

ANALISIS SENGKETA BALLAST WATER PADA KEMARITIMAN ATAS INVASIVE ALIEN SPECIES (IAS) BERDASARKAN BALLAST WATER MANAGEMENT AND SEDIMENT CONVENTION (BWMC) 2004

by Helmi Putra Joehandanda

Submission date: 23-Dec-2021 12:30PM (UTC+0700)

Submission ID: 1735201850

File name: revisi_jurnal_Helmi_putra.pdf (491.62K)

Word count: 7572

Character count: 49513

ANALISIS SENGKETA BALLAST WATER PADA KEMARITIMAN ATAS INVASIVE ALIEN SPECIES (IAS) BERDASARKAN BALLAST WATER MANAGEMENT AND SEDIMENT CONVENTION (BWMC) 2004

Helmi Putra Joehanda

14
Fakultas Hukum

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Jalan Semolowaru Nomor 45, Surabaya 60118, Indonesia

helmiputra102@gmail.com

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini pada dasarnya untuk mengetahui penyelesaian sengketa mengenai pencemaran lingkungan laut berupa *Invasive Alien Species* akibat pengelolaan *Ballast Water* berdasarkan pada *Ballast Water Management and Sediment Convention* tahun 2004. Dalam prakteknya laut sering digunakan sebagai *trade route*, namun muncul dampak yang ditimbulkan salah satunya pencemaran laut. Dalam studi kasusnya sebagian besar kelautan dunia saat ini telah tercemar akibat dari kapal yang digunakan pada kegiatan perdagangan melalui jalur laut. Kapal memiliki suatu system yaitu *Ballast Water*, digunakan sebagai pemberat bertujuan sebagai penyeimbang ketika kapal berlayar di perairan. Inilah sumber utama yang menyebabkan pencemaran lingkungan laut terutama oleh *Invasive Aliens Species*. Dengan pertimbangan tersebut *Internasional Maritime Organization (IMO)* membentuk konvensi yaitu *Ballast Water Management Sediment Convention* pada tahun 2004. Konvensi tersebut mengatur mengenai pengelolaan air balas untuk meminimalisir kerusakan lingkungan laut akibat *Invasive Aliens Species*. Sebanyak 45 Negara telah meratifikasi konvensi tersebut, Namun beberapa Negara yang telah meratifikasi konvensi tersebut membuat pedoman atau pengaturan sendiri untuk mengatur pengelolaan air balas di wilayahnya. Itu disebabkan konvensi yang dibentuk oleh IMO tidak sepenuhnya menanggulangi peningkatan *Invasive Aliens Species* di daerah yang baru yang mengalami pencemaran laut akibat pengelolaan *Ballast Water*. Namun beberapa Negara ada yang masih yang bergantung pada pengaturan menurut konvensi tersebut. Dalam penelitian ini metode yang digunakan ialah metode yuridis normatif yaitu melakukan pengkajian terhadap aturan hokum dan penerapan BWMC terkait pengelolaan air balas. Penelitian ini menitikberatkan pada penyelesaian sengketa mengenai pencemaran laut oleh *Invasive Aliens Species* akibat pengelolaan air balas.

Kata Kunci : *Ballast Water, Invasive Aliens Specises, Sengketa, BWMC*

38
ABSTRACT

This research basically aims to find out the resolution of disputes regarding marine environmental pollution in the form of *Invasive Alien Species* due to *Ballast Water management* based on the *Ballast Water Management and Sediment Convention* in 2004. In practice the sea is often used as a trade route. However, in the case study, most of the world's oceans are currently polluted as a result of ships, especially expedition ships that pass by sea. The ship has a system, namely *Ballast Water*, which is used as a ballast aimed as a counterweight when the ship sails in the waters. It is the main source that causes pollution of the marine environment, especially by *Invasive Aliens Species*. With these considerations, the *International Maritime Organization (IMO)* established a convention, namely the *Ballast Water Management Sediment Convention* in 2004. The convention regulates the management of ballast water to minimize damage to the marine environment due to *Invasive Aliens Species*. As many as 45 countries have ratified the convention, however several countries that have ratified the convention have made their own guidelines or arrangements to regulate ballast water management in their territory. This is because the convention established by IMO does not fully address

the increase in Invasive Aliens Species in new areas experiencing marine pollution due to ballast water management. However, some countries are still dependent on the arrangements according to the convention. In this study, the method used is the normative juridical method, namely conducting an assessment of legal rules and the application of BWMC related to ballast water management. This study focuses on resolving disputes regarding marine pollution by Invasive Aliens Species due to ballast water management.

Keywords: Ballast Water, Invasive Aliens Species, Dispute, BWMC

A. Pendahuluan

Dasar utama yang dijadikan landasan dalam mekanisme pengelolaan *Ballast Water System* adalah *Ballast Water Management and Sediment Convention* (BWMC) 2004. Dalam BWMC memuat standart-standart yang dapat digunakan negara dalam melakukan pengelolaan pada sistem air balas. BWMC hanya menjelaskan tentang mekanisme pengelolaan air balas, namun tidak secara spesifik mengatur mekanisme penyelesaian sengketa apabila terjadinya sengketa antarnegara. Salah satu sengketa yang dapat ditimbulkan adalah perpindahan habitat *Invasive Aliens Species* (IAS). IAS merupakan organisme dan *pathogen* akuatik berbahaya (*Harmful Aquatic Organism and Pathogens*) yang dapat mengancam organisme laut yang lain. Dalam beberapa dekade, indeks pertumbuhan perdagangan internasional melalui jalur laut terus meningkat¹ setiap tahunnya. Tentu ini menjadi tren positif bagi sektor ekonomi pada setiap negara. Namun di sisi lain ada dampak negatif yang ditimbulkan dari perdagangan internasional melalui jalur laut, salah satunya kerusakan ekosistem⁴⁰ laut akibat pencemaran. Pencemaran tersebut diakibatkan oleh human error, seperti pada sistem *ballast water* pada kapal. *International Maritime Organization* (IMO) menjelaskan sistem air balas adalah sistem untuk membawa air yang tersuspensi ke dalam kapal untuk mengontrol keseimbangan, stabilisasi dan tekanan saat kapal berlayar.¹

Pada penelitian *shipping* di Eropa dengan mengambil sampel air balas, dan menemukan fakta ada ribuan spesies yang terdapat pada air balas (dari gangga hingga ikan ikan kecil).² IAS tersebut akan terus hidup dan berkembang ditempat yang baru, ekosistem di perairan tersebut akan menjadi terganggu. Dalam jumlah yang tinggi IAS dapat mempengaruhi kejernihan laut dan dapat mengurangi populasi organisme laut yang ada di area tersebut, karena tidak dapat hidup berdampingan dengan IAS yang terbawa oleh air balas.

Kasus dampak IAS semakin menjadi perhatian khusus bagi khalayak umum di dunia termasuk beberapa negara yang mempunyai wilayah kemaritiman yang luas. IMO yang menaungi keselamatan dan keamanan kemaritiman dunia membentuk pedoman dan pengaturan bagi kapal kapal yang berlayar. Salah satu mekanisme yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) adalah BWMC 2004. Pada konvensi tersebut dibagi menjadi 5 *Annex*. Adapun diluar *annex* konvensi tersebut memiliki 17 pedoman dimana pedoman tersebut mengatur tentang pedoman teknis mengenai implementasi konvensi air balas dan bersifat tidak mengikat. Konvensi air balas hingga saat ini setidaknya telah diratifikasi oleh 86 negara dan mewakili 91,12% dari tonase pelayaran niaga dunia.³

IMO memberikan hak kepada tiap-tiap negara untuk membuat regulasi terkait sistem air balas untuk mengatur wilayah kemaritimannya. Seperti halnya Kanada yang telah membentuk regulasi

¹ Ballast Water Management Convention," *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*, IMO Doc. BWM/CONF/36, 13 Februari 2004, art. 1(7)

² S. Gollasch, et al., "Life in Ballast Tanks" di dalam *Invasive Aquatic Species of Europe: Distribution, Impacts and Management*, ed. E. Leppakoski, et al., (Dordrecht: Kluwer Academic Publishers, 2002),

³ https://en.wikipedia.org/wiki/Ballast_Water_Management_Convention

untuk mengatur wilayah kemaritimannya yaitu *Canada Ballast Water Regulation* untuk mengatur wilayah kemaritimannya. Regulasi ini dikeluarkan oleh Kanada setelah terjadinya kasus pencemaran di *Great Lake*. Kanada juga telah meratifikasi konvensi air balas pada tahun 2010. Selain Kanada, negara Indonesia pun juga meratifikasi konvensi air balas pada tahun 2015. Indonesia menjadi negara terakhir sebelum konvensi air balas resmi diberlakukan secara internasional. Berbeda dengan Kanada, Indonesia belum mempunyai peraturan sendiri untuk pengelolaan air balas di wilayah yuridiksinya. Ini menandakan bahwa konvensi air balas belum sepenuhnya efektif untuk melindungi kemaritiman terhadap ancaman IAS.

Penelitian ini lebih menekankan pada upaya yang dilakukan apabila terjadinya sengketa antar negara terkait pengelolaan sistem air balas jika dilihat dari perspektif Hukum Internasional. Dari penelitian tersebut juga dapat diketahui bagaimana prosedur atau skema penyelesaian sengketa terkait sistem air balas berdasarkan *Ballast Water Management and Sediment Convention (BWMC)* tahun 2004.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana kedudukan BWMC dalam penanggulangan *Ballast Water* atas IAS berdasarkan perspektif hukum internasional?
2. Bagaimana penyelesaian sengketa *Ballast Water System* atas IAS berdasarkan BWMC?

C. Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif (*normative legal research*) yaitu penelitian yang bertujuan menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, doktrin-doktrin hukum dan menganalisa penelitian terdahulu guna menemukan solusi dari isu hukum pada penelitian ini. Pada penelitian hukum normatif ini juga mengkaji aspek hukum, peraturan-peraturan yang ada untuk menemukan upaya penyelesaian secara efektif pada sengketa terkait sistem air balas.

D. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Kedudukan BWMC Dalam Penanggulangan *Ballast Water* Berdasarkan Perspektif Hukum Pelayaran

A. Kedudukan BWMC Dalam Penanggulangan *Ballast Water* Berdasarkan Perspektif Hukum Pelayaran

Dalam prosedurnya terjadi dua proses dalam sistem air balas, yaitu *ballasting* dan *deballasting*. *Ballasting* adalah proses dimana pengambilan air laut ke dalam tangki balas kapal yang digunakan sebagai pemberat kapal. Ketika kapal berlayar tidak membawa muatan, kapal akan menjadi tidak seimbang karena tidak ada titik tumpu sebagai pemberat. Maka dalam hal ini air balas digunakan sebagai pemberat. Kemudian ketika kapal membawa muatan dan muatan itu menjadi pemberat, maka air balas tidak diperlukan lagi. Dalam proses ini air balas akan dibuang dari tangki balas ke laut, proses inilah yang dinamakan *deballasting*.

Kapal berbendera negara yang melakukan kegiatan pelayaran maupun perdagangan internasional diwajibkan menerapkan pedoman *Ballast Water Treatment System (BWTS)*. BWTS merupakan sistem pengelolaan air balas yang digunakan sebagai pedoman dan telah diatur kedalam regulasi D-2 (standart yang digunakan oleh kapal untuk membatasi mikroorganisme yang terkandung dalam kapal saat proses *deballasting*). Regulasi D-2 merupakan regulasi lanjutan dari D-1 (standart yang digunakan oleh kapal untuk membatasi pergantian air balas hingga 95%). Terdapat

beberapa pilihan prosedur yang diatur kedalam G8 dan G9 dalam BWTS yang dapat dijadikan pedoman :

1. Metode *Filtration* dan *Chemical*, Pada tahap pertama mikroorganisme dan juga kotoran yang berukuran besar di *filter*, kemudian air balas akan diberikan cairan kimia untuk membunuh beberapa mikroorganisme kecil yang lolos pada tahap pertama. Pada saat proses *deballasting* air balas terlebih dahulu dinetralsir untuk menghilangkan bahan kimia yang digunakan pada tahap sebelumnya;
2. Metode *Filtration* dan UV/TiO₂, Terlebih dahulu mikroorganisme dan juga kotoran di *filter*, selanjutnya cahaya dipancarkan melalui *titanium dioxide*. Cahaya diatur agar TiO₂ akan menghasilkan O₂ dan *Hydroxyl Radical* yang difungsikan untuk menyeterilkan air balas dari berbagai organisme dan kotoran. Beberapa sistem menggunakan *ultraviolet*. Namun pada tahap ini tidak menggunakan bahan kimia, ini akan mengakibatkan beberapa mikroorganisme dapat berkembang biak. Maka dari itu, pada proses *deballasting* diperlukan *retreatment*;
3. Metode Kavitasi, Filtrasi dan *Electrolysis*, Pada tahap ini tidak menggunakan bahan kimia, metode kavitasi difungsikan untuk merusak bagian sel dari mikroorganisme yang lolos dari proses Filtrasi. Setelah itu, *electrolysis* yang menghasilkan nitrogen dan ion *hydroxyl* untuk membunuh beberapa organisme yang lolos pada tahap sebelumnya;
4. Metode Gas (*Inert gas - ozon*), Gas *Inert* dimasukkan ke dalam pipa venturi saat pengambilan air balas, ini akan mengurangi kadar oksigen di dalam air balas. Beberapa sistem juga menggunakan *ozone* sebagai penunjang *disinfectan*. Dalam proses *deballasting* dibutuhkan proses penetralan/ penyesuaian PH;
5. Metode *Electrolysis*, Pada tahap ini mikroorganisme akan dihancurkan dengan *sodium hypochlorite* dan radikal bebas dalam sistem *electrolysis*. *Sodium hypochlorite* berada pada air balas, difungsikan untuk mencegah mikroorganisme untuk berkembang biak di dalam tangki balas. Dalam proses *deballasting*, terlebih dahulu dilakukan penetralan pada air balas;
6. Metode *Magnetic Sparation*, Pada tahap ini menggunakan serbuk magnetik pada saat proses *ballasting*, dan akan menarik mikroorganisme kemudian menggumpal sehingga dapat terfilter. Dalam metode ini tidak ada penggunaan bahan kimia, sehingga tidak perlu adanya proses penetralan pada air balas.

Setelah BWTS telah sesuai dengan pedoman dalam regulasi G8 dan pada pedoman pengolahan telah dipenuhi, maka administrasi maupun *International Maritime Organization* (IMO) harus memberikan persetujuan untuk melakukan pelayaran internasional. Pelayaran adalah kegiatan yang berupa pengangkutan di perairan, kepelabuhan keselamatan dan keamanan lingkungan laut. Secara garis besar pelayaran internasional adalah kegiatan pengangkutan yang dilakukan di perairan dan melewati batas yuridiksi negara- negara lain. Dalam mencapai keefesiensian dan efektivitas ialah dengan menggunakan penyeragaman ketentuan hukum maritim yang mencakup internasional.

Dalam penggunaan prosedur penyeragaman bertujuan sebagai pedoman bagi negara pelaku pelayaran internasional, apabila kapal negara tersebut melakukan peristiwa hukum yang menimbulkan akibat hukum di wilayah negara lain, maka kapal negara tersebut dapat memperkirakan konsekuensi apa yang akan diterima. Namun pada realitasnya, bukan perkara mudah untuk menseragamkan regulasi hukum maritim. Dikarenakan sebagian besar negara tidak mengadopsi atau meratifikasi konvensi-konvensi maritim internasional. Itu diakibatkan konvensi-

konvensi maritim internasional tidak sesuai dengan sistem atau regulasi hukum yang ada pada negara pelaku pelayaran. Ada beberapa standart yang dapat digunakan dalam melakukan penyeragaman, yaitu;

1. Penyeragaman secara mutlak;
2. Penyeragaman secara relatif; dan
3. Pengurangan kendala-kendala pada kegiatan kemaritiman.

Dalam *Convention on International Sales of Goods (CISG)* tahun 1980, lebih menerapkan penyeragaman secara relatif maupun pengurangan kendala- kendala pada kegiatan kemaritiman. Itu dikarenakan penyeragaman mutlak akan menemui kendala yaitu perbedaan sistem yang berlaku pada negara-negara pelaku pelayaran, dan mengakibatkan pertentangan bagi para pihak negara yang bersangkutan.

Dalam *Convention on International Sales of Goods (CISG)* tahun 1980, lebih menerapkan penyeragaman secara relatif maupun pengurangan kendala- kendala pada kegiatan kemaritiman. Itu dikarenakan penyeragaman mutlak akan menemui kendala yaitu perbedaan sistem yang berlaku pada negara-negara pelaku pelayaran, dan mengakibatkan pertentangan bagi para pihak negara yang bersangkutan. Konvensi tersebut juga memuat bahwa negara-negara pelaku pelayaran tidak diwajibkan untuk melakukan penyeragaman mutlak, itu didasari pada pasal 7 CISG;

- (1) *In the interpretation of this Convention, regards is to be had to it's international character and to the need to promote uniformity in it's application and observance of good faith in international trade;*
- (2) *Question concerning matters governed by this convention which are not expressly settled in it are to be settled in conformity with the generally principle on which it's based or, in the absence of such principles, inconformity with the law applicable by virtue of the rules of private international law.*

Hukum maritim internasional termasuk hukum internasional (hukum *public*) dan dapat disebut juga hukum perdata internasional (*conflict of law*). Hukum perdata internasional adalah hukum yang mengatur hubungan keperdataan antara dua negara yang memiliki kewilayahan yang berbeda. Objek hukum perdata internasional adalah alternatif hukum yang dijadikan dasar bagi dua negara yang bersengketa, yaitu perjanjian diantara para pihak ataupun putusan pengadilan asing yang telah diakui.

Dalam penjelasan hukum maritim adalah sistem hukum yang berkaitan dengan pelayaran, perdagangan dan navigasi kelautan, berupa pengangkutan orang maupun barang yang melalui jalur laut. Jadi hukum maritim bisa mencakup secara luas bukan hanya pelayaran dan perkapalan tetapi juga mencakup perdagangan yang melewati jalur laut. Sebagian besar pelayaran dilakukan secara internasional dengan melewati batas- batas wilayah negara lain. Tentu hal ini hukum maritim akan terikat pada hukum internasional sebagai dasar regulasinya. Beberapa regulasi yang dijadikan dasar hukum maritim internasional;

1. *United Nations Convention of the Law of the Sea (UNCLOS) 1982;*
2. Konvensi yang dikeluarkan oleh lembaga *International Maritime Organization (IMO)*;
3. Ketentuan atau kebijakan yang dilahirkan oleh lembaga *International Labor Organization (ILO)*;
4. Perjanjian maupun ketentuan yang dihasilkan oleh organisasi non pemerintah terkait kemaritiman;
5. Kebiasaan/ *culture* yang diberlakukan pada bidanag kemaritiman (pelayaran/perdagangan internasional).

Kegiatan kemaritiman sebagian besar dilakukan melalui kontrak perdata antar negara yang bersangkutan. Walaupun dalam regulasinya mengenal adanya asas kebebasan berkontrak, namun kontrak perdata yang disepakati akan terpengaruh oleh sistem hukum dari wilayah berlangsungnya kegiatan maritim. Salah satu regulasi kemaritiman yang dibutuhkan dalam pelayaran adalah *Ballast Water Management and Sediment Convention* (BWMC).

Sebelum itu, beberapa negara masih menerapkan penggunaan *ballast water exchange*, yang mengizinkan kapal tidak menggunakan BWTS dalam proses *deballasting*. Pedoman ini tidak dianjurkan, karena melanggar regulasi dalam BWMC. Jika pedoman ini terus diterapkan, maka akan ada kemungkinan kerusakan ekosistem laut akibat pencemaran laut atau pergantian biota laut yang bersifat invasif. Sebagian besar negara menganggap bahwa regulasi yang dibuat dalam mengatur sistem pelayaran di negaranya, telah cukup untuk mengatasi pencemaran laut di wilayah negara tersebut. Beberapa regulasi pelayaran yang dimiliki oleh negara didunia :

a. **Amerika Serikat (AS)**

Amerika Serikat (AS) sebagai negara adikuasa memiliki kemajuan yang pesat di berbagai bidang, diantaranya dalam bidang ekonomi. Amerika memiliki ribuan mil perairan yang mendukung berbagai kegiatan perekonomian seperti, transportasi, penangkapan ikan dan pengangkutan minyak dan gas terutama perdagangan. Bukan hanya perdagangan dalam negeri namun mencakup internasional. Industri maritim di AS sangat penting untuk menjaga keamanan dan kemakmuran warga AS. Untuk mengatur sistem perdagangan di wilayahnya, AS memiliki beberapa kebijakan;

1. *The Merchant Marine Act*

Regulasi ini dikeluarkan pada tahun 1920 dapat disebut juga dengan istilah *Jones Act*. Regulasi ini memuat aturan kegiatan perdagangan maritim di wilayah perairan Amerika. Dimana pada pasal 27 dari regulasi ini berhubungan dengan *cabotage* (perdagangan pesisir). Dalam hal ini mensyaratkan bahwa semua barang yang diangkut harus menggunakan kapal AS dan pengoperasian juga diwajibkan orang AS. Dimana pelayar yang beroperasi di sekitar pantai atau perairan AS harus warga negara Amerika. Ini untuk mencegah adanya warga negara asing yang dapat menguasai wilayah Amerika. Regulasi ini juga membantu dalam mempertahankan industri perkapalan Amerika.

2. *Maritime Security Program (MSP)*

Pedoman ini mengatur tentang pemeliharaan armada kapal yang masih berfungsi untuk kegiatan komersial (perdagangan maupun pelayaran) dan juga mendukung persyaratan pengangkutan laut berkelanjutan. Pedoman ini mulai digunakan oleh AS pada tahun 1996, yang awalnya diperuntukkan bagi 47 kapal berbendera Amerika. MSP diotorisasi ulang pada tahun 2003 dan diberlakukan menjadi 60 kapal yang digunakan sebagai kapal pertahanan militer kemaritiman Amerika. Sebagian besar kapal internasional juga turut berpartisipasi dalam *maritime administration* (MARAD) yang tertuang pada MSP.

3. *Cargo Preference Requirements*

Istilah *Cargo Preference Requirements* digunakan sebagai undang-undang, regulasi dan kebijakan pemerintah AS, yang mewajibkan penggunaan kapal berbendera Amerika harus bermuatan kargo yang dimiliki dan dibiayai oleh pemerintah Amerika.

b. **Australia**

Australia memiliki beberapa aturan yang digunakan sebagai landasan regulasi untuk mengatur wilayah kemaritimannya. Salah satunya *Admiralty Act*, yang didefinisikan sebagai

yuridiksi/ kewilayahan dan berkaitan dengan sistem pelayaran serta perbatasan dengan kemaritiman internasional. Kemudian regulasi lainnya adalah *Carriage of Goods by Sea Act 1991* dimana memuat tentang pengaturan kapal dari cara pemuatan hingga pembuangan maupun muatan yang dibawa berlayar. Australia juga memiliki hukum pidana yang disebut dengan *Crimes (Ships and Fixed Platforms) Act 1992*, yang mengatur yuridiksi pidana untuk melakukan tindakan yang diambil apabila terjadi pelanggaran yang terjadi di laut atau kemaritiman Australia.

Regulasi lain yang diratifikasi karena penggunaan teknologi penyerapan karbon adalah *The Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act 2006*. Kemudian regulasi *The seafers Rehabilitation and Compensation Act 1992*, yang mengatur tentang perlindungan dan rehabilitasi bagi orang-orang yang terluka dalam pelayaran. Regulasi lainnya yang digunakan untuk mengatur operasi pelayaran di Australia, yaitu *The New South Wales Shipping Registration Act 1981* dan *The Commercial Vessels Act 1979*. Regulasi ini berlaku bagi negara bagian Australia, tentang pelayaran yang masuk ke dalam wilayah perairan *New South Wales* dan muatan kapal, jenis kapal serta kebutuhan kapal untuk membawa peralatan keselamatan yang digunakan dalam keadaan darurat.

c. Indonesia

Indonesia memiliki regulasi untuk mengatur kemaritiman diwilayahnya. Regulasi itu berupa peraturan perundang - undangan No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang berkaitan dengan pengangkutan muatan kargo/orang, dan kegiatan yang berhubungan dengan perkapalan (navigasi dan transportasi laut) serta keselamatan dan bentuk penegakan hukumnya yang terjadi di wilayah kemaritiman Indonesia.

Dalam mewujudkan keamanan dan keselamatan, undang-undang tersebut juga mewajibkan kapal memiliki sertifikat keselamatan. Sertifikat keamanan ini dikenal dengan sebutan *Seaworthiness Certificate*, namun dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 terdapat perubahan yaitu lebih kepada penjalasan aplikatif sertifikat yang dikhususkan untuk keselamatan pada kapal penumpang, keselamatan pada kapal kargo (meliputi konstruksi kapal barang, keselamatan perlengkapan kapal barang, keselamatan radio kapal barang dan kelayakan dan penumpang kapal penangkap ikan).

d. Kanada

Kanada mengadopsi beberapa hukum internasional untuk mengatur hukum kemaritiman di wilayahnya. Beberapa regulasi yang diadopsi dari regulasi internasional oleh Kanada, dalam mengatur wilayah kemaritimannya;

1. *The Pilotage Act*, regulasi ini mengatur untuk setiap otoritas kepanduan dapat melisensikan/ memberikan izin kepada pengoperasi kapal untuk membawa kapal di wilayah kemaritiman Kanada;
2. *Marine Transportation Security Act (MTSA)*, regulasi ini untuk menangani keamanan pelabuhan dan jalur perairan. MTSA juga mewajibkan membentuk organisasi atau komite di semua pelabuhan nasional untuk mengoordinasikan kegiatan semua kelompok kepentingan di pelabuhan, termasuk lembaga federal, lokal dan negara bagian lainnya, industri dan masyarakat yang melakukan kegiatan menggunakan perahu;
3. *Canadian Navigable Water Protection Act (CNWA)*, regulasi ini bertujuan untuk memperkuat perlindungan lingkungan, termasuk melindungi perairan dimana masyarakat memiliki hak untuk melakukan pelayaran.

4. *Canada Shipping Act (CSA) 2001*, undang-undang ini mengatur keselamatan transportasi laut dan perahu rekreasi, serta perlindungan lingkungan laut.

e. **China**

China memiliki peraturan yang dinamakan *Lawfare*, mewajibkan kapal yang membawa jenis muatan tertentu untuk memberikan laporan kepada pihak berwenang China saat akan transit ke wilayah perairan China. Undang-undang Tiongkok tahun 1992 juga menegaskan bahwa;

1. Kapal militer asing memerlukan izin untuk memasuki perairan territorial;
2. Kapal selam yang melewati perairan Tiongkok perlu transit ke permukaan; dan
3. Kapal yang membawa muatan/jenis barang yang berbahaya harus memiliki dokumentasi yang diperlukan dan mengambil tindakan pencegahan dalam menangani kargo.

Beberapa regulasi hukum yang dimiliki oleh beberapa negara pelaku pelayaran, memiliki beberapa kesamaan, salah satunya pemeriksaan kargo/muatan yang dibawa oleh kapal sebelum transit di wilayah kemaritiman di negaranya. Namun, dalam hukum pelayaran beberapa negara tersebut tidak memuat pengaturan sistem air balas khususnya dalam pencemaran yang diakibatkan oleh biota laut yang bersifat invasif. Pentingnya BWMC untuk dijadikan pedoman dalam sistem pelayaran, untuk meminimalisir atau bahkan mencegah terjadinya pencemaran laut terutama pada pencemaran akibat perpindahan biota laut yang bersifat invasif.

B. Kedudukan BWMC Dalam Penanggulangan *Ballast Water* Atas IAS Berdasarkan Perspektif Hukum Internasional

Terdapat regulasi internasional yang mengatur tentang kemaritiman dan beberapa regulasi internasional telah berlaku bagi negara-negara maritim, salah satunya *Ballast Water Management and Sediment Convention* (BWMC) 2004. BWMC telah memenuhi syarat untuk diberlakukan secara internasional, yaitu telah diratifikasi oleh 35% tonase pelayaran niaga dunia. BWMC dikeluarkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) yang merupakan organisasi yang dibentuk oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) untuk mengatur wilayah kemaritiman dunia.

A. Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB)

PBB berperan penting untuk menjaga kedamaian dan keamanan internasional, termasuk batas-batas yuridiksi suatu negara. Batas-batas negara meliputi batas udara/luar angkasa, daratan hingga perairan. Perairan memiliki peranan penting dalam suatu negara khususnya dalam pertumbuhan ekonomi. Perairan digunakan sebagai jalur laut untuk pelayaran maupun perdagangan internasional. Namun terdapat beberapa permasalahan dalam kegiatan pelayaran/perdagangan internasional, salah satunya adalah pencemaran laut yang diakibatkan oleh kapal yang digunakan pada kegiatan tersebut. Dalam permasalahan tersebut akan mengakibatkan terjadinya perengketaan antar negara. Dengan permasalahan dan akibat yang ditimbulkan, PBB membentuk suatu badan khusus yang ditugaskan untuk menangani permasalahan yang terjadi pada kemaritiman/perairan. Badan tersebut dinamakan *International Maritime Organization* (IMO). Dalam Piagam PBB tujuan didirikannya PBB adalah :

- a. Menjaga perdamaian yang berarti juga menjaga keamanan internasional di setiap negara. Untuk memenuhi konsep tersebut maka perlu adanya Tindakan antisipasi atau pencegahan agar tidak terjadinya ancaman berupa penyerangan yang dapat mengakibatkan rusaknya tujuan konsep perdamaian dunia. Sehingga perlu adanya proses penyelesaian sengketa yang bersifat musyawarah atau damai jika terjadi adanya pertikaian antar negara dengan dasar dukungan dari hukum internasional yang berlaku. Diharapkan dalam pertikaian

- tersebut tidak disertai dendam melainkan dengan kata damai dan sepakat untuk tetap menjalin perdamaian.
- b. Membantu hubungan antar negara untuk menjalin persahabatan berdasarkan dengan tidak adanya sebuah dominasi antar negara. Oleh sebab itu perlu adanya setiap negara untuk dapat mengakui tentang persamaan hak, membiarkan negara untuk dapat menentukan sistem pada negara dan saling mendukung pada antar negara. Dengan begitu akan memenuhi perdamaian dunia pada setiap negara;
 - c. Memberikan akses Kerjasama pada setiap negara untuk dapat menjalin dan memecahkan beberapa permasalahan yang meliputi persoalan ekonomi, social, kebudayaan. Selain persoalan tersebut juga ada beberapa persoalan yang harus digerakan meliputi sisi kemanusiaan dengan memberikan secara penuh pemenuhan hak- hak manusia dengan tidak adanya pembedaan dalam warna kulit, agama, suku hingga bangsa.
 - d. Menjadi penengah untuk memberikan musyawarah pada setiap Tindakan yang dilakukan oleh antar negara agar tercapainya tujuan bersama.⁴

B. *International Maritime Organization (IMO)*

IMO adalah badan khusus yang dibentuk oleh PBB, bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran, pencegahan pencemaran laut dan atmosfer oleh kapal. Organisasi ini dibentuk pada tahun 1948 di Jenewa dengan nama *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*, kemudian pada tahun 1982 diubah menjadi *International Maritime Organization (IMO)*.⁵ Tujuan utama dari IMO adalah menciptakan kerangka peraturan untuk industri pelayaran yang adil dan efektif, diadopsi dan diterapkan secara universal. Langkah yang digunakan IMO mencakup semua aspek, termasuk pada desain kapal, konstruksi, peralatan, pengawakan, pengoperasian hingga pembuangan untuk memastikan bahwa tidak adanya permasalahan atau pencemaran pada kemaritiman.

Tugas pertama dari IMO adalah mengadopsi konvensi versi baru *The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, semua konvensi yang berhubungan dengan perjanjian yang berkaitan dengan keselamatan kemaritiman. Tugas lain IMO juga diberikan tugas untuk membuat sistem yang memberikan kompensasi kepada negara yang mengakibatkan negara mereka mengalami kekuarangan secara finansial akibat pencemaran.

Kemudian pada tahun 1978, IMO mengeluarkan konvensi internasional yaitu *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* yang dikenal dengan Konvensi Marpol 73/78. Konvensi ini memuat tentang pencegahan pencemaran/polusi laut akibat aktivitas laut seperti pelayaran/perdagangan maupun kecelakaan yang terjadi di laut. Konvensi lainnya yang di keluarkan adalah *Ballast Water Management and Sediment Convention (BWMC)* tahun 2004. Konvensi ini memuat pengelolaan air balas untuk pencegahan *Invasive Aliens Species (IAS)*.

C. Konvensi Marpol 73/78

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Konvensi Marpol 73/78) adalah konvensi yang memuat tentang pencegahan pencemaran/polusi terhadap lingkungan laut akibat kapal yang digunakan sebagai kegiatan pelayaran/perdagangan internasional ataupun dari kecelakaan yang terjadi perairan. Konvensi ini diratifikasi oleh IMO tanggal 2

⁴ Slamet Suhartono, *5* Engantar Hukum Internasional, Cakrawala Media, Surabaya, hal. 137

⁵ IMCO Assembly Resolution 18, *Research into the Effect of Discharge of Ballast Water Containing Bacteria of Epidemic Diseases*, MP/CONF/WP.29, 31 October 1973, 24.

⁶ IMO Assembly Resolution A.774(18), *Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediments Discharges*, 4 November 1993, online: <http://www.sjofartsverket.se/upload/5121/774.pdf>.

November 1973, pada konferensi *Tanker Safety and Pollution Prevention* (TSPP). Dalam konvensi membahas pencemaran lingkungan laut oleh minyak, bahan kimia, bahan beracun/berbahaya, limbah dan sampah. Konvensi ini mulai diberlakukan secara efektif pada tahun 1976 dan telah memiliki 6 *Annex*

D. *Ballast Water Management and Sediment Convention* (BWMC)

Ballast Water Management and Sediment Convention (BWMC) adalah regulasi yang mewajibkan kapal mematuhi standart dan aturan terkait sistemasi pengelolaan dan penerepan proses pengendalian air ballas pada kapal. Regulasi dan sistemasi sangat dibutuhkan untuk mencegah adanya kerusakan lingkungan yang disebabkan dari tidak adanya filter atau proses pengendalian pada organisme air dari wilayah satu ke wilayah lainnya. Selain dari dampak organisme air juga untuk mengatur pengurangan pembuangan sedimen dan organisme akibat tidak adanya filterisasi. Konvensi ini diterbitkan oleh IMO dan diadopsi dari Konvensi Marpol pada *Annex IV*. BWMC diterbitkan IMO pada tahun 2004 namun dapat diberlakukan secara global pada 8 september 2017. Berdasarkan Konvensi semua kapal yang terlibat dalam kegiatan pelayaran maupun perdagangan internasional akan diwajibkan untuk mengelola air pemberat dan sedimen pada standart tertentu dan disetujui oleh administrasi anggota negara. Kapal juga diwajibkan membawa *Notebook* air balas dan sertifikat BWM Internasional.

Dalam hal ini IMO sebagai badan khusus yang dibentuk oleh PBB memiliki peranan penting dalam pembentukan regulasi kemaritiman internasional. Ini bertujuan untuk menjaga keamanan dan perdamaian antar negara khususnya pada wilayah kemaritiman. Namun seringkali terdapat dampak negatif bagi negara yang wilayah kemaritimannya digunakan sebagai kegiatan pelayaran maupun perdagangan internasional. Salah satu dampak buruk yang ditimbulkan adalah perpindahan organisme asing akibat dari sistem air balas yang ditimbulkan pada kapal yang digunakan dalam kegiatan tersebut. Ini akan memunculkan konflik atau sengketa antar negara. Dalam BWMC hanya dijelaskan aturan untuk melakukan pengelolaan air balas namun tidak menjelaskan secara spesifik terkait opsi penyelesaian sengketa yang digunakan apabila terjadi perselisihan sengketa antar negara.

2. Penyelesaian Sengketa *Ballast Water System* Atas IAS Berdasarkan BWMC

Kegiatan Pelayaran maupun Perdagangan Internasional memberikan beberapa dampak negatif, salah satunya pada sistem air balas pada kapal yang digunakan pada kegiatan tersebut. Tentunya hal yang ditimbulkan pada kegiatan tersebut adalah pencemaran laut yang berasal dari minyak, limbah sampah, zat beracun dan terutama pada perpindahan *Invasive Aliens Species* (IAS) yang mengancam ekosistem laut lainnya. Beberapa aturan dalam pengelolaan air balas dikeluarkan untuk meminimalisir terjadinya pencemaran laut akibat IAS, salah satunya adalah *Ballast Water Management and Sediment Convention* (BWMC) 2004.

IMO selaku organisasi yang merumuskan BWMC, memberikan hak pada tiap-tiap negara untuk menyelesaikan sengketa dengan aturan pada tiap masing-masing negara dan mengadopsi BWMC untuk dijadikan pedoman dalam mengatur wilayah kemaritimannya. Terdapat beberapa opsi yang digunakan dalam hukum internasional untuk menyelesaikan sengketa internasional.

A. Mekanisme Penyelesaian Sengketa *Ballast Water System* Berdasarkan Hukum Internasional

Dalam Penyelesaian Internasional tentang kemaritiman, *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) sebagai konvensi yang memuat tentang hukum laut memberikan beberapa opsi yang dapat digunakan oleh pihak yang bersengketa. Opsi ini telah termuat pada pasal 287 ayat 1 UNCLOS yang berbunyi;

"When signing, ratifying or acceding to this convention or at any time thereafter, a State shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the following means for the settlement of disputes concerning the interpretation or application of this convention;

- a. The International Tribunal for the Law of the Sea established in accordance with Annex VI;
- b. The International Court of Justice;
- c. An Arbitral Tribunal constituted in accordance with Annex VII;
- d. A Special Arbitral Tribunal constituted in accordance with Annex VIII for one or more of the categories of disputes specified therein.

42

a. **International Tribunal of The Law of Sea (ITLOS)**

Berdasarkan Annex VI dari Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) dibentuk badan khusus yang digunakan dalam menangani perkara tentang hukum laut yaitu *International Tribunal for the Law of the Sea* (Mahkamah Hukum Laut Internasional). Namun badan khusus ini dapat disebut juga dengan Tribunal dan dijadikan forum untuk menyelesaikan masalah yang timbul pada konvensi. Konvensi ini dibentuk pada tahun 1996 setelah berlakunya UNCLOS pada tahun 1994. ITLOS telah mengadopsi beberapa pedoman yang digunakan dalam menyelesaikan perkara;

1. *The Rules of Tribunal* (Aturan Pengadilan);
2. *The Guidelines Concerning the Preparation and Presentation of Cases Before the Tribunal* (Pedoman tentang Persiapan dan Presentasi Kasus di Hadapan Pengadilan);
3. *The Resolution on the Internal Judicial Practice* (Penyelesaian Praktik Peradilan Internal Perkara Sebelumnya di Pengadilan).

Pada tahap awal dilakukan pengajuan oleh negara yang bersangkutan ke pengadilan, selanjutnya sebelum dilakukan pengadilan terdapat beberapa proses lagi meliputi Prosedur intitusi, Prosedur Tertulis, negosiasi/perjanjian, Prosedur Lisan hingga dilakukan pemeriksaan sengketa kemudian ITLOS menetapkan putusan sementara. Dijelaskan pada pasal 290 UNCLOS apabila salah satu pihak pada suatu sengketa mengajukan berkas pengaduan kepada pengadilan/tribunal, maka ITLOS dapat membuat dan menetapkan undang-undang sementara. Penetapan undang-undang oleh ITLOS, didasari atas perlindungan hak-hak wilayah kemaritiman negara yang mengajukan pengaduan kepada Tribunal. Kemudian ITLOS akan memberikan undang-undang sementara kepada negara yang mengajukan pengaduan.

b. **International Court Justice (ICJ)**

International Court Justice (ICJ) merupakan salah satu organ utama PBB dan dikenal dengan pengadilan internasional, memiliki fungsi untuk menyelesaikan perselisihan umum antar negara dengan keputusan dan pendapatnya sebagai sumber utama hukum internasional termasuk penyelesaian sengketa terkait kemaritiman. ICJ mengadili masalah yang berkaitan dengan hukum laut, misalnya pada penetapan batas laut dan pencemaran laut akibat kegiatan yang dilakukan di perairan. Berdasarkan pada Pasal 65 ICJ, dalam penyelesaian kasus sengketa *Ballast Water System* yang mengakibatkan pencemaran laut berupa perpindahan IAS ada beberapa alternatif yang digunakan;

1. ICJ memberikan pendapat pada penasihat hukum pada setiap pertanyaan atas permintaan dengan acuan hukum tertentu untuk mendapatkan kesepakatan bersama;
2. Pertanyaan-pertanyaan yang diajukan harus diserahkan di meja pengadilan secara tertulis sebelum dimulainya pengadilan.

Namun pemberian pendapat harus dilakukan oleh seorang mediator yang kekhususan dibidang tertentu baik dalam bentuk lingkup teori maupun praktik lapangan perihal penyelesaian sengketa yang sedang disengketakan. Dalam prosedur penyelesaian sengketa tersebut, diharapkan dapat

memberikan solusi penyelesaian sengketa terkait *Ballast Water System* yang mengakibatkan pencemaran laut berupa perpindahan IAS.

c. Arbitral Tribunal (Majelis Tribunal)

Arbitral Tribunal (Majelis Arbitrase) adalah majelis hakim yang dianggap netral yang bersidang dan duduk di pengadilan untuk menyelesaikan sengketa melalui arbitrase. Penyelesaian sengketa ini diatur ke dalam *Annex VII*. Dalam menjalankan tugasnya, dibutuhkan dua arbiter atau lebih di mana masing-masing memiliki tugas masing-masing. Dimana terdapat arbiter yang memiliki keahlian khusus dalam bidang hukum maupun penyelesaian sengketa secara damai (mediasi).

Pengadilan Arbitrase mengacu pada panel dari satu atau lebih arbiter yang bertanggungjawab untuk mengadili perselisihan antara para pihak. Namun Majelis Arbitrase tidak seperti hakim pada umumnya dimana kekuasaan maupun kewenangannya telah tertera pada hukum nasional yang telah relevan, pada tugas dan wewenang Majelis Arbitrase ditentukan oleh; kesepakatan para pihak yang bersengketa dan Aturan arbitrase yang berlaku.

d. Special Arbitral Tribunal (Majelis Arbitrase Khusus)

Special Arbitral Tribunal (Majelis Arbitrase Khusus) diatur dalam *Annex VIII* dibentuk untuk penyelesaian sengketa terkait masalah khusus. Majelis ini dibatasi untuk kategori sengketa tertentu yaitu meliputi ekosistem laut meliputi macam perikanan, mekanisme perlindungan dan cara melestarikan lingkungan laut, sehingga untuk dapat mewujudkan hal tersebut perlu adanya penelitian ilmiah kelautan dan navigasi termasuk dumping dan pencemaran dari kapal (*Ballast Water System*). Para pihak dapat mengajukan gugatan terkait sengketa yang dihadapi melalui prosedur arbitrase khusus yang diatur dalam UNCLOS dengan pemberitahuan tertulis yang ditujukan kepada pihak lain atau pihak-pihak yang bersengketa. Pemberitahuan tersebut harus disertai dengan pernyataan tuntutan dan alasan yang mendasarinya.

Namun selain mekanisme penyelesaian yang disarankan oleh UNCLOS, terdapat mekanisme lain yang dapat dijadikan opsi bagi pihak-pihak yang bersengketa yaitu;

1. **Administrative Due Diligence**, dalam penggunaan mekanisme ini membutuhkan informasi secara berkala dari *administrator*, karena setiap kapal yang akan melewati/memasuki wilayah kemaritiman negara lain harus mendaftarkan dan melaporkan setiap kegiatan yang dilakukan didalam area wilayah negara tersebut. Setiap kapal juga harus menginformasikan segala hal tentang jenis kapal, muatan yang dibawa hingga sistem kapal yang digunakan termasuk sistem air balas (harus sesuai dengan standart internasional). Itu dilakukan guna mencegah terjadinya dampak yang ditimbulkan oleh kapal. Sehingga apabila terjadinya sengketa terkait dampak yang ditimbulkan terutama pada sistem air balas, negara/*administrator* dapat menentukan kapal bendera negara mana yang melakukan pencemaran lingkungan laut yang berasal dari sistem air balas;
2. **Financial Due Diligence**, cara penyelesaian sengketa ini umumnya lebih dipilih oleh pihak-pihak bersengketa karena konsep keuntungan yang didapatkan oleh pihak yang bersengketa. Keuntungan yang didapatkan adalah negara dapat menentukan kapal mana yang mencemari lingkungan di wilayah kemaritimannya tanpa harus mengkaji ulang prosedur seperti pada tahap penyelesaian *administrative due diligence*. Dan negara yang dirugikan pada sistem air balas dapat meminta kompensasi dari kapal berbendera negara yang melakukan pencemaran lingkungan laut yang berasal dari sistem air balas.

B. Konsep Penyelesaian Sengketa Pada Tiap-Tiap Negara Terkait *Ballast Water System*

Penyelesaian sengketa dalam sengketa *Ballast Water System* bukan hanya berlandaskan pada hukum internasional saja, tetapi tiap-tiap negara memiliki aturan/regulasi tersendiri. Berikut beberapa contoh aturan hukum negara dalam mengatur *Ballast Water System* di wilayah kemaritimannya;

a. Australia

Australia meratifikasi *Ballast Water Management and sediment Convention* (BWMC) pada November 2006. Australia juga memiliki pedoman pengelolaan air balas di wilayah kemaritimannya, dimana setiap operator kapal wajib memiliki panduan terkait kebijakan praktik terbaik dan berlaku untuk semua kapal yang beroperasi secara internasional khususnya kedalam wilayah domestic Australia. Kewajiban legislatif pada kapal untuk pengelolaan sistem air balas dimuat kedalam *Commonwealth Biosecurity Act 2015*. *Commonwealth Biosecurity Act* tahun 2015 menjelaskan bagaimana mengelola ancaman keamanan hayati terhadap tumbuhan, hewan maupun kesehatan manusia di wilayah Australia maupun wilayah luar territorial Australia.

Dalam mengelola regulasi tersebut, memastikan keamanan keanekaragaman hayati Australia dapat bertahan. Dalam artian menimbulkan keseimbangan antara menjaga perlindungan keanekaragaman hayati dan juga mempertahankan perekonomian Australia dengan berdagang secara internasional. Dalam regulasi ini pemerintah Australia merancang secara fleksibel dan responsive terhadap perubahan teknologi seperti pada sistem air balas maupun tantangan pada keanekaragaman hayati.

Standart kapal yang dilengkapi dengan sistem air balas perlu mempunyai *Ballast Water Management Plan* (BWMP). BWMP harus mendapatkan persetujuan dari otoritas survey, badan klasifikasi, atau administrasi kapal. Untuk *flag state* Australia, BWMP harus disetujui oleh Direktur Biosekuriti atau dari otoritas survey yang telah disetujui. *The Natural Resource Management Ministerial Council* (NRMCM) dan *Australian Transport Council* setuju untuk mengembangkan sistem nasional untuk pencegahan dan penanggulangan serangan hama laut yang juga termasuk kedalam pengaturan nasional untuk air balas. Pemerintah Australia juga mempercepat kerja sama dengan negara bagian dan territorial untuk mengembangkan peraturan perundang-undangan dan persyaratan air balas dosmetik yang sesuai dengan persyaratan pemerintah Australia untuk mengelola spesies asing pada Sistem air balas.

b. Kanada

Kanada telah meratifikasi *Ballast Water Management and Sediment Convention* (BWMC) pada tanggal 8 april 2010. Walaupun di tahun 1980, Kanada telah membuat sebuah regulasi terkait sistem air balas. Namun baru dipublikasikan pada tahun 1989 oleh pemerintah Kanada. Pembuatan pedoman pengolahan sistem air balas berdasarkan pada penelitian yang dilakukan di Grande Entrée Lagoon, Magdalen Islands. Pedoman ini menjelaskan kapal yang masuk ke wilayah perairan *St. Lawrence River* dan *Greet Lakes* dari luar territorial Kanada diharuskan melakukan pembuangan air balas (*deballasting*) dan melakukan kembali proses memasukkan air balas kembali (*ballasting*) ditengah samudera. Pedoman ini merupakan pengaturan air balas paling ketat di dunia dan berdasarkan pedoman ini, IMO membuat pengaturan sistem air balas (BWMC) yang digunakan sebagai dasar pengaturan sistem air balas secara internasional.

Kemudian pedoman tersebut dituangkan kedalam undang-undang pada tahun 2006 dengan istilah *Ballast Water Control and Management Regulation* dan disebut sebagai *Canada Ballast Water Regulation*.⁷ Pada undang-undang ini mensyaratkan setiap kapal yang masuk ke dalam territorial

perairan Kanada (kapal berbendera Kanada maupun kapal berbendera asing) untuk melakukan pengelolaan air balas. Selain itu undang-undang tersebut juga mewajibkan kapal yang akan berlayar membawa rencana pengelolaan air balas. Pedoman ini menjadi pedoman paling ketat di dunia.⁸

Di tahun 2013, kapal yang masuk ke dalam wilayah perairan *great lakes* dari luar wilayah Kanada terlebih dahulu melakukan pemeriksaan pengolahan sistem air balas ketika kapal tersebut transit. Kapal yang tidak mengikuti persyaratan dalam pemeriksaan, maka kapal tersebut diharuskan membawa air balas dan residunya karena pada wilayah *great lakes* tidak boleh dilakukan proses *ballasting* maupun *deballasting*.

c. Malaysia

Malaysia meratifikasi BWMC pada 27 September 2010, dan menjadi salah satu negara Asia Tenggara pertama yang meratifikasi BWMC dan mulai berlaku pada tahun 2011. Sebelum Malaysia memberlakukan secara efektif, pemerintah Malaysia membuat aturan bahwa setiap kapal yang dibuat pada setelah 1 Juni 2012 dengan kapasitas air balas 5000 m³ harus melaksanakan regulasi D-2 Konvensi air balas. Dalam regulasi tersebut mensyaratkan mikroorganisme yang terkandung pada air balas yang akan dibuang.

Namun Malaysia tidak memiliki regulasi sendiri untuk mengatur wilayah negaranya seperti negara Kanada. Di tahun 2015 pejabat otoritas Malaysia yang menaungi kelautan dan kemaritiman Malaysia mengeluarkan perintah kepada pemilik kapal, pengusaha jasa perkapalan, nahkoda maupun operator pelabuhan untuk mengikuti pengelolaan air balas sesuai dengan standar regulasi internasional.

d. Indonesia ³⁹

Indonesia menjadi salah satu negara yang meratifikasi BWMC pada November tahun 2015. Dan Indonesia merupakan negara terakhir yang meratifikasi sebelum BWMC menjadi dasar sistem air balas yang berlaku secara internasional.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Eliza Dayinta Harumanti yang dituangkan ke dalam jurnal yang berjudul "Pengelolaan Air Balas: Kerangka Hukum Internasional dan Perbandingan Hukum di Indonesia" tahun 2015 menjelaskan bahwa Indonesia telah memiliki kemauan untuk meratifikasi air balas.⁹ Itu didasari pada Selat Malaka yang dijadikan jalur lalu lintas perdagangan maupun pelayaran secara internasional, ini dapat berpotensi terjadinya pencemaran kemaritiman di Selat Malaka.¹⁰

Sama halnya dengan negara Malaysia, Indonesia belum memiliki regulasi sendiri terkait sistem air balas. Namun sebelum meratifikasi, Indonesia telah membuat regulasi terkait pengelolaan air balas yang diatur ke dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim Pasal 48, 49, 50 pada sub bab Manajemen Air Balas.¹¹ Dalam pembuatan regulasi tersebut pemerintah Indonesia mengacu pada Konvensi Marpol 73/78. Namun pada isinya regulasi tersebut sangat berbeda dengan BWMC, dimana dalam regulasi tersebut secara spesifik hanya menjelaskan tentang pencegahan lingkungan laut akibat pencemaran minyak.

⁸ The Great Lakes Seaway Ballast Water Working Group, "2013 Summary of Great Lakes Seaway Ballast Water Working Group February 2014", hal. 2

⁹ Eliza Dayinta Harumanti, *Pengelolaan Air Balas: Kerangka Hukum Internasional dan Perbandingan Hukum di Indonesia*, 2015

¹⁰ Pencemaran Air Ballast Ancam Perairan Batam, <http://kepri.antaranews.com/berita/28809/pencemaran-air-ballast-ancam-perairan-batam>, diakses pada 18 Desember 2021.

¹¹ Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2014 Tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim, 2014

Dalam pasal lain juga diatur mengenai setiap kapal yang mempunyai tangki minyak ukuran 100 GT- 149 GT wajib mempunyai *oil record book*. Dimana dalam *oil record book* mencatat segala kegiatan kapal ketika berlayar, termasuk proses pengolahan sistem air balas dari proses *ballasting* dan *deballasting*. Sementara pada kapal yang memuat bahan cair yang beracun, kapal wajib menyediakan *cargo record book* untuk mencatat kegiatan kapal yang sama. Dalam peraturan tersebut juga diatur proses *ballasting* dan *deballasting*. Kedua proses tersebut dilakukan pada jarak minimal 12 mil dari pesisir atau dapat juga dilakukan pada jarak 3 mil apabila terjadinya kendala pada sistem pengolahan data akibat sistem air balas, dengan kedalaman min 12 meter dari permukaan laut.

e. Amerika

Dalam mengatur wilayah kemaritimannya, pembuatan regulasi Amerika dibuat berdasarkan kasus yang terjadi di wilayah kemaritiman Amerika. Salah satunya kasus pencemaran lingkungan akibat perpindahan spesies asing yang menginvasi perairan *Great Lakes* Pada tahun 1988. Spesies asing yang bersifat invasif terdeteksi di *Great Lakes*, spesies tersebut diketahui sebagai *Zebra Mussels* yang habitat aslinya berasal dari laut kaspia. Sebelumnya spesies ini telah menginvasi danau *St. Claire*, namun di tahun 1988 *Zebra Mussels* menginvasi wilayah *Great Lakes*.

The United States Coast Guard (USCG) badan yang menangani kemaritiman dan penyelamatan yang berhubungan dengan penegakan hukum angkatan bersenjata amerika, membuat sebuah regulasi terkait pengelolaan air balas. *Coast Guard* adalah layanan maritim, militer yang memiliki misi penegakan hukum maritime dengan yuridiksi di perairan domestik dan internasional. Badan ini beroperasi di bawah Departemen Keamanan Dalam Negeri Amerika Serikat (AS) selama masa damai dan dalam masa perang dapat ditransfer ke departemen angkatan laut AS oleh presiden maupun pada kongres AS. Dalam menunjang pengelolaan air balas dikeluarkan *Advisory Ballast Water Management* (ABS) pada Oktober tahun 1999, yang berisi tentang pengelolaan air balas dan pertukaran air balas. Namun hingga saat ini, Amerika belum meratifikasi regulasi sistem air balas (BWMC).

D. KESIMPULAN

Kedudukan BWMC berdasarkan perspektif hukum internasional dibagi menjadi 2 sub bab:

1. Tiap-tiap negara memiliki regulasi sendiri untuk mengatur kegiatan pelayaran di wilayah kemaritimannya. Sebelum negara meratifikasi BWMC, setiap kapal bendera negara masih menerapkan *Ballast Water Exchange*. Dimana kapal tidak diwajibkan untuk menerapkan *Ballast Water Exchange*, yang kemudian IMO mengeluarkan pedoman untuk seluruh kapal wajib menggunakan sistem air balas. Dan ini bertujuan untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya pencemaran laut terutama pencemaran akibat perpindahan organisme asing yang bersifat invasive.
2. PBB membentuk suatu badan khusus untuk mengatur wilayah kemaritiman yaitu IMO. IMO mulai membentuk konvensi *The International Convention for the Prevention of Pollution of Ships* yang dikenal dengan *Konvensi Marpol*. Kemudian pada tahun 2004 dikeluarkan kembali Konvensi yaitu *Ballast Water Management and Sediment Convention* (BWMC), yang mengatur pengelolaan air balas dan diadopsi dari Konvensi Marpol. Dalam BWMC memuat tentang mekanisme pengelolaan air balas yang efektif, sehingga mencegah terjadinya pencemaran laut akibat air balas.

Dalam mekanisme penyelesaian sengketa *Ballast Water System* Atas IAS Berdasarkan BWMC dibagi menjadi 2 sub bab:

1. Dalam mekanisme internasional, UNCLOS memberikan beberapa opsi penyelesaian sengketa terkait *Ballast Water System*. Beberapa opsi tersebut ialah *International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)*. Secara mekanisme pihak yang bersengketa dapat mengajukan tuntutan kepada ITLOS. Beberapa tahap yang akan dilakukan ITLOS adalah prosedur tertulis, prosedur lisan, negosiasi/perjanjian dan melakukan pemeriksaan hingga mengeluarkan putusan sementara. Opsi selanjutnya adalah menggunakan *International Court of Justice (ICJ)*, dimana dalam mekanismenya menggunakan mediator. Mediator memiliki hak untuk menyampaikan pendapat-pendapat yang baik atau jalan tengah atas sengketa tersebut. Dalam penggunaannya, mediator wajib memiliki pengalaman khusus dan bidang atas sengketa tersebut. UNCLOS juga memberikan opsi melalui *arbitral tribunal*, dimana dalam penyelesaian sengketa
2. Australia memiliki regulasi *Commonwealth Biosecurity Act* yang digunakan untuk mencegah ancaman keamanan hayati terhadap tumbuhan, hewan dan kesehatan manusia di wilayah territorial Australia.¹² Sebelum itu, tahun 1986 danau *St. Claire* mengalami pencemaran laut akibat IAS. Namun pada saat itu belum ada regulasi yang mengatur tentang kasus tersebut, sehingga kasus tersebut tidak ditindaklanjuti lebih lanjut. Kemudian negara Kanada juga memiliki regulasi terkait sistem air balas yaitu *Canadian Ballast Water Control and Management Regulation*. Regulasi ini dibentuk setelah terjadi kasus pencemaran laut akibat IAS di *Great Lakes* dan regulasi ini menjadi landasan bagi IMO untuk membuat konvensi air balas. Namun dalam regulasi tersebut tidak memuat mekanisme penyelesaian sengketa apabila terjadi kasus pencemaran laut akibat IAS. Negara Indonesia dan Malaysia belum memiliki regulasi sendiri terkait sistem air balas, kedua negara tersebut meratifikasi BWMC sebagai landasan regulasi untuk mengatur sistem air balas pada wilayah kemaritimannya. Namun berbeda dengan keempat negara di atas Amerika tidak meratifikasi konvensi air balas. Amerika memiliki regulasi tersendiri yang mengatur pengelolaan air balas pada wilayah kemaritimannya, yaitu *ABS Ballast Water Treatment Advisory*.

E. Saran

1. BWMC dalam kegiatan pelayaran memiliki peranan penting untuk menjaga kestabilan dan keamanan kemaritiman internasional. BWMC dijadikan aspek atau landasan bagi kapal-kapal yang digunakan pada kegiatan pelayaran. Oleh karena itu wajib setiap negara yang melakukan kegiatan pelayaran maupun perdagangan internasional untuk mengikuti aturan dari BWMC. Ini bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran laut terkait perpindahan habitat IAS.
2. Dalam hal ini negara-negara pelaku pelayaran wajib memiliki regulasi tersendiri terkait sistem air balas. Namun diperlukan hukum baru atau kesepakatan para pihak untuk memilih opsi mekanisme penyelesaian sengketa internasional yang dapat digunakan sebagai acuan dalam penyelesaian sengketa terkait sistem air balas. Itu dikarenakan apabila dalam penyelesaian sengketa menggunakan hukum pada masing-masing negara dapat menimbulkan dominasi pada salah satu negara.

DAFTAR PUSTAKA

¹² *Quarantine Act 1908*, <http://www.comlaw.gov.au/Details/C2011C00361>

Buku Bacaan

Ballast Water Management Convention,⁴ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, IMO Doc. BWM/CONF/36, 13 Februari 2004, art. 1(7)

IMCO Assembly Resolution 18, Research into the Effect of Discharge of Ballast Water Containing Bacteria of Epidemic Diseases, MP/CONF/WP.29, 31 October 1973, 24.

S. Gollasch, et al.,¹⁰ "Life in Ballast Tanks" di dalam Invasive Aquatic Species of Europe: Distribution, Impacts and Management, ed. E. Leppakoski, et al., (Dordrecht: Kluwer Academic Publishers, 2002),

Slamet Suhartono, Pengantar Hukum Internasional, Cakrawala Media, Surabaya

⁹ The Great Lakes Seaway Ballast Water Working Group, "2013 Summary of Great Lakes Seaway Ballast Water Working Group February 2014".

Jurnal

⁶ Eliza Dayinta Harumanti, Pengelolaan Air Balas: Kerangka Hukum Internasional dan Perbandingan Hukum di Indonesia, 2015

Peraturan Perundang-undangan

⁴ Canada, Ballast Water Control and Management Regulations, 2006, SOR/2011-237

⁷ Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2014 Tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim, 2014

Website/Internet

¹⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Ballast_Water_Management_Convention

¹³ Pencemaran Air Ballast Ancam Perairan Batam, <http://kepri.antaranews.com/berita/28809/pencemaran-air-ballast-ancam-perairan-batam>, diakses pada 18 desember 2021.

²¹ Quarantine Act 1908, <http://www.comlaw.gov.au/Details/C2011C00361>

³ IMO Assembly Resolution A.774(18), Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Organisms and Pathogen from Ships Ballast Water and Sediment Discharge, 4 November 1993, online: <http://www.sjofartsverket.se/upload/5121/774.pdf>.

ANALISIS SENGKETA BALLAST WATER PADA KEMARITIMAN ATAS INVASIVE ALIEN SPECIES (IAS) BERDASARKAN BALLAST WATER MANAGEMENT AND SEDIMENT CONVENTION (BWMC) 2004

ORIGINALITY REPORT

13%

SIMILARITY INDEX

12%

INTERNET SOURCES

8%

PUBLICATIONS

7%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

- 1** Submitted to Universitas Negeri Surabaya The State University of Surabaya
Student Paper 1%
- 2** [nanopdf.com](#)
Internet Source 1%
- 3** Submitted to Cardiff University
Student Paper 1%
- 4** [mckinneylaw.iu.edu](#)
Internet Source 1%
- 5** Andreas Zink. "The IMO's Ballast Water Management Convention of 2004: A Decade of Evolution and Challenges", Ocean Yearbook Online, 2015
Publication 1%
- 6** Jestika Erika Lambonan. "PENANGGULANGAN PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 32 TAHUN 2014" 1%

TENTANG KELAUTAN", LEX ET SOCIETATIS, 2020

Publication

| | | |
|----|--|------|
| 7 | www.dppinsa.com Internet Source | <1 % |
| 8 | yudhakurniawan-y2k.blogspot.com Internet Source | <1 % |
| 9 | Submitted to Middlesex University Student Paper | <1 % |
| 10 | Sarah A. Bailey. "In situ hatching of invertebrate diapausing eggs from ships' ballast sediment", Diversity & Distributions, 9/2005 Publication | <1 % |
| 11 | es.scribd.com Internet Source | <1 % |
| 12 | id.wikipedia.org Internet Source | <1 % |
| 13 | Submitted to Indonesia Australia Language Foundation Student Paper | <1 % |
| 14 | Submitted to Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya Student Paper | <1 % |
| 15 | ijil.ui.ac.id Internet Source | <1 % |

16

Gudmundur Eiriksson. "The International Tribunal for the Law of the Sea", Brill, 2000

Publication

<1 %

17

Submitted to Washoe County School District

Student Paper

<1 %

18

en.wikipedia.org

Internet Source

<1 %

19

dione.lib.unipi.gr

Internet Source

<1 %

20

jurnal-perspektif.org

Internet Source

<1 %

21

www.boabdevelop.info

Internet Source

<1 %

22

pubhtml5.com

Internet Source

<1 %

23

aliwardansyahpasaribu.blogspot.com

Internet Source

<1 %

24

ejournal.unesa.ac.id

Internet Source

<1 %

25

ieaghg.org

Internet Source

<1 %

26

investor.id

Internet Source

<1 %

27

www.imo.org

Internet Source

<1 %

| | | |
|----|---|------|
| 28 | "Global Maritime Transport and Ballast Water Management", Springer Nature, 2015 Publication | <1 % |
| 29 | adoc.pub Internet Source | <1 % |
| 30 | arifinreinaldo.blog.binusian.org Internet Source | <1 % |
| 31 | proceedings.radenintan.ac.id Internet Source | <1 % |
| 32 | repository.uib.ac.id Internet Source | <1 % |
| 33 | www.ecolex.org Internet Source | <1 % |
| 34 | www.slideshare.net Internet Source | <1 % |
| 35 | id.scribd.com Internet Source | <1 % |
| 36 | text-id.123dok.com Internet Source | <1 % |
| 37 | usinfo.org Internet Source | <1 % |
| 38 | Andrew Shandy Utama. "Arah Kebijakan Pengawasan terhadap Perbankan Syariah dalam Sistem Perbankan Nasional di | <1 % |

Indonesia", Volksgeist: Jurnal Ilmu Hukum dan Konstitusi, 2020

Publication

39

Hidayat Hidayat. "Perlindungan Hak Tenaga Kerja Indonesia di Taiwan dan Malaysia dalam Perspektif Hak Asasi Manusia", Jurnal HAM, 2017

Publication

<1 %

40

repository.its.ac.id

Internet Source

<1 %

41

wahyudisusetyo.blogspot.com

Internet Source

<1 %

42

www.thinkswap.com

Internet Source

<1 %

43

LexisNexis

Publication

<1 %

44

doku.pub

Internet Source

<1 %

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off