

# CARTER KAPAL DAN PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM PENCEMARAN LAUT

**Nining Yurista Prawitasari, Agus Sugiharto**

Universitas Pelita Bangsa, Universitas Indonesia, Pusat Riset Ketahanan Nasional Universitas Indonesia  
nining.y.p@pelitabangsa.ac.id, sugihartoagus8@gmail.com  
<http://doi.org/10.52307//jmi.v912.130>

Received: 1-3-2023

Accepted: 13-3-2023

## Abstrak

*Carter* menurut waktu adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu (si mencarterkan) mengikatkan diri untuk, selama waktu tertentu, menyediakan sebuah kapal tertentu, kepada pihak lawannya (si pen-*carter*) dengan maksud untuk memakai kapal tersebut dalam pelayaran di lautan guna keperluan pihak yang terakhir ini, dengan pembayaran suatu harga, yang dihitung menurut lamanya waktu. Sedangkan *Carter* menurut perjalanan adalah persetujuan, dengan mana pihak yang satu (si yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal tertentu seluruh atau sebagian, kepada pihak lawannya (si pen-*carter*) dengan maksud untuk baginya mengangkut orang-orang atau barang-barang melalui lautan, dalam perjalanan atau lebih, dengan pembayaran suatu harga pasti untuk pengangkutan ini. Pertanggung Jawaban Pencemaran Laut sebagaimana mestinya harus ada pengaturan pencemaran laut supaya jika terjadi pencemaran laut baik di sengaja maupun tidak akan terlihat jelas bagaimana cara pertanggung jawaban dilakukan. Pengaturan hukum pencemaran lingkungan laut secara garis besar terbagi dua, yakni menurut Instrumen Hukum Lingkungan Internasional dan menurut Hukum Nasional *Carter* kapal berbeda dari sewa kapal biasa karena selain menyewa kapal, para pen-*carter* atau penyewa juga bisa merekrut para awak kapal yang telah disediakan oleh pemilik kapal, akan tetapi bisa juga hanya dengan menyewa kapalnya saja, *carter* kapal memiliki perjanjian dan perjanjian tersebut dapat dibatalkan jika sesuai dengan Pasal 458 KUHD yang berbunyi : "Bila kapalnya pada waktu yang ditentukan dalam perjanjian tidak tersedia bagi pen-*carter*, Ia dapat memutuskan perjanjian itu, dan memberitahukan dengan tertulis kepada pihak yang lain. Bagaimanapun juga Ia mempunyai hak atas ganti rugi tanpa disyaratkan adanya pernyataan lalai, kecuali bila yang mencarterkan membuktikan, bahwa keterlambatannya tidak dapat dipersalahkan kepadanya." Kecuali pen-*carter* dapat menuntut ganti rugi kepada pemilik kapal tanpa menyatakan lalai. Selain membahas *carter* kapal, ada pula pertanggung jawaban pencemaran laut dari hukum Internasional dan Nasional. Terdapat pula sebuah kasus dimana yang pada awalnya mengira bahwa pencemaran laut terjadi karena adanya kebocoran pipa minyak, akan tetapi perlu dilakukan riset agar terbukti benarkah itu minyak atau bahkan hal lain.

**Kata kunci:** *Carter* kapal, Pertanggungjawaban Hukum, Pencemaran Laut

## Abstract

*Charter according to time is an agreement with which one party (the charterer) binds himself to, for a certain time, provide a certain ship, to the other party (the charterer) with the intention of using the ship in sea voyages for the needs of the latter party, with the payment of a price, which is calculated according to the length of time. Whereas charter according to voyage is*

*an agreement, whereby one party (the charterer) binds himself to provide a certain ship, wholly or partly, to the opposing party (the charterer) with the aim of transporting people or goods by sea, in trip or more, with the payment of a fixed price for this transportation. Responsibility for Marine Pollution There should be regulation of marine pollution so that if there is marine pollution, whether intentional or not, it will be clear how accountability is carried out. The law on marine environmental pollution is broadly divided into two, namely according to the International Environmental Law Instrument and according to the National Law of Chartering a ship, which is different from ordinary charter boats because apart from chartering a ship, the charterer or charterer can also recruit crew members who have been provided by the ship owner. but it can also only be by renting the ship, the charter of the ship has an agreement and the agreement can be canceled if in accordance with Article 458 of the Criminal Code which reads: "If the ship at the time specified in the agreement is not available to the charterer, he can terminate the agreement, and notify by written to the other party. However, he has the right to compensation without the requirement that the headquarters be negligent, unless the charter company proves that the delay cannot be blamed on him. Unless the charterer can claim compensation from the ship owner without declaring negligence. Apart from discussing ship charters, there is also accountability for marine pollution from international and national laws. There was also a case where at first it was thought that sea pollution occurred due to a leak in an oil pipeline, but research needed to be carried out to prove it was oil or even something else.*

**Keywords: Ship Charter, Legal Liability, Marine Pollution.**

## **PENDAHULUAN**

Definisi pencemaran laut mengacu pada Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan laut adalah masuknya atau di masukannya makhluk hidup, zat energi dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya. Sumber pencemaran bukan hanya berasal dari kapal yang berada di laut akan tetapi dapat juga berasal dari daratan yang paling dekat dengan laut, yaitu pantai. Pantai adalah perbatasan antara daratan dan lautan.

Sehingga pantai dan laut tidak terpisahkan. Pantai dan laut memiliki banyak peranan dan manfaat bagi kehidupan makhluk hidup di bumi. Sumber pencemaran dari daratan ke laut berupa:

1. Pertambangan lepas pantai, yang membuang limbah dan tumpahan minyak ke laut ;
2. Pembuangan limbah pabrik ke laut, juga menyebabkan laut menjadi tercemar ;
3. Sampah yang berserakan di sekitar pantai, akan terbawa ke laut oleh air pasang, sehingga laut menjadi kotor.
4. Pestisida bersifat racun dan dapat mengendap di dalam tubuh. Pestisida yang terserap, akan mengendap di tubuh ikan,

dan menyebabkan ikan tersebut menjadi beracun.

Selain dari daratan, terdapat pula pencemaran yang berasal dari kapal atau bahkan dari makhluk hidup yang berasal dari laut itu sendiri. Jika dari kapal, pencemaran dapat berupa tumpahan minyak atau sampah dari kapal. Dan untuk yang berasal dari makhluk hidup yang berasal dari laut contohnya *alga*, *blooming algae* adalah ledakan populasi *alga* pada suatu perairan. *Blooming alga* dinilai berbahaya karena menyebabkan pencemaran air. Pencemaran air akibat *blooming algae* menyebabkan penurunan kualitas lingkungan berupa :

1. Melepaskan racun ke air.
2. Mengurangi kadar oksigen terlarut.
3. Menurunkan pH air.
4. Menyebabkan banyak organisme air mati

*Blooming algae* dapat menyebabkan pengasaman laut. *Alga* yang mati dan membusuk menghasilkan banyak karbon dioksida yang kemudian menurunkan kadar keasaman (pH) air laut. Hal tersebut membuat air laut menjadi lebih asam (pengasaman air laut).

## METODE PENELITIAN

Metode Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah Yuridis Normatif, Penelitian Yuridis Normatif adalah Metode

penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder belaka. Secara tidak langsung hal ini menggambarkan bahwa penelitian akan menggunakan pendekatan terhadap perundang-undangan (*statute approach*) sebagai sumber hukum yang telah ada. Pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan dengan studi kepustakaan (*library research*). Studi kepustakaan berupa bahan hukum primer dengan mencari dan mengumpulkan peraturan perundang-undangan, baik berupa undang-undang dan peraturan lain yang sifatnya vertikal maupun horizontal.

## PEMBAHASAN

### A. *Carter* Kapal

Menurut H. M. N. Purwosutjipto, *Carter* kapal adalah suatu perjanjian timbal balik antara *ter-carter* dengan *pen-carter* dengan mana *ter-carter* mengikatkan diri untuk menyediakan kapal lengkap dengan alat perlengkapan pelautnya bagi kepentingan *pen-carter*, sedangkan *pen-carter* mengikatkan diri untuk membayar uang *carter*. *Carter* kapal dibedakan atas dua macam *carter* yaitu *carter* kapal berdasarkan waktu, *carter* kapal berdasarkan perjalanan yang diatur dalam Bab V buku kedua KUHD. *Carter* menurut waktu adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu (si *mencarterkan*) mengikatkan diri untuk, selama waktu

tertentu, menyediakan sebuah kapal tertentu, kepada pihak lawannya (si *pen-carter*) dengan maksud untuk memakai kapal tersebut dalam pelayaran di lautan guna keperluan pihak yang terakhir ini, dengan pembayaran suatu harga, yang dihitung menurut lamanya waktu. Sedangkan *Carter* menurut perjalanan adalah persetujuan, dengan mana pihak yang satu (si yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal tertentu seluruh atau sebagian, kepada pihak lawannya (si *pen-carter*) dengan maksud untuk baginya mengangkut orang-orang atau barang-barang melalui lautan, dalam perjalanan atau lebih, dengan pembayaran suatu harga pasti untuk pengangkutan ini. Pengertian “*carter* kapal” itu berbeda dengan “sewa kapal”. Perbedaan itu terletak pada unsur pelautnya. Pada *carter* kapal disediakan kapal lengkap dengan pelautnya, sedangkan pada sewa kapal itu tanpa pelaut. Jadi, dalam hal sewa kapal, si penyewalah yang mencari pelautnya. Beberapa kendala yang sering dijumpai dalam pencarteran kapal berdasarkan waktu (*time charter*) seperti terlambatnya penyerahan kapal oleh pemilik kapal kepada pencarter sehingga dapat menyebabkan terjadinya pembatalan perjanjian *carter* kapal dengan memberitahukan secara tertulis kepada pihak pemilik kapal. Sesuai dengan Pasal 458 KUHD yang berbunyi :

“Bila kapalnya pada waktu yang ditentukan dalam perjanjian tidak tersedia bagi pencarter, ia dapat memutuskan perjanjian itu, dan memberitahukan dengan tertulis kepada pihak yang lain. Bagaimanapun juga ia mempunyai hak atas ganti rugi tanpa disyaratkan adanya pernyataan lalai, kecuali bila yang mencarterkan membuktikan, bahwa keterlambatannya tidak dapat dipersalahkan kepadanya.” Kecuali *pen-carter* dapat menuntut ganti rugi kepada pemilik kapal tanpa menyatakan lalai.

Perjanjian *carter* kapal diatur dalam KUHD sebagai berikut :

1. Pasal 453 s/d Pasal 465 KUHD mengatur mengenai perjanjian *carter* kapal menurut waktu (*time charter*) dan perjanjian sewa kapal menurut perjalanan (*voyage charter*).
2. Pasal 518, 518 (a) sampai dengan 518 (g) KUHD mengatur mengenai perjanjian *carter* kapal mengenai waktu.
3. Pasal 518 (h) sampai dengan 518 (z), Pasal 519 (a) sampai dengan 519 z, Pasal 520, 520 (a) sampai dengan 520 (f) KUHD mengatur mengenai perjanjian *carter* kapal menurut perjalanan.
4. Pasal 533 (n) sampai dengan 533 (p) KUHD mengatur mengenai perjanjian *carter* kapal menurut waktu untuk pengangkutan penumpang.

5. Pasal 533 (q) sampai dengan 533 (u) KUHD mengatur mengenai perjanjian carter kapal menurut perjalanan untuk pengangkutan penumpang.

## B. Pertanggung Jawaban Pencemaran Laut

Pertanggung Jawaban Pencemaran Laut sebagaimana mestinya harus ada pengaturan pencemaran laut supaya jika terjadi pencemaran laut baik di sengaja maupun tidak akan terlihat jelas bagaimana cara pertanggung jawaban dilakukan. Pengaturan hukum pencemaran lingkungan laut secara garis besar terbagi dua, yakni menurut Instrumen Hukum Lingkungan Internasional dan menurut Hukum Nasional, berikut penjelasannya :

1. Instrumen Hukum Lingkungan Internasional: Dalam hal ini terdapat beberapa aturan hukum lingkungan internasional yang mengatur masalah pencemaran lingkungan laut yaitu :

a. *United Nation Covention on the Law ofthe Sea* 1982 (UNCLOS).

Merupakan puncak karya dari PBB tentang hukum laut, yang disetujui di Montego Bay, Jamaica tanggal 10 Desember 1982. Konvensi Hukum Laut 1982 secara lengkap mengatur perlindungan dan pelestarian lingkungan laut yang terdapat dalam Pasal 192-237. Konvensi Hukum Laut 1982 meminta setiap Negara untuk melakukan upaya-upaya guna

mencegah mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari setiap sumber pencemaran, seperti pencemaran dari pembuangan limbah berbahaya dan beracun yang berasal dari sumber daratan, *dumping*, dari kapal, dari instalasi eksplorasi dan eksploitasi. Pasal 198-201 Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur prosedur dan praktik bagi pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan laut. Di samping itu, Pasal 207-212 Konvensi Hukum Laut 1982 mewajibkan setiap Negara untuk membuat peraturan perundang-undangan yang mengatur pencegahan dan pengendalian pencemaran laut dari berbagai sumber pencemaran, seperti sumber pencemaran dari darat, pencemaran dari kegiatan dasar laut dalam yurisdiksi nasionalnya, pencemaran dari kegiatan di Kawasan, pencemaran dari *dumping*, pencemaran dari kapal, dan pencemaran dari udara.

b. *International Conventions on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 (*Civil Liability Convention*).

Merupakan konvensi yang mengatur tentang ganti rugi pencemaran laut oleh minyak karena kecelakaan kapal tanker. Konvensi ini berlaku untuk pencemaran lingkungan laut di laut territorial Negara peserta. Dalam hal pertanggungjawaban ganti rugi pencemaran lingkungan laut maka prinsip yang dipakai adalah prinsip tanggung jawab mutlak. Konvensi ini berlaku hanya

pada kerusakan pencemaran minyak mentah yang tertumpah dan muatan kapal tangki.

c. *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972 (London Dumping Convention)*.

Merupakan Konvensi Internasional untuk mencegah terjadinya Pembuangan (dumping), yang dimaksud adalah pembuangan limbah yang berbahaya baik itu dari kapal laut, pesawat udara ataupun pabrik industri. Para Negara konvensi berkewajiban untuk memperhatikan tindakan dumping tersebut. Dumping dapat menyebabkan pencemaran laut yang mengakibatkan ancaman kesehatan bagi manusia, merusak ekosistem dan mengganggu kenyamanan lintasan di laut.

d. *The International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation 1990 (OPRC)*.

OPRC adalah sebuah konvensi kerja sama Internasional menanggulangi pencemaran laut dikarenakan tumpahan minyak dan bahan beracun yang berbahaya. Konvensi ini dengan cepat memberikan bantuan ataupun pertolongan bagi korban pencemaran laut tersebut, pertolongan tersebut dengan cara penyediaan peralatan bantuan agar upaya pemulihan dan evakuasi korban dapat ditanggulangi dengan segera.

e. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 (Marine Pollution)*.

*Marine Pollution* (Marpol) 73/78 adalah konvensi internasional untuk pencegahan pencemaran dari kapal 1973 sebagaimana diubah oleh *protocol* 1978. Marpol 73/78 dirancang dengan tujuan untuk meminimalkan pencemaran laut, dan melestarikan lingkungan laut melalui penghapusan pencemaran lengkap oleh minyak dan zat berbahaya lainnya dan meminimalkan pembuangan zat-zat tersebut tanpa disengaja.

f. Hukum Nasional : Dasar Hukum Nasional terhadap Pencemaran di Laut tersebar dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang ada, yakni :

1. UU RI No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia. Ketentuan-ketentuan mengenai pencemaran laut ini ditentukan dalam pasal 8 undang-undang.
2. UU No. 5 Tahun 1990 Tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya.
3. UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
4. UU No. 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1990 tentang Pengendalian Pencemaran Air, serta aturan hukum lainnya yang berkenaan dengan Pengaturan pencegahan pencemaran minyak di laut oleh kapal laut di Indonesia.
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 tahun 1999 tentang pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut.
7. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritim.
8. Perpres No.109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut.
9. Peraturan Menteri Nomor 29 tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.

### C. Contoh Kasus

Terdapat sebuah kejadian di NTB dimana air laut berubah warna menjadi coklat, Direktur Walhi NTB Amri Nuryadin mengatakan pihaknya menduga perubahan warna laut di Perairan Kota Bima, tepat di sepanjang pantai Amahami, Lawata dan sekitarnya diduga berasal dari tumpahan limbah. Sejak 26 April 2022 kata Amri pihak Pertamina yang berkegiatan di pinggir perairan tersebut belum memberikan

klarifikasi atau tanggapan apapun atas peristiwa tersebut. Menurut Amri, Pemerintah Bima dan NTB masih cenderung abai atas kejadian ini yang secara terang memiliki dampak kerusakan yang parah terhadap lingkungan. Sikap abai Pemerintah atas peristiwa semacam ini adalah merupakan tindakan pidana akibat pelanggaran terhadap Undang-undang, khususnya Undang-undang No. 32, Tahun 2009 tentang Perlindungan Pengelolaan Lingkungan Hidup (PPLH), terkait ketentuan-ketentuan pidana yang ada didalam UU PPLH. Amri juga menegaskan, berdasarkan peraturan Pemerintah Nomor 109, tahun 2006, tentang penanggulangan keadaan darurat di laut, pasal 1, ayat 1, bahwa: terjadinya tumpahan yang diduga limbah Pertamina tersebut, maupun peristiwa serupa lainnya tidak boleh dianggap enteng, apalagi diabaikan.

Pihak Pertamina memaparkan hasil penelitian atas pencemaran di teluk Bima pada 7 Juni 2022 di Hotel Marina Kota Bima dan *Zoom Meeting*. Penyampaian hasil kejadian dilakukan oleh Tim Analisis Ekologi yang ditunjuk Pertamina. Mereka adalah Aisyah Hadi Ramadani, S.Si., M.Sc, Muhammad Rifqi, S.Si, dan Sekar Arum Setyaningrum, S.Si. Pertamina menyampaikan, 26-27 April 2022, terjadi fenomena berupa munculnya busa di perairan Teluk Bima yang diduga oleh warga disebabkan oleh kebocoran pipa penyalur

minyak dari fasilitas *Fuel* Terminal Bima. Selanjutnya dilakukan pengambilan data sampel air laut pada 28 April 2022 oleh DLH Kota Bima. Pengujian lainnya melalui Genau Lab untuk melihat parameter fisik-kimia sesuai baku mutu air laut pada PP Nomor 22 Tahun 2021. Hasil uji Yayasan Generasi Biologi Indonesia dari parameter biologi pada parameter *Fitoplankton* dan *zooplankton* hasilnya, bahwa jumlah *Fitoplankton* pada sampel air laut sangat melimpah dengan 2949000 individu/3000 ml didominasi oleh jenis *Nitzchia Acicularis*. Peran Plankton di dalam Ekosistem Plankton merupakan produsen primer berupa organisme mikroskopis yang pergerakannya dalam air sangat lemah dan ditentukan oleh gerakan air dan angin. Sehingga PT Pertamina Patra Niaga Bima menyimpulkan pengukuran kualitas air di kolam pelabuhan masih memenuhi baku mutu sesuai PPRI No. 22 Tahun 2021. Hasil pengujian parameter Total *Petroleum Hidrokarbon* sebesar 0,0001 mg/L < dari baku mutu sebesar 0,1 mg/L menunjukkan pencemaran yang terjadi tidak disebabkan kebocoran minyak di perairan Teluk Bima. Munculnya busa di perairan Teluk Bima identik dengan kejadian "*Sea Snot* di Turki". Fenomena busa di Teluk Bima disebabkan oleh "ledakan alga" dibuktikan dengan melimpahnya jumlah *Fitoplankton* mencapai 2949000 individu/3000 ml didominasi oleh jenis *Nitzchia Acicularis*. Sementara itu,

Peneliti dan Ahli Kelautan Universitas Hasanuddin Makassar, Dr Syafyudin Yusuf menyampaikan, hasil penelitian yang juga dilakukannya menyimpulkan pencemaran buih atau gel di teluk Bima merupakan fenomena alam yang dipicu pertumbuhan plankton terlampau tinggi. Kondisi itu juga dipicu eutrofikasi air laut atau penyuburan nutrisi. "Sumber nutrisi berasal dari akumulasi dari teluk Bima yang berasal dari aktivitas pemupukan tanaman dan buangan bahan organik," terangnya. Langkah riset yang dilakukan, kata dia, telah membuktikan kronologis fenomena, baik sumber dan proses Oseanografi, Atmosferic dan geografik.

## KESIMPULAN

*Carter* kapal berbeda dari sewa kapal biasa karena selain menyewa kapal, para pencarter atau penyewa juga dapat merekrut para awak kapal yang telah disediakan oleh pemilik kapal akan tetapi bisa juga hanya dengan menyewa kapalnya saja, *carter* kapal memiliki perjanjian dan perjanjian tersebut dapat dibatalkan jika sesuai dengan Pasal 458 KUHD yang berbunyi : "Bila kapalnya pada waktu yang ditentukan dalam perjanjian tidak tersedia bagi pen-*carter*, ia dapat memutuskan perjanjian itu, dan memberitahukan dengan tertulis kepada pihak yang lain. Bagaimanapun juga ia mempunyai hak atas ganti rugi tanpa disyaratkan adanya

pernyataan lalai, kecuali bila yang mencarterkan membuktikan, bahwa keterlambatannya tidak dapat dipersalahkan kepadanya.” Kecuali pen-carter dapat menuntut ganti rugi kepada pemilik kapal tanpa menyatakan lalai.

Selain membahas *carter* kapal, ada pula pertanggung jawaban pencemaran laut dari sisi analisa hukum Internasional dan Nasional. Terdapat pula sebuah kasus dimana yang pada awalnya mengira bahwa pencemaran laut terjadi karena adanya kebocoran pipa minyak, akan tetapi perlu dilakukan riset agar terbukti benarkah itu minyak atau bahkan hal lain. Pencemaran karena blooming algae bisa juga disebut dengan “*Sea Snot*” atau lendir laut. *Sea Snot* atau biasa disebut sebagai lendir laut adalah lumpur yang berbentuk agar-agar berwarna krem, umumnya tidak berbahaya, tetapi dapat menarik virus dan bakteri, Lendir laut sebenarnya terbentuk secara alami ketika alga atau ganggang di laut dipenuhi nutrisi akibat iklim hangat dan pencemaran air. Langkah yang dapat digunakan sebagai penanggulangan *Sea Snot* atau lendir laut ini dalam jangka pendek adalah mengumpulkannya dari permukaan laut dan meletakkan penghalang di permukaan laut.

## DAFTAR PUSTAKA

### Jurnal

- Herli Saulina. 2013. “*Pelaksanaan Perjanjian Carter Kapal Tanker Berdasarkan Waktu (Time Charter)*”, Yogyakarta, Editor UAJY.
- Irwanto. 2009. Skripsi : “*Analisis Terhadap Kasus Carter Kapal Laut (tongkang) yang Dilakukan Antara PT. A dengan PT. B*”, Depok : UI.
- Rohman, M. N. (2021). *Tinjauan Yuridis Normatif Terhadap Regulasi Mata Uang Kripto (Crypto Currency) di Indonesia*. Jurnal Supremasi.
- Tri Melati M. 2021. “*Kajian Tentang Kebijakan Pemerintah Terhadap Pencemaran Laut Menurut Peraturan Pemerintah Nomor. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Dan/Atau Perusakan Laut*”, Lex Administratum, Hal. 2

### Internet

- Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut. 2020. “Pencemaran Laut”, <https://kkp.go.id/djprl/bpsplpadang/page/1053-pencemaran-laut>, diakses pada tanggal 11 Januari 2023, pukul 10.49 Wib
- Farah Farah. 2016. “8 Pencemaran Air Laut di Indonesia”, <https://ilmugeografi.com/ilmu-bumi/laut/pencemaran-air-laut>, diakses pada 11 Januari 2023, pukul 10.53 Wib
- Humas FDC UNHAS. 2020. “Fenomena Sea Snot (Lendir Laut) Mengancam Lautan”,

<https://www.fdcunhas.com/fenomena-sea-snot-lendir-laut-mengancam-lautan>, diakses pada tanggal 11 Januari 2023, pukul 16.00 Wib

Redaksi Bimakini. 2022. "Pertamina Paparkan hasil Kajian, Pencemaran Teluk Bima Bukan Karena Tumpahan Minyak",  
<https://www.bimakini.com/2022/06/pertamina-paparkan-hasil-kajian-pencemaran-teluk-bima-bukan-karena-tumpahan-minyak/>, diakses pada tanggal 11 Januari 2023, pukul 09.23 Wib

Silmi Nurul Utami. 2022. "Pencemaran Air akibat Blooming Algae",  
[https://www.kompas.com/skola/read/2022/06/14/132653169/pencemaran-air-akibat-blooming-algae?page=all#:~:text=Pada%20perairan%20laut%2C%20blooming%20algae,asam%20\(pengasaman%20air%20laut\)](https://www.kompas.com/skola/read/2022/06/14/132653169/pencemaran-air-akibat-blooming-algae?page=all#:~:text=Pada%20perairan%20laut%2C%20blooming%20algae,asam%20(pengasaman%20air%20laut)), diakses pada 11 Januari 2023, pukul 13.43 Wib

Viqi Ahmad. 2022. "Heboh Air Laut Bima Berwarna Cokelat, Walhi NTB: Limbah Pertamina",  
<https://www.detik.com/bali/nusra/d-6054316/heboh-air-laut-bima-berwarna-cokelat-walhi-ntb-limbah-pertamina>, diakses pada tanggal 24 November 2022, pukul 07.49 wib

**Notes:**