

**PERANAN HUKUM DALAM
PENGENDALIAN PENCEMARAN LAUT
DI KAWASAN ASIA TENGGARA**

Disusun Oleh:
Tiesnawati Wahyuningsih, SH
NIP. 131644062

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS TERBUKA
JAKARTA, 2000**

KATA PENGANTAR

Demikianlah dalam makalah ini, penulis mencoba membuat karya ilmiah yang membahas mengenai Hak Atas Kekayaan Intelektual dengan mengandalkan pengetahuan, kemampuan dan dukungan bahan pustaka yang terbatas. Mudah-mudahan makalah ini dapat menjadi wacana bagi yang memerlukan.

Terimakasih.

Jakarta, 12 November 1999

Penulis,

Universitas Terbuka

HAKI -

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
A. PENDAHULUAN	1
B. BENTUK PERLINDUNGAN HAK MILIK INTELEKTUAL	2
C. DASAR HUKUM BERLAKUNYA UU MEREK	
• Dasar hukum Berlakunya UU Merek di Indonesia	3
• Jenis-jenis Merek	5
• Pentingnya Pendaftaran Merek	7
• Sanksi Hukum Terhadap Penyalahgunaan Merek	9
• Objek Yang Dilindungi Merek	12
• Kriteria Merek Yang Tidak Dapat Didaftarkan dan Yang Ditolak	12
D. TELAAH TERHADAP PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENYALAHGUNAAN MEREK	14
E. PENUTUP	20
DAFTAR PUSTAKA	

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Permasalahan

Kawasan Asia tenggara merupakan kawasan yang cukup ramai disinggahi oleh berbagai media transportasi termasuk didalamnya transportasi yang melalui darat, laut dan udara. Sebagai kawasan yang cukup strategis, wilayah Asia Tenggara banyak dilalui oleh alat transportasi yang menggunakan kapal laut. Selain itu kawasan ini merupakan daerah yang paling banyak menggunakan teknologi untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi kekayaan alam lautannya. Bila dilihat dari posisinya Selat Malaka merupakan jalur yang sangat ramai dilalui kapal berbagai ukuran.

Sebagai jalur pelayaran internasional terpadat kedua setelah Selat Dover Inggris, selat Malaka dan Singapura setiap hari dilintasi sekitar 1.000 - 1.250 kapal. Diantaranya puluhan tanker berbagai ukuran, terutama dari Jepang. Tanker yang melewati Selat Malaka terdiri dari empat jenis, kapal kecil yang membawa kurang 5.000 ton dan kapal besar atau *large crude carrier* (LCC) mengangkut 5.000 - 25.000 ton. Sekitar 10 tanker berukuran *very large crude carrier* (VLCC), dan *ultra large crude carrier* (ULCC). Kapal VLCC mengangkut 25.000 - 100.000 ton dan ULCC mengangkut lebih

100.000 ton.¹ Bertambah besar ukuran kapal, bobot, kecepatan dan jumlahnya yang beroperasi di kawasan Selat Malaka secara tidak langsung akan meningkatkan jumlah dan sumber pencemaran lingkungan laut, tekanan terhadap ekosistem lingkungan laut. Selain pencemaran kemungkinan lain juga akan menimbulkan masalah pelayaran seperti misalnya tabrakan, kandas, dan kecelakaan lainnya, yang kesemuanya pada akhirnya akan mengancam kelestarian lingkungan laut. Selama ini kawasan selain selat Malaka terutama diwilayah Indonesia seperti Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Jawa merupakan jalur terpendek yang sering dilalui oleh kapal tanker yang mengangkut minyak menuju belahan dunia lainnya.

Selat Malaka memiliki kepekaan yang tinggi. Dari data yang ada bahwa kapal yang melalui selat Malaka pada tahun 1993 tercatat 274 kapal per hari dan khusus kapal tanker sepanjang tahun 1993 tercatat 32.863 kapal. Selama periode 1975-1997 terjadi 104 kecelakaan yang menyebabkan tumpahan minyak ke laut.²

Dikawasan yang menjadi jalur ramai oleh pelayaran internasional ini terdapat beberapa pelabuhan yang merupakan pusat kegiatan angkutan

¹ 1999, *OPERA* di Batam, laut Tercemar, Stabilitas Terancam, Kompas Online tanggal 10 Mei 1999, Jakarta.

² 1998, *Kenali kawasan Peka Minyak*, Artikel Kompas Online tanggal 6 Maret 1998, Jakarta

minyak bumi (tanker), industri minyak (refinery) dan pengeboran minyak lepas pantai (offshore drilling). Dengan kondisi lautnya yang dangkal maka beberapa selat merupakan kawasan yang paling rawan dalam kegiatan pelayaran angkutan minyak.

Yang tak kalah berperan dalam hal ini adalah adanya sifat biota dan iklim yang berbeda dengan daerah lainnya. Wilayah Indonesia bagian Barat mempunyai karakter fisik yang unik yaitu dengan dasar lautnya yang dangkal dan sempit justru merupakan kawasan pelayaran internasionalnya paling ramai dan padat. Ditambah lagi dengan meningkatnya skala dan jumlah kegiatan ekonomi lingkungan lainnya seperti perikanan.

Padatnya alur pelayaran tersebut diatas akan menyebabkan timbulnya berbagai masalah di laut, yaitu antara lain: pertama, kemungkinan terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan tumpahan minyak ke laut. Contoh kasus kecelakaan kapal tanker Showa Maru (1975) dan Nagasaki (1992) yang menumpahkan 13000 ton minyak; kedua adanya klaim dari negara-negara pantai yang menjadi korban karena laut disekitarnya tercemar oleh minyak bumi; dan ketiga adalah pencemaran lingkungan laut termasuk pula rusaknya ekosistem dan ekologi negara pantai akibat tumpahan minyak tersebut. Yang tak kalah pentingnya penyebab timbulnya kecelakaan selain karena padatnya alur pelayaran, bisa

jadi karena pengaruh iklim di kawasan ini. Seperti diketahui kawasan Asia Tenggara terletak diantara benua Asia dan Australia, sangat dipengaruhi oleh musim. Karena itu perairan Asia Tenggara sangat baik sifat fisik, kimia dan biologinya.³

2. Permasalahan

Berdasarkan latar belakang diatas, maka pembatasan makalah ini hanyalah pada pengendalian pencemaran oleh kapal laut terutama tanker pengangkut minyak, sehingga permasalahan yang akan dibahas disini adalah:

- a. Apabila terjadi kecelakaan di laut oleh tanker pengangkut minyak, siapa yang patut dimintakan tanggung jawab. Apakah negara pengangkut (yang menyediakan jasa pengangkutan), negara konsumen, ataukah negara pantai yang menjadi korban.
- b. Sejauhmanakah peran hukum Internasional dalam menghadapi dan menanggapi kasus pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak?

³ Kusumaatmaja. 1990. *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut Ditinjau dari sudut Hukum Internasional, Regional, dan Nasional*. Bandung: Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan. Hal. 24

B. PEMBAHASAN

1. Kondisi Kawasan Asia Tenggara.

Ancaman kecelakaan tanker semakin besar karena padatnya arus pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura, karena jalur pelayaran tersebut merupakan jalur yang singkat dan ekonomis dibandingkan jalur lain. Dalam tiga dekade terakhir sudah terjadi tiga kecelakaan kapal tanker VLCC dan ULCC yang menyebabkan minyak tumpah ke laut.

Kecelakaan pertama terjadi tahun 1975 menimpa kapal Showa Maru berbendera Jepang yang tidak diketahui berapa banyak minyak yang tumpah ke laut. Kedua, menimpa MT Nagasari Spirit di Selat Malaka tanggal 19 September 1992 akibat tubrukan dengan MV Ocean Blessing. Pada kasus kedua ini berakibat 12.000 ton minyak tumpah ke laut Selat Malaka. Dan ketiga, pada tanggal 15 Oktober 1997 terjadi tabrakan antara tanker MT Evoikos yang berbendera Panama dengan MT Orapin Global yang berbendera di Selat Singapura, dan sekitar 7.000 ton minyak mentah tumpah ke laut. Menurut Zulkifli Abdul Rahman, wakil Departemen Lingkungan, akibat musibah tersebut secara langsung dan tidak langsung

membebani ekonomi dan ekologi tiga negara pantai.⁴ Dalam hal ini yang berkaitan erat dengan kecelakaan tersebut di atas adalah 3 negara pantai yang terdekat, yaitu Malaysia, Singapura dan Indonesia. Ketiga negara pantai yang dirugikan tersebut antara lain akibat tumpahan minyak mentah yang dapat menyebabkan rusaknya biota laut dan ekosistem.

Karena letaknya dan posisinya serta pengaruh perbedaan tekanan udara menyebabkan perubahan sirkulasi air laut. Perubahan ini merupakan ciri-ciri khusus pada perairan Asia Tenggara. Dalam membicarakan pencemaran laut di Asia Tenggara, gerakan minyak dipermukaan laut sangat dipengaruhi oleh angin. Sehingga pasang surut juga menggerakkan permukaan air dengan demikian juga akan menggerakkan minyak.

2. *Perlindungan Internasional terhadap Lingkungan*

Asas 21 Deklarasi Stockholm ini bersifat deklarator terhadap hukum kebiasaan internasional, karena luas dan lingkup tanggung jawab suatu negara mempunyai kewajiban untuk melindungi negara-negara lain terhadap tindakan-tindakan yang merugikan oleh individu-individu di dalam yurisdiksinya. Sedangkan dalam asas 22 Deklarasi Stockholm menuntut agar negara-negara untuk bekerja sama untuk mempertanggungjawabkan secara

⁴ 1999. *OPECX'99 di Batam: Laut Tercemar, Stabilitas Terancam*. Artikel dalam Harian Kompas tanggal 10 Mei 1999.

hukum internasional dan memberikan kompensasi kepada para negara korban polusi dan kerusakan secara ekstra-teritorial.

Dilaporkan bahwa Komisi Hukum Internasional mengidentifikasi bahwa polusi atmosfer atau laut secara besar-besaran merupakan kejahatan internasional, sementara itu pihak-pihak yang terkait dengan Konvensi 1979 setuju untuk membatasi sejauh mungkin dan secara berangsur-angsur mengurangi dan mencegah polusi udara yang melewati perbatasan wilayah. Bentuk perlindungan terhadap lingkungan merupakan bidang yang termasuk masalah yang baru dalam peraturan internasional. Hukum lingkungan internasional secara mantap berkembang luas dengan mencoba memecahkan masalah yang ditimbulkan oleh hubungan antar negara dan masyarakat yang berteknologi tinggi. Bentuk perlindungan tersebut antara lain dengan diadakannya berbagai perjanjian antar negara yang antara lain untuk menyikapi adanya perubahan perilaku masyarakat dan atau negara terkait terhadap kesehatan manusia, lingkungan dan sumber daya alam yang harus dilestarikan.

3. Siapa Yang bertanggung Jawab bila terjadi Sengketa?

Pada kasus tabrakan kapal diatas sebenarnya dapat dilihat siapa yang wajib dimintakan tanggung jawab terjadinya kecelakaan tersebut. Dalam kasus tersebut sebenarnya terdapat berbagai pihak yang secara langsung dan tidak langsung terkait dengan sebab dan akibat terjadinya kecelakaan tersebut, yaitu:

- a. Negara-negara yang terkait langsung dengan kecelakaan tersebut, yaitu negara pantai tempat kecelakaan terjadi; ataukah
- b. Negara pemilik kapal tanker

Konvensi Hukum Laut tahun 1982 pada pasal 235 pada intinya meletakkan tanggung jawab kepada negara-negara atas kerugian atau kehilangan sebagai akibat tindakan yang diambil, seperti berikut ini:⁵

- a. Negara-negara bertanggungjawab untuk pemenuhan kewajiban-kewajiban internasional berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Mereka harus memikul kewajiban ganti kerugian sesuai dengan hukum internasional.
- b. Negara-negara harus menjamin tersedianya upaya menurut sistem perundang-undangan untuk memperoleh ganti kerugian yang segera dan memadai atau bantuan lainnya bertalian dengan kerusakan yang

disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut oleh orang perorangan atau oleh badan hukum dibawah yurisdiksi mereka.

- c. Dengan tujuan menjamin ganti kerugian yang dan memadai bertalian dengan kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut, negara-negara harus bekerjasama melaksanakan hukum internasional yang berlaku dan untuk pengembangan selanjutnya hukum internasional yang berkenaan dengan tanggung jawab dan ganti kerugian untuk penaksiran mengenai kompensasi untuk kerusakan serta penyelesaian sengketa yang timbul, dimana perlu, mengembangkan kriteria dan prosedur-prosedur pembayaran ganti kerugian yang memadai seperti halnya asuransi wajib atau dana kompensasi.

Selain meletakkan tanggung jawab kepada negara-negara yang terkait, Konvensi Hukum Laut 1982 dalam pasal 236 pada Bagian XII mengatur mengenai masalah kekebalan negara terutama bila dikaitkan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Ketentuan tersebut tidak berlaku bagi kapal perang, kapal perang pembantu, atau kapal dan pesawat udara yang dimiliki atau dijalankan oleh suatu negara dan digunakan untuk sementara waktu dalam kegiatan negara yang non-komersial.

⁵ Sumardi, J. 1996. *Hukum Pencemaran Laut Transnasional*. Penerbit PT Citra Aditya Bakti. Bandung. Hal 147-148

Negara yang menjadi korban

Dalam hukum internasional dikenal istilah yurisdiksi⁶, yaitu atribut kedaulatan suatu negara. Yurisdiksi suatu negara menunjuk pada kompetensi negara tersebut untuk mengatur orang-orang dan kekayaan dengan hukum nasionalnya. Yurisdiksi juga berkaitan erat dengan hukum laut. Hukum laut⁷ adalah hukum dimana negara pantai yang berhubungan dengan pantai, yang terkurung oleh daratan dan/atau organisasi internasional mengatur hubungan-hubungannya dalam hubungannya dengan wilayah-wilayah tersebut tunduk kepada yurisdiksi negara pantai dan dalam hubungannya dengan wilayah laut tersebut dan dasar laut dibawah yurisdiksi nasional. Dalam rangka melindungi kedaulatan wilayahnya negara pantai juga memiliki kekuasaan atas laut teritorial, yang batas-batasnya ditentukan berdasarkan Konvensi tahun 1982. Pasal 3 Konvensi tahun 1982⁸ menetapkan luas laut teritorial pada suatu batas tidak melampaui 12 mil laut.

Negara pantai yang terancam pencemaran akibat tumpahan minyak dari tanker yang bertabrakan dapat mengajukan klaim kepada negara pemilik kapal melalui Mahkamah Internasional. Tuntutan diajukan kepada

⁶ Wallace, R & Arumanadi, B.1986. *Hukum Internasional*. IKIP Semarang Press, Semarang. Hal 119

⁷ Ibid, hal 141

⁸ Ibid, hal 143

negara pemilik kapal, misalnya Jepang, karena secara tidak langsung dianggap turut bertanggungjawab atas tumpahnya minyak ke laut. Dalam hal ini negara tersebut turut menentukan rute pelayaran mana yang akan dilalui karena menyangkut pula pembebanan biaya angkutan yang lebih ekonomis.

Untuk menghindarkan terjadinya polusi dilautan bebas Konvensi Jenewa 1958 menuntut setiap negara menyusun peraturan-peraturan untuk mencegah polusi laut karena keluarnya minyak dari kapal-kapal atau pipa saluran atau disebabkan oleh eksploitasi dan eksplorasi dasar laut dan tanah bagian bawahnya, dengan memperhatikan adanya ketetapan-ketetapan perjanjian atas masalah tersebut.⁹ Konvensi Jenewa tersebut kemudian diperkuat dengan ditandatanganinya Konvensi Internasional untuk Pencegahan Polusi Laut oleh Minyak pada tahun 1954. Konvensi ini pada intinya melarang tumpahnya minyak atau bahan-bahan campuran yang mengandung minyak oleh kapal-kapal di wilayah negara pnatari yang dilaluinya yang berarti pula kapal tersebut tunduk pada yurisdiksi negara pendaftar. Konvensi tahun 1954 kemudian diamandemen pada tahun 1962, 1969, 1971 dan kemudian diganti dengan Konvensi 1973 untuk Pencegahan Polusi dari Kapal yang meliputi tidak hanya minyak yang keluar dari kapal

melainkan pembongkaran seperti misalnya pembuangan kotoran dan sampah serta zat-zat yang sangat berbahaya/beracun.¹⁰

Kepada negara-negara pantai yang menjadi korban atas tumpahan minyak dapat menuntut dan memaksa negara pemilik kapal dan minyak tersebut untuk bertanggung jawab dan membayar ganti rugi berupa kompensasi atas kerugian yang diakibatkan oleh tumpahan minyak. Tindakan negara-negara pantai ini didukung oleh Protokol 1973 dan Konvensi atas pertanggungjawaban Sipil atas Kerusakan yang disebabkan oleh Polusi Minyak (= *Convention on Civil Liability for Oil pollution Damage*) tahun 1969 yang berlaku secara khusus terhadap kerugian yang disebabkan oleh pencemaran yang terjadi dilaut wilayah dan untuk melakukan pencegahan serta membatasi kerugian yang ditimbulkannya.¹¹

Negara Pemilik Kapal sebagai Penyebab Pencemaran

Yang dapat dikategorikan sebagai negara penyebab pencemaran disini adalah negara yang memiliki kapal. Negara-negara pemilik kapal dapat patut bertanggungjawab atas semua penyebab tersebut pencemaran laut, sesuai dengan Konvensi Pertanggung-jawaban Sipil 1969. Konvensi ini

¹⁰ Ibid hal 161

¹¹ Ibid hal 161

mensyaratkan pemilik kapal harus mengasuransikan kapalnya sesuai dengan model yang telah ditentukan. Kemudian salinan sertifikat asuransi harus dibawa diatas kapal sebagai bukti bahwa kapal tersebut bertanggungjawab atas kerugian yang mungkin akan ditimbulkan. Selain dana yang diperoleh karena penjaminan tersebut, para pemilik kapal tanker mengadakan iuran dalam bentuk asosiasi yang dikenal sebagai *The tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability For Oil Pollution*, yang dapat memberikan tambahan dana bagi kekurangan jumlah ganti kerugian di atas maksimum US\$ 10 juta, dan selanjutnya para pemilik muatan (cargo) bersama-sama juga mengadakan iuran (dana) tambahan untuk ganti kerugian dalam bentuk asosiasi yang disebut *the contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*, yang dapat memberikan bantuan maksimum US\$30 juta. Besarnya dana tersebut dapat dimanfaatkan untuk membayar ganti kerugian dan biaya pemulihan suatu peristiwa atau malapetaka pencemaran lingkungan laut dapat menimbulkan besarnya kerusakan atau bahaya akibat pencemaran laut oleh minyak dari kapal.¹² Pemilik kapal dibebaskan dari tanggung jawab hanya pada beberapa keadaan tertentu, yaitu: tindakan perang atau bencana alam yang

¹¹ Sumardi, J. 1996. *Hukum Pencemaran Laut Transnasional*. Penerbit PT Citra Aditya Bakti Bandung. Hal 79

¹² Ibid. hal 82

besar, sabotase oleh pihak ketiga dan ketidakmampuan para penguasa untuk memelihara sarana bantu navigasi.¹³

4. Antisipasi terjadinya pencemaran laut di Kawasan Asia Tenggara

Dalam rangka mendukung dan mengantisipasi terjadinya pencemaran lingkungan laut oleh minyak di kawasan Asia Tenggara yang paling tepat adalah dengan menggunakan pendekatan hukum yang bersifat transnasional, hukum nasional dan hukum internasional. Secara teknis sebenarnya sudah berbagai ketentuan diciptakan oleh tiga negara pesisir selat Malaka dan Singapura, baik dalam skala nasional maupun internasional terutama yang berkaitan dengan bongkar muat minyak dan keselamatan pelayaran. Tujuan utamanya adalah pelestarian lingkungan laut di selat Malaka dan Singapura.

Dengan penandatanganan Tripartit Agreement antara Indonesia, Malaysia dan Singapura mengenai Traffic Separation Scheme pada tanggal 24 Februari 1977 adalah merupakan titik kulminasi yang menekankan bahwa keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Singapura adalah merupakan tanggungjawab dari ketiga negara pantai. Adanya pengakuan

¹³ Ibid. hal. 196

pemakaian selat tersebut untuk pelayaran internasional sesuai dengan azas-azas alur laut internasional. Rancangan tersebut diterima dan mulai berlaku pada bulan Mei tahun 1980.

Penandatanganan tersebut kemudian mengharuskan ketiga negara pantai untuk menciptakan peraturan yang berlaku secara nasional maupun internasional dalam kaitannya dengan perlindungan lingkungan dalam rangka pencegahan terjadinya pencemaran laut. Dalam skala internasional, Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang tergabung dalam ASEAN telah memulai kerjasama dalam bidang lingkungan pada tahun 1977 mengenai Program Lingkungan Sub Regional (ASEP I). ASEP I mengidentifikasi 6 program prioritas untuk kerjasama dalam bidang lingkungan, yaitu: pengelolaan lingkungan termasuk analisis dampak lingkungan, pelestarian alam dan ekosistem terestrial, industri dan lingkungan hidup, lingkungan laut, pendidikan dan latihan lingkungan, dan penerangan lingkungan hidup. Sedangkan ASEP II selain enam program tersebut juga menambahkan satu lagi yaitu Remote Sensing disamping ditetapkan pula 13 sasaran untuk ketujuh bidang program.

Mengenai perlindungan laut, negara-negara ASEAN melakukan kerjasama di bidang ilmu kelautan dan lingkungan laut melalui tiga badan regional yaitu COBSEA (= *the Coordinating Body on the Seas of East Asia*)

yang merupakan badan resmi dibawah UNEP (= *United Nation Environment Programme*), dan dua badan resmi di bawah ASEAN Science and Technology (COST), yaitu AEGE (= *The ASEAN Expert Group on The East Asia*), dan WGMS (= *The Working Group on Marine Science*).

C. PENUTUP

Akibat tumpahan minyak oleh kapal tanker yang bertabrakan dapat berakibat pada rusaknya ekosistem negara-negara pantai yang menjadi korban tidak langsung.

Pada dasarnya berbagai konvensi telah dibuat dan disepakati untuk melindungi negara-negara yang bersengketa akibat terjadinya pencemaran atas lingkungan lautnya karena perbuatan awak kapal, kecelakaan ataupun bocornya kapal tanker pengangkut minyak. Walaupun semua telah dilakukan untuk melindungi berbagai pihak yang terkait dalam kasus tersebut, yang paling penting adalah rasa bertanggung jawab dan kepedulian negara-negara yang terlibat atas kerugian di pihak lainnya. Walaupun tuntutan telah diajukan ke Mahkamah Internasional sekalipun, tetapi karena bukti yang kurang ataupun karena ketidakpedulian bisa jadi sengketa tersebut makin berlarut-larut. Karena pada dasarnya Hukum

Internasional yang bergerak di bidang lingkungan kurang kuat perannya dalam menyelesaikan sengketa tersebut.

Dalam menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan laut akibat tumpahan minyak di kawasan Asia Tenggara, telah dibentuk berbagai badan dibawah ASEAN yang bertugas memantau dan melakukan kerjasama dibidang kelautan dengan tujuan utama mencegah terjadinya melindungi kawasan laut akibat pencemaran yang dilakukan oleh kapal tanker. Karena kawasan Asia Tenggara terutama Selat Malaka dan Singapura merupakan jalur terpadat pelayaran tanker ke dua di dunia ini setelah Selat Dover di Inggris.

Berbagai konvensi dan peraturan telah dibuat dalam rangka untuk melindungi negara maritim atas pencemaran dan kerugian yang ditimbulkan oleh negara pemilik kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Wallace, Rebecca MM & Arumanadi, B. 1986. *Hukum Internasional*. London, Sweet & Maxwell.
- Sumardi. Juajir. 1996. *Hukum Pencemaran Laut Transnasional*. Bandung. PT Citra Aditya Bakti.
- Kompas, tanggal 3 Juli 1997. *13.400 ton Minyak Mentah Tumpah ke Laut*. Artikel.
- Kompas, tanggal 6 Maret 1998. *Kenali Kawasan Peka Minyak*. Artikel.
- Kompas, tanggal 10 Mei 1999. *OPCEX'99 di Batam: laut Tercemar, Stabilitas Terancam*. Artikel.
- Kompas, tanggal 23 April 1999. *Selat Malaka Rawan Kecelakaan Kapal Tanker*. Artikel
- Catatan Kuliah.

Universitas Terbuka