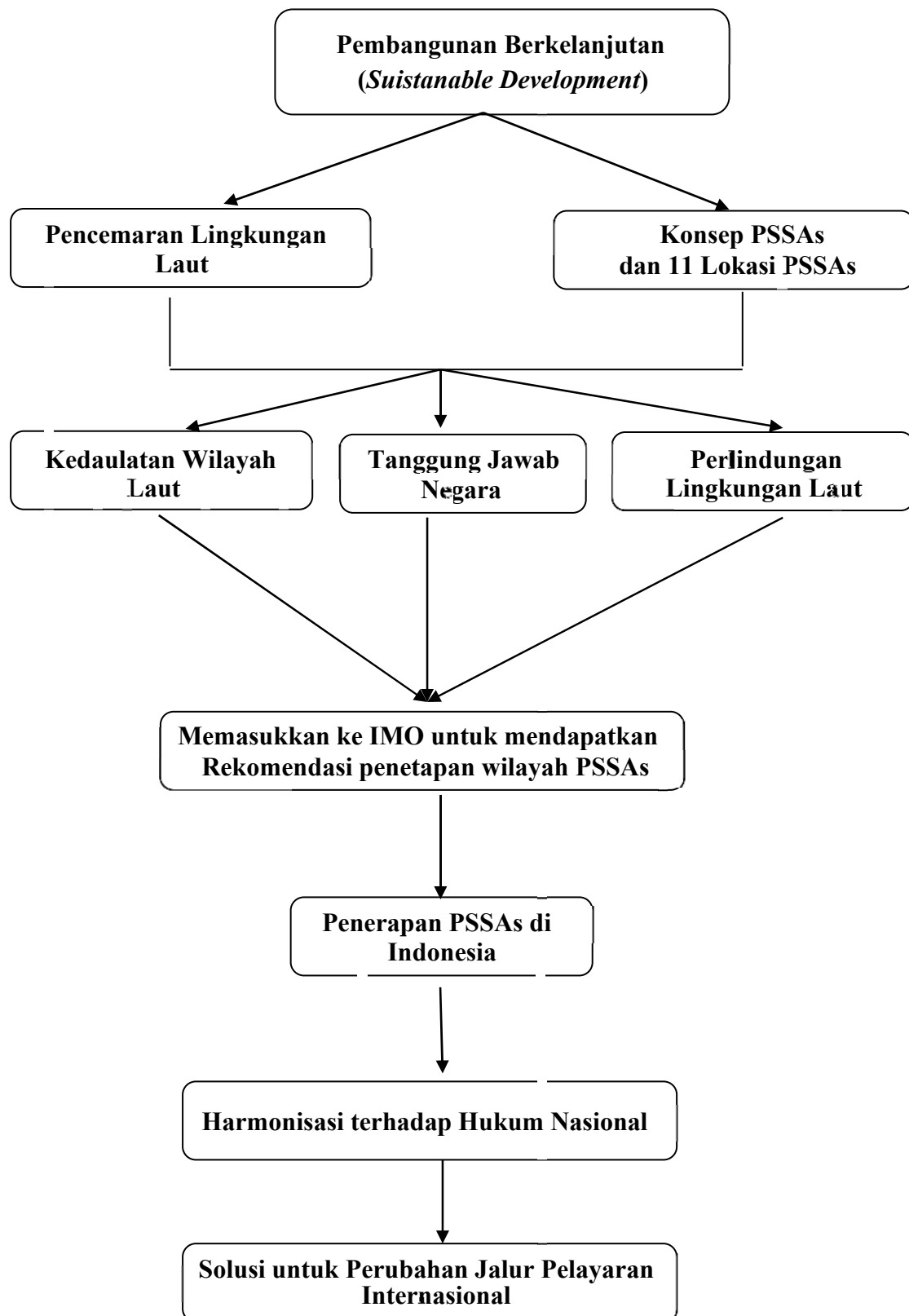
Sasaran perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup adalah:

1. tercapainya keselarasan, keserasian, dan keseimbangan antara manusia dan lingkungan hidup;
2. terwujudnya manusia Indonesia sebagai insan lingkungan hidup yang memiliki sikap dan tindak melindungi dan membina lingkungan hidup;
3. terlindungnya Negara Kesatuan Republik Indonesia terhadap dampak usaha dan atau kegiatan di luar wilayah negara yang menyebabkan perusakan lingkungan hidup.

Perlindungan lingkungan laut, baik berupa pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang bersumber dari kapal akan memerlukan koordinasi antara lembaga sehingga dibutuhkan suatu aturan untuk memberikan efektivitas perlindungan laut, terutama bagi penegakan hukumnya, namun jika terjadi pencemaran, maka tindakan yang harus dilakukan oleh negara pantai adalah:[17]

1. menetapkan koordinasi operasional seluruh instansi yang terkait dengan masalah pencemaran lingkungan laut. Koordinasi ini dapat melibatkan badan-badan (*agencies*) lain untuk meminta nasehat seperti technical scientific, lawyer, dan lain-lain;
2. mengidentifikasi tingkat resiko wilayah yang terkena pencemaran;
3. mengidentifikasi beberapa prioritas bagi daerah pantai untuk dilakukan perlindungan dan pembersihan dari pencemaran;
4. mengorganisir kecukupan peralatan penanggulangan pencemaran, sedangkan tindakan tersebut meliputi:[17]
 - a. jika memungkinkan dilakukan aksi pencegahan atau mengurangi penyebaran zat pencemar dari sumbernya;
 - b. Jika perairan pada lingkungan pantai tidak terancam pencemaran, maka dilakukan monitoring terhadap lapisan zat pencemar;
 - c. Usahakan pemulihan laut dari zat pencemar;
 - d. Perlindungan maksimal terhadap daerah yang sensitif dari zat pencemar (*key resources*);
 - e. Pembersihan terhadap garis pantai
 - f. Atau beberapa kombinasi upaya penanggulangan

Harmonisasi konsep PSSA dalam hukum nasional Indonesia



Kesimpulan

Akibat adanya pencemaran yang semakin tinggi di wilayah jalur laut Indonesia akibat intensitas pelayaran Internasional yang cukup signifikan yang kemudian mengakibatkan adanya pencemaran laut di kawasan tersebut mengakibatkan Indonesia perlu mengharmonisasikan konsep PSSA itu kedalam aturan hukum nasional. Hal ini akan berimbas pada adanya aturan khusus untuk membuat perubahan jalur pelayaran internasional dengan pertimbangan dari segala sisi. Tujuan dibentuknya perubahan jalur pelayaran tersebut untuk menyelamatkan ekosistem laut yang ada di jalur tersebut.

Acknowledgements

Penelitian ini merupakan bagian dari penelitian hibah internal Universitas Hasanuddin.

Referensi

- [1] Melda Kamil Ariadno. 2007. *Hukum Internasional Hukum yang Hidup*, Diadit Media, Jakarta.
- [2] <http://news.liputan6.com/read/670636/Kasus-pencemaran-laut-timor-agenda-apec-2013> diakses tanggal 6 mei 2019
- [3] Jurnal Inovasi, Vol.6/XVIII/Maret 2006,
- [4] Koesnadi Hardjasoemantri, *Hukum dan Lingkungan laut di Indonesia*, (Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia), Jakarta, 2001, hal. 261, sebagaimana yang dikutip oleh Diah Okta Permata, et.al, *Penerapan Pengaturan Pembuangan Limbah Minyak ke Laut oleh Kapal Tanker Dilihat dari Perspektif Hukum Lingkungan di Indonesia*, Jurnal Hukum Indonesia, Jakarta, 2014.
- [5] Penelitian yang dilakukan pada Laut Mediterania sampai dijadikan sebagai "special area" dimulai dengan adanya "The Mediterranean Action Plan" antara tahun 1975-1980. UNEP (United Nations Environment Programme) dan negara-negara regional laut mediterania bekerjasama dalam menunjang keberhasilan rencana aksi ini yang didukung oleh para saintis kelautan. Lihat Haas, Peter M., "International Cooperation: Building Regimes for Natural Resources and the Environment", *Massachusetts Institute of Technology Alumni Associate Technology Review*, (Januari 1990)
- [6] IMO's Web Site-Summary of Status of Convention, (24-06-2000), <http://www.imo.org/imo/convent/summary.htm>.
- [7] International Maritime Organization, 2013, *Explore the world of PSSAs* dalam [Http://pssa.imo.org/#/globe](http://pssa.imo.org/#/globe), sebagaimana yang dikutip oleh Priyati Lestari
- [8] Res. 30/24, M.E.P.C. Doc. RES/30/24 (Nov. 16, 1990); Blanco-Bazán, *supra* note3, at 345
- [9] Agustinus Bandur, *Penelitian Kualitatif Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVivo 11 Plus*, (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2016)
- [10] Mirza Satria Buana, *Hukum Internasional: Teori dan Praktek*, Rajawali Press, Jakarta, 2011
- [11] Hasjim Djalal, "Penentuan Sea Lanes (ALKI) melalui Perairan Nusantara Indonesia", Paper pada Penataran Hukum Laut Internasional, Unpad, Bandung 1996
- [12] Siaran Pers Menteri Luar Negeri RI mengenai Penetapan 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), Jepang: KBRI-Ottawa,
- [13] UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- [14] Hasjim Djalal, *Perjuangan Indonesia di bidang Hukum Laut*, Bina Cipta, Bandung
- [15] United Nations Convention on the Law of the Sea
- [16] Adji Samekto, *Studi Hukum Kritis: Kritik Terhadap Hukum Modern*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang,
- [17] IMO, *Manual on oil Pollution, Section II*