

TANGGUNG JAWAB NEGARA BENDERA TERHADAP PENCEGAHAN PEMBUANGAN LIMBAH MINYAK OLEH KAPAL LAUT DAN HUBUNGANNYA BAGI PENEGAKAN HUKUM DI INDONESIA¹

Oleh :
Viona Bungo²
Emma V.T Senewe³
Cornelis Dj. Massie⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami Pengaturan Internasional tentang tanggung jawab negara bendera akibat Pembuangan Limbah Kapal Laut dan untuk mengetahui dan memahami Penegakan Hukum Indonesia akibat pencemaran Lingkungan laut oleh Kapal Laut Asing. Dengan menggunakan metode penelitian normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Pengaturan dan Tanggung Jawab Negara Bendera dalam Hukum Internasional Secara fundamental, hukum internasional melalui *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 menetapkan bahwa kapal adalah “teritori terapung” yang berada di bawah yurisdiksi eksklusif negara pendaftarannya. Tanggung jawab negara bendera (*Flag State Responsibility*) bukan sekadar pemberian status kebangsaan, melainkan kewajiban mutlak untuk menjalankan yurisdiksi dan kontrol yang efektif (*effective control*) dalam aspek administratif, teknis, dan sosial. 2. Mekanisme Penegakan Hukum oleh Indonesia sebagai Negara Pantai Indonesia, sebagai negara kepulauan yang meratifikasi UNCLOS 1982 dan memiliki UU No. 32 Tahun 2009 (UUPPLH), memiliki kewenangan penegakan hukum yang bertingkat tergantung pada *locus delicti* pencemaran. Di Laut Teritorial, Indonesia memiliki kedaulatan penuh untuk menindak pidana. Namun, di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), kewenangan Indonesia dibatasi oleh hak berdaulat (*sovereign rights*). Berdasarkan Pasal 220 UNCLOS, tindakan fisik seperti penahanan kapal di ZEE hanya dapat dilakukan jika terdapat bukti jelas (*clear objective evidence*) bahwa pembuangan limbah menyebabkan kerusakan besar (*major damage*) bagi kepentingan negara pantai.

Kata Kunci : *tanggung jawab negara bendera, limbah minyak, laut Indonesia*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia yang memiliki posisi strategis di antara dua benua dan dua samudra. Pengakuan dunia terhadap konsep negara kepulauan ini, yang diperjuangkan sejak Deklarasi Djuanda 1957, membawa konsekuensi logis berupa tanggung jawab besar dalam pengelolaan wilayah laut.⁵ Wilayah perairan Indonesia, khususnya Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), merupakan jalur urat nadi perdagangan internasional yang sangat padat. Namun, posisi strategis ini ibarat dua mata pisau; di satu sisi memberikan keuntungan ekonomi, namun di sisi lain meningkatkan 2 risiko kerusakan lingkungan akibat aktivitas pelayaran internasional.⁶

Lingkungan laut merupakan bagian integral dari ekosistem global yang harus dijaga kelestariannya. Koesnadi Hardjosoemantri menegaskan bahwa perlindungan lingkungan hidup, termasuk laut, merupakan prasyarat bagi pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan.⁷ Salah satu ancaman terbesar bagi ekosistem laut Indonesia adalah pencemaran yang bersumber dari kapal (*vessel-source pollution*), baik yang bersifat kecelakaan maupun operasional yang disengaja seperti pembuangan limbah (*dumping*) minyak, air balas, dan sampah berbahaya.⁸ Dalam kerangka Hukum Laut Internasional yang telah diadopsi Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982, terdapat pembagian yurisdiksi yang jelas.

Huala Adolf menguraikan bahwa setiap negara harus bertanggung jawab atas tindakan yang melanggar hukum internasional yang dilakukan oleh entitas di bawah yurisdiksinya yang merugikan negara lain.⁹ Kesenjangan antara kewajiban normatif Negara Bendera dalam

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 220711010186

³ Fakultas Hukum Unsrat, Guru Besar Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Guru Besar Ilmu Hukum

⁵ Hasjim Djalal, *Indonesia dan Hukum Laut* (Jakarta: Centre for Strategic and International Studies, 1995), hlm. 45.

⁶ Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Edisi ke-2 (Bandung: Alumni, 2005), hlm. 312.

⁷ Koesnadi Hardjosoemantri, *Hukum Tata Lingkungan*, Edisi ke-8 (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2005), hlm. 42.

⁸ M. Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*, Edisi Revisi (Bandung: Alumni, 2001), hlm. 189.

⁹ Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional* (Jakarta: Rajawali Pers, 2002), hlm. 189.

UNCLOS 1982 dengan realitas penegakan hukum di perairan Indonesia menjadi isu krusial. ETTY R. AGOES berpendapat bahwa Indonesia perlu memperkuat legislasi nasional dan diplomasi hukum untuk mendesak kepatuhan Negara Bendera.¹⁰ Tanpa adanya mekanisme pertanggungjawaban yang efektif dari Negara Bendera, upaya Indonesia untuk menegakkan kedaulatan lingkungan di laut akan terus mengalami kebuntuan. Marsudi Triatmodjo menegaskan pentingnya harmonisasi antara hukum nasional dan internasional untuk menutup celah hukum yang dimanfaatkan oleh kapal-kapal pencemar.¹¹ Contoh kasus Nyata yang sangat relevan untuk menguji teori tanggung jawab Negara Bendera (*Flag State Responsibility*) dalam yurisdiksi Indonesia adalah Kasus Kapal Tanker MT Aman 114.

Kronologi Kasus: Peristiwa ini bermula pada 7 Juli 2023, ketika unsur patroli Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI melalui KN Pulau Marore-322 mendeteksi adanya aktivitas mencurigakan di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia di Laut Natuna Utara.¹² Bakamla menemukan MT Arman 114 (berbendera Iran) sedang melakukan aktivitas ship-to-ship transfer minyak mentah secara ilegal dengan MT S-Tinos (berbendera Kamerun).¹³ Saat didekati, kedua kapal tersebut tidak merespons dan berusaha melarikan diri. MT Arman 114 bahkan melakukan tindakan berbahaya dengan membuang limbah minyak (*sludge*) ke laut untuk menghambat pengejaran serta menghilangkan barang bukti.¹⁴ Pengejaran berlangsung dramatis hingga masuk ke wilayah yurisdiksi Malaysia, di mana melalui koordinasi hot pursuit, MT Arman 114 akhirnya berhasil ditangkap.¹⁵ Hasil investigasi menunjukkan bahwa kapal ini tidak hanya melakukan pencemaran, tetapi juga melakukan manipulasi sistem informasi otomatis (Automatic Identification System/AIS) atau

spoofing, di mana data AIS menunjukkan 22 posisi kapal berada di Laut Merah padahal faktanya berada di Natuna.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Pengaturan Internasional tentang Tanggung Jawab Negara Bendera akibat Pembuangan Limbah Minyak Kapal Laut?
2. Bagaimana Penegakan Hukum Indonesia akibat Pencemaran Lingkungan Laut oleh Kapal Laut Asing?

C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang akan di gunakan penulis adalah Yuridis Normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Internasional tentang Tanggung Jawab Negara Bendera akibat Pembuangan Limbah Minyak Kapal Laut

Dalam hukum laut internasional, kapal dianggap sebagai perpanjangan wilayah (terapung) dari negara yang benderanya dikibarkan oleh kapal tersebut. Prinsip ini melahirkan konsekuensi hukum bahwa negara bendera (*Flag State*) memegang yurisdiksi eksklusif dan tanggung jawab utama atas segala aktivitas kapal tersebut di laut lepas (*high seas*), termasuk dampak lingkungan yang ditimbulkannya. Terkait upaya pengelolaan, pencegahan, dan perbaikan pencemaran, termasuk pengaturan dan penegakan hukum baik di tingkat nasional maupun internasional, serta akuntabilitas dan kompensasi, harus diupayakan sebagaimana ditetapkan dalam UNCLOS 1982. Untuk pelestarian ekosistem laut dan habitatnya, UNCLOS 1982 mengamanatkan bahwa partisipasi semua negara, termasuk yang menjadi anggota organisasi internasional, didorong untuk memastikan kelangsungan hidup jangka panjang mereka. Tanggung jawab negara bendera tidak hanya sebatas pemberian status kebangsaan kapal, tetapi juga mencakup kewajiban untuk menjamin bahwa kapal-kapal tersebut menaati aturan internasional terkait keselamatan dan pencegahan pencemaran. Menurut Mochtar Kusumaatmadja bahwa hak sebuah negara untuk memberikan kebangsaan kepada kapal harus diimbangi dengan kewajiban untuk menjalankan yurisdiksi dan pengawasan yang efektif (*effective control*) terhadap kapal tersebut dalam aspek administratif, teknis, dan sosial.¹⁶

¹⁰ ETTY R. AGOES, *Konvensi Hukum Laut 1982: Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing* (Bandung: Abardin, 1991), hlm. 98.

¹¹ Marsudi Triatmodjo, *Hukum Penegakan Hukum di Laut* (Yogyakarta: FH UII Press, 2016), hlm. 67.

¹² Laporan Resmi Bakamla RI, "Kronologi Penghentian dan Pemeriksaan MT Arman 114," diakses melalui laman resmi bakamla.go.id, Juli 2023.

¹³ I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia* (Bandung: Yrama Widya, 2014), hlm. 302 (Membahas kewenangan pengejaran seketika/hot pursuit).

¹⁴ M. Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia* (Bandung: Alumni, 2001), hlm. 210.

¹⁵ Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global* (Bandung: Alumni, 2005), hlm. 412 (Teori kerjasama lintas batas dalam penegakan hukum).

¹⁶ Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, (Bandung: Binacipta, 1986), hlm. 128.

Sebagaimana disyaratkan oleh Pasal 43 Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS), Indonesia harus bekerja sama secara global dengan Malaysia, Singapura, dan negara-negara pengguna Selat Malaka untuk memastikan pelestarian lingkungan laut secara maksimal. Untuk membantu pemerintah Indonesia mengatasi masalah tumpahan minyak hitam terkait pelayaran, telah dilakukan upaya untuk membentuk mekanisme kerja sama yang akan menjadi forum dialog bagi negara pengguna dan negara pantai yakni seperti Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Forum ini dapat digunakan untuk membahas langkah-langkah konkrit (seperti bantuan keuangan atau peningkatan kapasitas).

Organisasi global dan regional dapat menyepakati standar, metode, dan aspek lain dari perlindungan lingkungan laut sambil mempertimbangkan karakteristik khusus dari perumusan kebijakan dan pengaturan regional yang berkaitan dengan konservasi dan pelestarian laut. Ini bisadibayangkan. Menurut Pasal 197 United Nations Convention on the Law of the Sea, misalnya, Indonesia, Malaysia, dan Singapura diharapkan bekerja sama dalam pengelolaan dan pelestarian lingkungan maritim.

Pengaturan Berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982. UNCLOS 1982 merupakan “konstitusi” lautan dunia yang meletakkan dasar hukum utama bagi tanggung jawab negara bendera. Pasal 94 UNCLOS 1982 secara eksplisit mengatur tentang “Kewajiban Negara Bendera” (*Duties of the Flag State*). Dalam konteks pencegahan pencemaran minyak, tanggung jawab negara bendera diatur lebih spesifik dalam Pasal 211 dan Pasal 217 UNCLOS 1982 :

- a. Kewajiban Legislasi (Pasal 211): Negara bendera wajib menetapkan hukum dan peraturan nasional yang memiliki standar setidaknya sama efektifnya dengan aturan internasional yang berlaku umum (seperti MARPOL) untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari kapal yang mengibarkan benderanya.¹⁷
- b. Kewajiban Penegakan Hukum (Pasal 217): Negara bendera harus memastikan kapal-kapalnya tidak berlayar kecuali telah memenuhi persyaratan internasional, termasuk memiliki sertifikat pencegahan pencemaran yang sah. Jika terjadi pelanggaran pembuangan limbah minyak, negara bendera wajib melakukan penyelidikan

(*investigation*) dan penuntutan (*prosecution*) terhadap 97 kapal tersebut, di mana pun pelanggaran itu terjadi.¹⁸

Namun, efektivitas tanggung jawab ini sering kali terhambat oleh praktik *Flag of Convenience* (Bendera Kemudahan), di mana tidak adanya “hubungan nyata” (*Genuine Link*) antara negara dan kapal—sebagaimana disyaratkan Pasal 91 UNCLOS menyebabkan lemahnya pengawasan standar lingkungan.

Dalam hukum laut internasional, prinsip yurisdiksi negara bendera (*Flag State Jurisdiction*) merupakan pondasi utama dalam pengawasan kapal. Kapal yang melintasi lautan bebas tidak boleh berada dalam kondisi tanpa hukum (*stateless*), sehingga setiap kapal harus memiliki kebangsaan. Konsekuensi dari pemberian kebangsaan tersebut melahirkan tanggung jawab negara untuk mengontrol kapal-kapalnya agar tidak mencemari lingkungan laut, khususnya pencemaran minyak. Dalam hukum laut internasional, prinsip utama yang mengatur kapal di laut lepas adalah eksklusivitas yurisdiksi negara bendera. Berdasarkan UNCLOS 1982, negara bendera memiliki kewajiban untuk melakukan pengawasan administratif, teknis, dan sosial terhadap kapal yang mengibarkan benderanya sebagai berikut :

- Pasal 94 UNCLOS 1982: Mewajibkan negara bendera untuk menjamin keselamatan di laut, termasuk pencegahan pencemaran lingkungan laut.
- MARPOL 73/78: Merupakan instrumen utama yang mengatur standar teknis operasional kapal untuk mencegah pembuangan limbah minyak.
- Civil Liability Convention (CLC) 1992: Mengatur mengenai tanggung jawab perdata dan ganti rugi akibat pencemaran minyak tanker

Berikut adalah pengaturan tersebut berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 dan *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL 73/78) :

1. Pengaturan dalam UNCLOS 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*)

Instrumen utama dalam penegakkan hukum mengenai perlindungan lingkungan laut ialah UNCLOS 1982. Konvensi tersebut menyatakan

¹⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, Pasal 211 ayat (2).

¹⁸ Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, (Bandung: Refika Aditama, 2011), hlm. 176.

pengertian pencemaran dalam Pasal langka ayat 1 point 4 yaitu:

“A pollutant of the marine environment is one that is introduced into the water, whether directly or indirectly, by humans and that has or is likely to have adverse effects on the environment, marine life, humans, or other legitimate uses of the sea, such as fishing and other legitimate uses of the sea, on the quality of the water, including estuaries.”

Di bawah UNCLOS 1982, polusi dari semua sumber, termasuk operasi berbasis darat dan lepas pantai, serta pembuangan (pembuangan limbah) dan kapal, sekarang termasuk dalam definisi polusi laut. suasana hati (atmosfer). Bab XII, Pasal 192 hingga 237, Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (UNCLOS) mengatur lautan dan laut dalam. Semua tindakan yang diambil untuk mencegah dan mengelola pencemaran laut harus sesuai dengan persyaratan Konvensi PBB tentang Statuta Laut 1982, di bawah undang-undang ratifikasi Indonesia (UU 17 Tahun 1985). Sesuai dengan Pasal 194 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, pencemaran laut harus dicegah, dikurangi, dan diatur. Dalam Pasal 194 angka 2 menyatakan bahwa pemerintah harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menjamin bahwa kegiatan-kegiatan yang berada di dalam yurisdiksi atau pengawasannya tidak merusak lingkungan dengan cara apa pun.

Ini termasuk tindakan negara lain yang merusak lingkungan.¹⁹ Klasifikasi pencemaran laut menurut UNCLOS 1982, sebagaimana terdapat dalam Bagian 5 mengenai Peraturan-peraturan Internasional dan Perundang-undangan Nasional untuk Mencegah dan Mengurangi dan Mengendalikan Pencemaran Lingkungan Laut (*International Rules and National Legislation to Prevent, Reduce, and Control Pollution of the Marine Environment*) yaitu :²⁰

1. Pencemaran laut yang berasal dari sumber daratan (UNCLOS 1982, Pasal 207)
2. Pencemaran laut yang berasal dari kegiatan dasar laut yang tunduk pada yurisdiksi nasional (UNCLOS 1982, Pasal 208)
3. Pencemaran laut yang berasal dari kegiatan-kegiatan di kawasan (UNCLOS 1982, Pasal 209)

4. Pencemaran laut karena dumping (UNCLOS 1982, Pasal 210)
5. Pencemaran laut yang berasal dari kendaraan air (UNCLOS 1982, Pasal 211)
6. Pencemaran laut yang berasal dari atau melalui udara (UNCLOS 1982, Pasal 212).

Kemudian dalam hal melindungi ekosistem laut erat kaitannya dengan masalah lingkungan, baik dari segi organisme hidup dan laut itu sendiri, serta masalah-masalah yang khas dengan laut. Untuk memastikan bahwa lingkungan maritim aman dan berkelanjutan, setiap otoritas yang bertanggung jawab harus mengambil semua tindakan yang diperlukan, sebagaimana dinyatakan oleh Pasal 145 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982.²¹

UNCLOS 1982 sering disebut sebagai “Konstitusi Lautan” karena sifatnya yang komprehensif. Dalam konteks pencemaran laut, UNCLOS menetapkan kerangka hukum (payung hukum) yang mewajibkan negara bendera untuk menerapkan aturan teknis internasional.

Eksistensi tanggung jawab negara bendera diatur secara tegas dalam Pasal 94 UNCLOS 1982. Pasal ini menegaskan bahwa setiap negara harus menjalankan yurisdiksi dan pengawasan yang efektif dalam bidang administratif, teknis, dan sosial atas kapal-kapal yang mengibarkan benderanya.

Dalam konteks pencegahan pencemaran, Pasal 94 ayat (3) dan (4) mewajibkan negara bendera untuk mengambil langkah-langkah bagi kapal yang mengibarkan benderanya guna menjamin keselamatan di laut, termasuk yang berkaitan dengan:

- Konstruksi, peralatan, dan kelayakan laut kapal.
- Pemeriksaan berkala oleh surveyor kapal yang kualified.
- Memastikan perwira dan awak kapal memahami dan mematuhi peraturan internasional mengenai pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut.

Di bawah Bab XII tentang Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut, Pasal 211 ayat (2) mewajibkan negara bendera untuk menetapkan peraturan perundang-undangan nasional bagi pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan laut dari kapal yang mengibarkan benderanya. Hukum nasional tersebut harus sekurang-kurangnya mempunyai dampak yang sama dengan aturan dan standar

¹⁹ Nong Hong, 2012, *UNCLOS and Ocean Dispute Settlement: Law and Politics in the South China Sea*, London & New York: Routledge.

²⁰ Ahmad Sofyan, 2010, “Tanggung Jawab dalam Pencemaran Laut yang Disebabkan Minyak Menurut Hukum Internasional”, *Inspirasi*, Vol. 1 No. 10, hlm. 139-164.13 Parthiana. op.cit. hlm. 226

²¹ Parthiana. op.cit. hlm. 226.

internasional yang berlaku umum (dalam hal ini merujuk pada standar MARPOL). Artinya, negara bendera tidak boleh membuat aturan yang lebih longgar daripada standar global.²²

Eksistensi tanggung jawab negara bendera paling kuat terlihat dalam aspek penegakan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 217 UNCLOS 1982. Pasal ini sebagai berikut :

- Kepatuhan Efektif: Negara bendera harus menjamin penataan/kepatuhan oleh kapal-kapalnya terhadap aturan internasional, di manapun kapal itu berada (baik di laut bebas maupun di perairan negara lain).
- Sertifikasi: Negara bendera dilarang mengizinkan kapalnya berlayar jika tidak memenuhi standar internasional, termasuk persyaratan desain, konstruksi, dan peralatan pencegahan pencemaran minyak. Kapal harus membawa sertifikat yang dipersyaratkan (seperti sertifikat IOPP dari MARPOL).
- Investigasi dan Penuntutan: Jika terjadi pelanggaran, negara bendera wajib melakukan penyelidikan segera (investigasi) dan, jika bukti mencukupi, melakukan penuntutan hukum terhadap kapal tersebut tanpa memandang di mana pelanggaran atau pencemaran itu terjadi.

Pasal 192 Konvensi Hukum Laut 1982 menyoroti kewajiban negara untuk konservasi dan pemeliharaan lingkungan laut, dan ini menunjukkan bahwa pemerintah mungkin telah melanggar komitmen itu dengan membiarkan skenario ini bertahan di perairan pedalaman: "The task to safeguard and maintain the maritime environment rests with the governments of the world."

Bab XII Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Konservasi Lautan Dunia (1982) mengatur hasil analisis tertentu yang berkaitan dengan bidang- bidang penting konservasi dan pelestarian lingkungan laut, khususnya: a. Pencemaran Lingkungan Laut

Sesuai dengan Pasal 194, pemerintah harus mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari, mengurangi, dan mengatur pencemaran lingkungan laut dari sumber mana pun. Konvensi PBB tentang Penghapusan Segala Bentuk Polusi (CEDAP) Pasal 195 melarang pemerintah memindahkan bahaya atau bahaya dari satu lokasi ke lokasi lain, atau dari satu bentuk polusi ke bentuk polusi lainnya.

Konvensi PBB tentang Hak Anak dalam Pasal 196, mengamanatkan bahwa setiap negara mengambil semua tindakan yang wajar untuk melindungi lingkungan laut dari efek merugikan dari setiap teknologi yang berada di bawah lingkup atau kendalinya.

Dalam Pasal 197-201 Konvensi PBB tentang Hukum Laut mewajibkan semua negara untuk bekerja sama secara regional dan internasional untuk menjaga dan memelihara lingkungan laut (1982). *Dalam Science & Technology Environmental Technology*, menjelaskan bahwa upaya kolaboratif mencakup pelaporan bersama tentang pencemaran di lingkungan laut, menetapkan rencana darurat, melakukan penelitian, dan mengembangkan standar ilmiah untuk mengatur prosedur dan praktik untuk mencegah, mengurangi, atau mengendalikan pencemaran laut.

Dalam Konvensi PBB Nomor 222 Pasal 202, mewajibkan negara maju mendukung negara berkembang dalam upaya mereka untuk menjaga dan melestarikan lingkungan laut. Sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 203 perjanjian, pemberian bantuan keuangan dan teknis kepada negara-negara miskin harus menjadi prioritas bagi organisasi internasional untuk menghindari, mengurangi, dan mengelola kerusakan lingkungan maritim.

Sebagai anggota masyarakat internasional, setiap negara memiliki tanggung jawab untuk memenuhi tanggung jawabnya terhadap pelestarian dan konservasi lingkungan laut. Kerangka hukum bagi orang untuk mencari ganti rugi atas kerugian yang mereka alami juga harus disediakan oleh negara. Menentukan harus menjamin bahwa mereka memiliki kapasitas untuk mencari kompensasi berdasarkan Pasal 235 tentang Tanggung Jawab dan Komitmen untuk Kompensasi, yang menyatakan bahwa negara harus memenuhi kewajiban mereka sehubungan dengan melindungi dan melestarikan lingkungan maritim. Kerjasama internasional dalam penerapan hukum internasional yang berlaku diperlukan untuk mengembangkan hukum internasional tentang tanggung jawab dan kewajiban kompensasi dan menyelesaikan setiap perselisihan yang mungkin timbul selama proses tersebut, untuk memastikan pemberian kompensasi tersebut melalui sistem hukum.²³

²² Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, (Bandung: Alumni, 2005), hlm. 320.

²³ Tirtayasa Journal of International Law, Vol. 1 No. 2 Desember 2022, ISSN 2961-8355.

2. Pengaturan dalam MARPOL 73/78 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*)

Indonesia telah meratifikasi MARPOL melalui beberapa instrumen hukum, yang terbaru untuk Annex VI adalah Peraturan Presiden No. 29 Tahun 2012. Secara umum, landasan dasarnya dimulai dari Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986. Jika UNCLOS 1982 memberikan kerangka kewajiban hukum, maka MARPOL 73/78 memberikan standar teknis rinci yang harus diterapkan oleh Negara Bendera. MARPOL memiliki 6 Annex (Lampiran), di mana pencemaran minyak diatur secara spesifik dalam Annex I.

Tanggung jawab negara bendera dalam Annex I MARPOL sangat teknis dan preventif. Negara bendera wajib memastikan kapal tanker minyak di bawah benderanya mematuhi:

- Konstruksi Kapal: Kewajiban penggunaan lambung ganda (*double hull*) untuk kapal tanker minyak guna meminimalisir tumpahan minyak jika terjadi tabrakan atau kandas (Regulasi 13F/Regulasi 19 pada revisi terbaru).
- Peralatan: Kapal harus dilengkapi dengan *Oil Discharge Monitoring and Control Systems* (ODME) dan tangki slop untuk menampung residu minyak.
- Buku Catatan Minyak (*Oil Record Book*): Negara bendera harus mewajibkan setiap kapalnya memiliki dan mengisi *Oil Record Book* yang mencatat setiap operasi pemindahan minyak, pembersihan tangki, atau pembuangan air balas. Pengawasan terhadap buku ini adalah tanggung jawab utama negara bendera saat inspeksi.²⁴

MARPOL 73/78 merupakan instrumen hukum internasional utama yang dirancang untuk meminimalkan pencemaran laut yang berasal dari kapal, baik karena faktor operasional maupun kecelakaan. Konvensi ini diadopsi oleh International Maritime Organization (IMO). Secara yuridis, MARPOL terdiri dari batang tubuh konvensi (pasal-pasal) yang mengatur kewajiban negara bendera (flag state) dan negara pelabuhan (port state), serta enam Annex (Lampiran) teknis yang mengatur jenis polutan spesifik yaitu :

- Annex I, Pencegahan Pencemaran oleh Minyak
- Annex II, Pengendalian Pencemaran Cairan Berbahaya dalam

- Bentuk Curah
- Annex III, Pencegahan Pencemaran Barang Berbahaya dalam
- Kemanasan
- Annex IV, Pencegahan Pencemaran oleh Kotoran Manusia (*Sewage*)
- Annex V, Pencegahan Pencemaran oleh Sampah
- 107
- Annex VI, Pencegahan Pencemaran Udara dari Kapal.²⁵

Manifestasi paling konkret dari tanggung jawab negara bendera di bawah MARPOL adalah penerbitan Sertifikat IOPP.

- Sebelum kapal diizinkan beroperasi, negara bendera (atau badan klasifikasi yang ditunjuk/*Recognized Organization*) harus melakukan survei menyeluruh.
- Sertifikat IOPP adalah bukti bahwa kapal tersebut telah memenuhi standar pencegahan pencemaran minyak.
- Negara bendera bertanggung jawab penuh atas validitas sertifikat ini. Jika kapal tertangkap melakukan pencemaran karena kegagalan peralatan yang seharusnya sudah diperiksa, negara bendera dapat dimintai pertanggungjawaban karena gagal melakukan pengawasan.²⁶

Untuk memperkuat eksistensi tanggung jawab ini, IMO menerapkan IMO *Member State Audit Scheme* (IMSAS). Meskipun ini adalah mekanisme IMO, pelaksanaannya berkaitan erat dengan kewajiban MARPOL. Negara bendera wajib diaudit untuk membuktikan bahwa mereka memiliki kemampuan dan sumber daya untuk mengimplementasikan dan menegakkan aturan MARPOL terhadap kapal-kapal mereka.²⁷

Implementasi Standar Teknis Berdasarkan MARPOL 73/78 Konvensi internasional spesifik yang menjadi rujukan teknis utama adalah *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL 73/78). Dalam kerangka MARPOL, tanggung jawab negara bendera diwujudkan melalui mekanisme sertifikasi dan inspeksi berkala. Negara bendera bertanggung jawab untuk menerbitkan *International Oil Pollution Prevention* (IOPP)

²⁴ I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional*, (Bandung: Yrama Widya, 2014), hlm. 289.

²⁵ International Maritime Organization, *MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (Consolidated Edition, IMO Publishing 2022) 15.

²⁶ Huala Adolf, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2002), hlm. 112.

²⁷ Melda Kamil Ariadno, *Hukum Internasional Hukum yang Hidup*, (Jakarta: Diadit Media, 2007), hlm. 88.

Certificate bagi kapal tangki minyak berukuran 150 GT ke atas dan kapal non-tanker berukuran 400 GT ke atas. Sertifikat ini menjamin bahwa struktur kapal, perlengkapan, dan sistem operasionalnya (seperti *Oil Discharge Monitoring and Control System*) telah memenuhi syarat untuk mencegah pembuangan minyak ilegal.²⁸ Selain itu, negara bendera mewajibkan setiap kapalnya untuk menyelenggarakan *Oil Record Book* (Buku Catatan Minyak). Buku ini berfungsi sebagai alat kontrol utama untuk mencatat setiap operasi pemindahan minyak, pembuangan air bilga, atau pencucian tangki. Kegagalan negara bendera dalam memeriksa keakuratan *Oil Record Book* dapat dianggap sebagai kelalaian dalam memenuhi tanggung jawab internasionalnya.²⁹

Hubungan Tanggung Jawab Negara Bendera dengan Penegakan Hukum Lingkungan di Indonesia. Sebagai negara kepulauan yang strategis, perairan Indonesia sering menjadi jalur lintas kapal asing. Ketika terjadi pembuangan limbah minyak oleh kapal asing di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia, kewenangan Indonesia sebagai negara pantai (*Coastal State*) bersifat terbatas. Berdasarkan Pasal 220 UNCLOS, negara pantai hanya dapat melakukan tindakan fisik (penahanan kapal) jika terdapat bukti jelas (*clear objective evidence*) bahwa pembuangan tersebut menyebabkan kerusakan besar (*major damage*) bagi garis pantai atau kepentingan terkait :

- Kendala Yurisdiksi Negara Pantai dan Peran Negara Bendera : Sebagai negara kepulauan yang strategis, perairan Indonesia sering menjadi jalur lintas kapal asing. Ketika terjadi pembuangan limbah minyak oleh kapal asing di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia, kewenangan Indonesia sebagai negara pantai (*Coastal State*) bersifat terbatas. Berdasarkan Pasal 220 UNCLOS, negara pantai hanya dapat melakukan tindakan fisik (penahanan kapal) jika terdapat bukti jelas (*clear objective evidence*) bahwa pembuangan tersebut menyebabkan kerusakan besar (*major damage*) bagi garis pantai atau kepentingan terkait.
- Urgensi Penguatan *Port State Control* sebagai Penyeimbang : Mengingat seringnya negara bendera gagal melaksanakan tanggung jawabnya (terutama negara *Flag of*

Convenience), Indonesia memperkuat posisinya melalui mekanisme *Port State Control* (PSC) sebagaimana diamanatkan dalam Tokyo MOU. Ketika kapal asing tersebut memasuki pelabuhan Indonesia, otoritas pelabuhan (Syahbandar) berhak melakukan inspeksi fisik untuk memverifikasi apakah kondisi kapal sesuai dengan sertifikat yang diterbitkan negara benderanya. Jika ditemukan ketidaksesuaian yang membahayakan lingkungan, Indonesia berhak menahan kapal tersebut hingga perbaikan dilakukan, tanpa perlu menunggu izin dari negara bendera.³⁰

3. Hubungan *Genuine Link* dan Pencegahan Pencemaran

Efektivitas pencegahan pencemaran minyak sangat bergantung pada konsep "*Genuine Link*" (Hubungan Nyata) sebagaimana diatur dalam Pasal 91 UNCLOS 1982. Tanggung jawab negara bendera seringkali terhambat oleh praktik *Flag of Convenience* (Bendera Kemudahan), di mana pemilik kapal mendaftarkan kapalnya di negara yang memiliki standar keselamatan dan lingkungan yang rendah serta pajak murah. Dalam konteks skripsi ini, perlu ditegaskan bahwa UNCLOS mewajibkan adanya hubungan nyata antara negara dan kapal untuk menjamin bahwa negara tersebut benar-benar mampu melaksanakan yurisdiksi dan kontrol atas masalah teknis, administratif, dan sosial (termasuk pencemaran) pada kapal tersebut.³¹ Apabila *Genuine Link* lemah, maka pengawasan terhadap standar MARPOL (seperti perawatan mesin pemisah minyak/air) menjadi lemah, yang berujung pada tingginya risiko pencemaran minyak di laut.

Urgensi Konsep *Genuine Link* (Hubungan Nyata) dalam Menanggulangi Praktik *Flag of Convenience* :

- Efektivitas pencegahan pencemaran minyak sering kali terhambat oleh lemahnya hubungan antara kapal dan negara pendaftarannya. Pasal 91 UNCLOS 1982 mensyaratkan adanya "*Hubungan Nyata*" (*Genuine Link*) antara negara dan kapal. Konsep ini menuntut agar Negara Bendera secara efektif menjalankan yurisdiksi dan pengawasan dalam bidang administratif, teknis, dan sosial atas kapal yang

²⁸ IMO, MARPOL 73/78: *Consolidated Edition*, Annex I, Regulation 4.

²⁹ M. Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*, (Bandung: Alumni, 2001), hlm. 142.

³⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 218. Lihat juga: *Jurnal Lex Administratum*, Vol. IX, No. 3 (2021), hlm. 45.

³¹ Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung: Alumni, 2003), hlm. 198.

- mengibarkan benderanya.³²
- Praktikanya, muncul fenomena Bendera Kemudahan (*Flag of Convenience/FoC*). Praktik ini terjadi ketika pemilik kapal mendaftarkan kapalnya di negara yang memiliki regulasi longgar (seperti Panama, Liberia, atau negara-negara kecil lainnya) demi alasan ekonomi dan kemudahan pajak. Negara-negara FoC ini sering kali tidak memiliki kemampuan teknis atau keinginan politik untuk mengawasi standar lingkungan kapal-kapalnya secara ketat.³³
 - Absennya *Genuine Link* pada kapal berbendera kemudahan berdampak fatal bagi penegakan hukum lingkungan. Kapal-kapal FoC sering kali menjadi “kapal hantu” yang membuang limbah minyak di perairan negara berkembang (termasuk Indonesia) karena mereka tahu bahwa negara benderanya tidak akan melakukan penuntutan yang serius. Oleh karena itu, para ahli hukum laut berpendapat bahwa penguatan syarat *Genuine Link* harus dimaknai sebagai syarat substansial, di mana negara pendaftar harus memiliki kepemilikan saham atau manajemen yang nyata di dalam operasional kapal tersebut, sehingga kontrol terhadap kepatuhan lingkungan dapat dipastikan.³⁴

Negara bendera didefinisikan sebagai negara yang kapal mengibarkan benderanya, memberikan yurisdiksi eksklusif atas kapal tersebut di laut lepas sesuai Pasal 92 UNCLOS 1982. Eksistensinya didasarkan pada prinsip “*genuine link*” (Pasal 91 UNCLOS), yang mengharuskan hubungan nyata antara negara dan kapal, termasuk pendaftaran, sertifikasi, dan pengawasan.

Prinsip ini berkembang dari Konvensi Hukum Laut 1958 dan diperkuat UNCLOS untuk mengatasi *flags of convenience* (FOC), di mana negara seperti Panama atau Liberia mendaftarkan kapal asing tanpa pengawasan ketat, menyebabkan risiko pencemaran tinggi. Eksistensi Flag State bertanggung jawab atas pencegahan polusi minyak karena kapal berkontribusi 45% pencemaran laut global menurut IMO. Instrumen kunci mencakup UNCLOS 1982 (Pasal 94, 211), MARPOL 73/78 (Annex I), dan CLC 1969/1992. Pasal 94(1)

UNCLOS mewajibkan *Flag State* menjalankan yurisdiksi efektif administratif, teknis, dan sosial atas kapalnya untuk keselamatan dan perlindungan lingkungan.

B. Penegakan Hukum Indonesia akibat Pencemaran Lingkungan Laut oleh Kapal Laut Asing

Penegakan hukum terhadap pencemaran laut oleh kapal baik kapal berbendera Indonesia maupun asing merupakan isu krusial bagi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Laut kita bukan sekadar jalur transportasi, melainkan urat nadi ekosistem dan ekonomi penegakan hukum pencemaran lingkungan laut di Indonesia. Kewenangan Negara Pantai (Indonesia) Terhadap Kapal Asing Berdasarkan Hukum Internasional dan Nasional dalam memecahkan masalah penegakan hukum lingkungan, hal pertama yang harus dianalisis adalah dasar kewenangan (yurisdiksi) Indonesia sebagai negara pantai (*coastal state*) terhadap kapal berbendera asing (*flag state*). Penegakan hukum terhadap kapal berbendera asing yang melakukan pencemaran di wilayah laut Indonesia tidak dapat dilepaskan dari ketentuan hukum laut internasional, khususnya *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982) yang telah diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985. Sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*), Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorialnya. Namun, kedaulatan ini dibatasi oleh kewajiban untuk memberikan Hak Lintas Damai (*Right of Innocent Passage*) dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*Archipelagic Sea Lanes Passage*) bagi kapal-kapal asing.³⁵

Landasan Hukum Internasional Parameter Hak dan Kewajiban Penegakan hukum terhadap pencemaran laut oleh kapal asing harus berpijak pada hukum internasional, mengingat kapal asing membawa bendera negara lain (*flag state*). Indonesia terikat pada beberapa konvensi utama:

1. UNCLOS 1982 (Konvensi Hukum Laut PBB): Bab XII secara khusus mengatur “Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut” (Pasal 192–237). Pasal 192 menegaskan bahwa setiap negara memiliki kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut. Dalam Pasal 211, diatur secara spesifik kewajiban negara pantai dan

³² Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2002), hlm. 112.

³³ Vincentius Augusta, “Analisis Yuridis Terhadap Praktik Flag of Convenience dan Dampaknya Bagi Keselamatan Pelayaran”, *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara*, Vol. 11, No. 1 (2020), hlm. 48.

³⁴ Melda Kamil Ariadno, *Hukum Internasional Hukum yang Hidup*, (Jakarta: Diadit Media, 2007), hlm. 134.

³⁵ Dikdik Mohamad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, (Bandung: Refika Aditama, 2011), hlm. 112.

negara bendera untuk mencegah pencemaran dari kapal. Jika kapal asing terbukti mencemari laut teritorial Indonesia, hak lintas damai (*innocent passage*) gugur karena tindakan tersebut dianggap mengancam keamanan dan ketertiban negara pantai (Pasal 19 ayat 2 huruf h).³⁶

2. MARPOL 73/78: Merupakan konvensi teknis yang memuat aturan ketat terkait pencegahan pencemaran dari kapal, baik berupa pembuangan minyak (*Annex I*), cairan beracun (*Annex II*), hingga sampah plastik (*Annex V*). Apabila kapal asing di perairan Indonesia melanggar standar MARPOL, otoritas Indonesia berhak melakukan 120 inspeksi melalui mekanisme Port State Control (PSC).
3. CLC 1969 1992 (*Civil Liability Convention*): Mengatur tentang pertanggungjawaban perdata atas kerusakan akibat pencemaran minyak. Konvensi ini menganut prinsip *Strict Liability* (tanggung jawab mutlak), di mana pemilik kapal asing diwajibkan memberikan ganti rugi tanpa perlu membuktikan adanya unsur kesalahan (*fault*), selama pencemaran minyak berasal dari kapalnya.³⁷

Sebagai negara kepulauan yang telah meratifikasi UNCLOS melalui UU No. 17 Tahun 1985, Indonesia memanasifestasikan kewenangannya melalui serangkaian instrumen hukum nasional:

1. Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU PPLH): Menjadi payung hukum (*umbrella act*) yang menjerat korporasi atau kapten kapal asing. Pasal 88 mengadopsi prinsip pertanggungjawaban mutlak (*strict liability*) terhadap setiap tindakan yang menggunakan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang mencemari lingkungan.
2. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: Memberikan kewenangan kepada Syahbandar dan Penjaga Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) untuk melakukan penegakan hukum atas aspek kelaiklautan dan perlindungan lingkungan maritim.
3. Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI):

Menegaskan yurisdiksi Indonesia untuk memberlakukan penegakan hukum lingkungan terhadap kapal asing yang berada di jarak hingga 200 mil laut dari garis pangkal.

Pencemaran lingkungan laut oleh kapal asing umumnya terjadi akibat pembuangan limbah (*dumping*), pembuangan air balas (*ballast water*), atau kecelakaan yang menyebabkan tumpahan minyak (*oil spill*). Dalam konteks ini, Pasal 19 ayat (2) huruf (h) UNCLOS 1982 secara tegas menyatakan bahwa lintas kapal asing dianggap tidak damai apabila kapal tersebut melakukan tindakan pencemaran yang disengaja dan parah (*willful and serious pollution*). Apabila hal ini terjadi di laut teritorial, Indonesia berhak mengambil langkah-langkah pencegahan, termasuk melakukan inspeksi, penahanan, hingga proses peradilan sesuai yurisdiksi pidana yang diatur dalam Pasal 27 UNCLOS 1982.³⁸

Yurisdiksi Berdasarkan UNCLOS 1982 Indonesia telah meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 melalui UU No. 17 Tahun 1985. Dalam konteks pencemaran, Pasal 220 UNCLOS memberikan kewenangan kepada negara pantai untuk melakukan penegakan hukum dengan sebagai berikut :

- Di Laut Teritorial: Indonesia memiliki kedaulatan penuh. Jika kapal asing melakukan pencemaran di laut teritorial, Indonesia berhak melakukan pemeriksaan fisik, penahanan, dan penuntutan, selama pencemaran tersebut melanggar hukum nasional dan standar internasional.³⁹
- Di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE): Kewenangan Indonesia bersifat *sovereign rights* (hak berdaulat), bukan kedaulatan penuh. Penegakan hukum terbatas pada permintaan informasi jika terjadi pelanggaran. Pemeriksaan fisik dan penahanan hanya boleh dilakukan jika terjadi pembuangan limbah yang menyebabkan kerusakan besar (*major damage*) atau ancaman kerusakan berat pada lingkungan pantai.⁴⁰

³⁶ Hadi Wijaya, "Penegakan Hukum Terhadap Pencemaran Laut Bintan Dalam Mengimplementasikan Pasal 192-237 UNCLOS 1982," *Tirtayasa Journal of International Law*, Vol. 1, No. 2 (2022): hlm. 159-161.

³⁷ Tania Halyza, "Upaya Penegakan Lingkungan Laut Di Indonesia: Studi Kasus Pencemaran Perairan Oleh Kapten Kapal Asing," *Repository Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara* (2025): hlm. 4-9.

³⁸ Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2002), hlm. 144.

³⁹ Arie Afriansyah, "Penegakan Hukum Terhadap Pencemaran Minyak di Laut Berdasarkan UNCLOS 1982 dan Implementasinya di Indonesia," *Jurnal Hukum & Pembangunan*, Vol. 48, No. 2 (2018), hlm. 385.

⁴⁰ I Made Arya Utama, "Yurisdiksi Negara Pantai di Zona Ekonomi Eksklusif Terhadap Pencemaran Laut oleh Kapal Asing," *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Vol. 4, No. 1 (2015), hlm. 12.

Harmonisasi dengan Hukum Nasional Secara nasional, dasar hukum utama adalah Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH). Pasal 90 UUPPLH mengatur bahwa instansi pemerintah dan pemerintah daerah berhak mengajukan gugatan ganti rugi terhadap pencemar. Namun, tantangan muncul ketika berhadapan dengan kapal asing karena adanya prinsip *Right of Innocent Passage* (Hak Lintas Damai).

Menurut Pasal 19 ayat (2) huruf h UNCLOS, lintas dianggap tidak damai jika kapal asing melakukan perbuatan pencemaran yang disengaja dan parah (*willful and serious pollution*). Dalam kondisi ini, Indonesia berhak mengambil langkah hukum tegas menghentikan kapal tersebut.

Landasan Hukum Utama Indonesia memiliki “senjata” hukum yang kuat yang merupakan kombinasi dari ratifikasi konvensi internasional dan undang-undang domestic sebagai berikut:

- UNCLOS 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) Diratifikasi melalui UU No. 17 Tahun 1985. Ini memberikan kewenangan bagi negara pantai (Indonesia) untuk menegakkan hukum atas pencemaran di Laut Teritorial dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).
- UU No. 32 Tahun 2009 (PPLH): Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Ini adalah payung hukum utama untuk sanksi lingkungan.
- UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: Mengatur kewajiban kapal untuk mencegah pencemaran (Bab XII).
- Perpres No. 109 Tahun 2006: Tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut.

Mekanisme Penegakan Hukum Lingkungan Laut Terhadap Kapal Asing

Penegakan hukum lingkungan di Indonesia mengenal tiga instrumen utama: Administratif, Pidana, dan Perdata. Berikut adalah analisis mendalam penerapannya terhadap kapal asing :

- a. Penegakan Hukum Administrasi
Sanksi administrasi bersifat preventif dan represif non-yustisial. Terhadap kapal asing, sanksi administrasi yang paling efektif adalah penahanan kapal (*detention of ships*) di Pelabuhan.
- b. Penegakan Hukum Pidana
Ini adalah ultimum remedium (upaya terakhir). Pasal 98 dan 99 UUPPLH mengatur ancaman pidana bagi pelaku pencemaran (sengaja atau lalai).

- c. Penegakan Hukum Perdata (Ganti Kerugian)
Penyelesaian sengketa perdata menggunakan prinsip *Strict Liability* (Tanggung Jawab Mutlak) sebagaimana diatur dalam Pasal 88 UUPPLH.

Analisis Kelembagaan dan Koordinasi dalam Penegakan Hukum

Salah satu akar masalah (*root cause*) lemahnya penegakan hukum adalah tumpang tindih kewenangan di laut (*overlapping jurisdiction*) :

Multi-Agency System: Di laut Indonesia, terdapat TNI AL, Polairud, BAKAMLA (Badan Keamanan Laut), dan KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai).

- Peran Bakamla: Berdasarkan UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Bakamla bertindak sebagai Indonesian Coast Guard. Namun, kewenangan penyidikannya (Penyidik Pegawai Negeri Sipil/PPNS) seringkali berbenturan dengan kewenangan penyidikan TNI AL (berdasarkan UU TNI) di ZEE.
- Solusi: Diperlukan sistem “Satu Atap” dalam penanganan bukti permulaan. Jurnal penelitian menunjukkan bahwa ketidaksinkronan antar lembaga sering dimanfaatkan oleh pengacara kapal asing untuk membatalkan dakwaan melalui praperadilan.⁴¹

Hambatan Utama dalam Penuntutan Kapal Asing

Penting untuk membedah hambatan nyata di lapangan sebagai berikut :

- Pembuktian Ilmiah (*Scientific Evidence*): Sulitnya membuktikan bahwa minyak yang tumpah di laut benar-benar berasal dari kapal tersangka. Diperlukan teknologi oil fingerprinting untuk mencocokkan sampel minyak di laut dengan sampel di tangki kapal. Keterbatasan laboratorium forensic lingkungan di daerah kepulauan sering menghambat proses ini.
- Mekanisme Prompt Release: Berdasarkan Pasal 292 UNCLOS, jika kapal asing ditahan, negara bendera dapat mengajukan permohonan “pelepasan segera” ke ITLOS dengan memberikan jaminan uang (bond). Seringkali, nilai jaminan yang ditetapkan pengadilan Indonesia dianggap terlalu tinggi

⁴¹ Dikdik Mohamad Sodik, “Penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia dan Tantangannya,” *Jurnal Rechtsvinding*, Vol. 6, No. 1 (2017), hlm. 23.

oleh ITLOS, atau sebaliknya, terlalu rendah sehingga tidak menutupi kerusakan lingkungan.⁴²

- Kedaulatan Negara Bendera (*Flag State Jurisdiction*): Negara bendera kapal seringkali bersikeras bahwa mereka yang berhak mengadili kapalnya sendiri. Indonesia harus kuat dalam argumen diplomatik bahwa dampak pencemaran dirasakan langsung oleh Coastal State (Indonesia), sehingga yurisdiksi teritorial atau dampak objektif berlaku.

Penegakan hukum terhadap kapal asing tidak bisa hanya mengandalkan UUPPLH secara kaku, tetapi harus diintegrasikan dengan hukum laut internasional. Penerapan prinsip *Strict Liability* dalam ranah perdata dan denda maksimal dalam ranah pidana korporasi adalah solusi paling efektif dibandingkan memaksakan pidana penjara yang bertentangan dengan UNCLOS. Penguatan peran Bakamla sebagai single agency dalam komando penegakan hukum di laut sangat krusial untuk meminimalisir celah hukum.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan dan Tanggung Jawab Negara Bendera dalam Hukum Internasional Secara fundamental, hukum internasional melalui *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 menetapkan bahwa kapal adalah “teritori terapung” yang berada di bawah yurisdiksi eksklusif negara pendaftarnya. Tanggung jawab negara bendera (*Flag State Responsibility*) bukan sekadar pemberian status kebangsaan, melainkan kewajiban mutlak untuk menjalankan yurisdiksi dan kontrol yang efektif (*effective control*) dalam aspek administratif, teknis, dan sosial.
 - Kewajiban Legislasi dan Penegakan: Berdasarkan Pasal 211 dan 217 UNCLOS 1982, negara bendera wajib memiliki peraturan nasional yang setidaknya sama efektifnya dengan standar internasional (seperti MARPOL 73/78) dan memastikan kapal-kapalnya tidak berlayar tanpa sertifikat pencegahan pencemaran yang valid.
 - Standar Teknis MARPOL: Tanggung jawab ini diperinci dalam MARPOL 73/78 Annex I, yang mengharuskan negara bendera memantau konstruksi

kapal (seperti lambung ganda), peralatan pemisah minyak (*Oil Water Separator*), serta pengawasan ketat terhadap *Oil Record Book* untuk mencegah manipulasi data pembuangan limbah.

- Isu Genuine Link: Efektivitas tanggung jawab ini sering kali lumpuh akibat praktik *Flag of Convenience* (FoC), di mana tidak adanya “Hubungan Nyata” (*Genuine Link*) antara negara dan kapal sebagaimana disyaratkan Pasal 91 UNCLOS 1982. Hal ini menyebabkan lemahnya pengawasan standar lingkungan karena negara pendaftar sering kali tidak memiliki kemampuan atau kemauan politik untuk menindak kapal pelanggar.
2. Mekanisme Penegakan Hukum oleh Indonesia sebagai Negara Pantai Indonesia, sebagai negara kepulauan yang meratifikasi UNCLOS 1982 dan memiliki UU No. 32 Tahun 2009 (UUPPLH), memiliki kewenangan penegakan hukum yang bertingkat tergantung pada *locus delicti* pencemaran. Di Laut Teritorial, Indonesia memiliki kedaulatan penuh untuk menindak pidana. Namun, di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), kewenangan Indonesia dibatasi oleh hak berdaulat (*sovereign rights*). Berdasarkan Pasal 220 UNCLOS, tindakan fisik seperti penahanan kapal di ZEE hanya dapat dilakukan jika terdapat bukti jelas (*clear objective evidence*) bahwa pembuangan limbah menyebabkan kerusakan besar (*major damage*) bagi kepentingan negara pantai.

B. Saran

1. Penguatan Integrasi Kelembagaan (*Single Agency System*) Pemerintah perlu mempertegas peran Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai Indonesian Coast Guard dengan kewenangan penyidikan satu pintu (*single agency*) untuk kasus pencemaran laut. Hal ini krusial untuk menghilangkan ego sektoral dan tumpang tindih kewenangan antara TNI AL dan penyidik sipil lainnya, sehingga proses hukum menjadi lebih cepat dan tidak mudah dipatahkan di praperadilan.
2. Harmonisasi Strategi Penuntutan Pidana Aparat penegak hukum (Jaksa dan Hakim) disarankan untuk lebih mengutamakan penerapan sanksi pidana denda maksimal terhadap korporasi dan pemulihan perdata (*Strict Liability*), dibandingkan memaksakan pidana badan (penjara) bagi nakhoda asing untuk pelanggaran di ZEE. Strategi ini lebih

⁴² Kresno Buntoro, “Mekanisme Prompt Release dalam Penahanan Kapal Asing di Indonesia,” *Indonesian Journal of International Law*, Vol. 9, No. 3 (2012), hlm. 450.

selaras dengan Pasal 230 UNCLOS 1982 dan lebih efektif dalam memberikan efek jera ekonomi serta menghindari kekalahan diplomatik di mahkamah internasional.

3. Peningkatan Kapasitas Forensik Lingkungan Pemerintah harus berinvestasi pada teknologi deteksi dini dan pembuktian ilmiah, khususnya pengadaan alat *oil fingerprinting* dan sertifikasi laboratorium forensik lingkungan di wilayah-wilayah strategis/perbatasan. Kemampuan untuk mencocokkan sampel minyak secara akurat adalah kunci untuk memenangkan gugatan dan memastikan prinsip *Polluter Pays Principle* terlaksana.
4. Optimalisasi Diplomasi Port State Control (PSC) Indonesia perlu memperketat inspeksi Port State Control terhadap kapal-kapal yang berasal dari negara Flag of Convenience (Bendera Kemudahan) atau yang memiliki rekam jejak buruk (*substandard ships*). Penahanan kapal di pelabuhan harus dimaksimalkan sebagai sanksi administratif utama untuk memaksa kepatuhan terhadap standar MARPOL sebelum pencemaran terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adolf, Huala. *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*. Jakarta: Rajawali Pers, 2002.
- Adolf, Huala. *Hukum penyelesaian sengketa internasional*. Sinar Grafika, 2020.
- Ardhiwisastro, Yudha Bhakti. *Imunitas kedaulatan negara di forum pengadilan asing*. Alumni, 1999.
- Ariadno, Melda Kamil. *Hukum Internasional: Hukum yang Hidup*. Jakarta: Diadit Media, 2007.
- Danusaputro, Munadjat. *Hukum lingkungan buku II: Nasional*. (1985).
- Djalal, Hasjim. *Indonesia and the Law of the Sea*. Jakarta: *Centre for Strategic and International Studies*, 1995.
- Djalal, Hasjim. *Indonesia dan Hukum Laut*. Jakarta: *Centre for Strategic and International Studies*, 1995.
- Gultom, Dikdik M. Arief Mansur-Elisatris. *Urgensi Perlindungan Korban Kejahatan-Antara Norma dan Realita*. Jakarta: PT Raja Grafindo Utama (2007).
- Hardjasoemantri, Koesnadi. *Hukum Tata Lingkungan*. Edisi ke-8. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2005.

- Kusumaatmadja, Mochtar. *Bunga Rampai Hukum Laut*. Bandung: Binacipta, 1978.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Hukum Laut Internasional*. Bandung: Binacipta, 1986.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Hukum Laut Internasional*. Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan, 1995.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Pengantar hukum internasional*. (2003).
- Martono, H.K., & Sudiro, Ahmad. *Hukum Angkutan Laut Nasional dan Internasional*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2014.
- Mauna, Boer. *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Penerbit Alumni, 2024.
- Molenaar, E. J. (2009). *Fisheries Regulation in the Exclusive Economic Zone*. Cameron May International Law & Policy.
- Muladi. *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 1995.
- Nordquist, M. H. (Ed.). (1993). *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary* (Vol. IV). Martinus Nijhoff Publishers.
- Parthiana, I Wayan. *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Yrama Widya, 2014.
- Rahardjo, Satjipto. *Masalah penegakan hukum: Suatu tinjauan sosiologis*. Sinar Baru, 1980.
- Rahmadi, Takdir. *Hukum Lingkungan di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, 2011.
- Rangkuti, Siti Sundari. *Kebijakan Lingkungan Nasional*. Airlangga University, Surabaya (2000).
- Santosa, Mas Achmad. *Good Governance dan Hukum Lingkungan*. (2001).
- Silalahi, M. Daud. *Hukum Lingkungan dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*. Bandung: Alumni, 2001.
- Silalahi, M. Daud. *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implikasinya Secara Regional*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1992.
- Sodik, Dikdik Mohamad. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama, 2011.
- Soekanto, Soerjono. *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*. (2011).
- Soekanto, Soerjono. *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*. (2011).
- Supriadi. *Hukum Lingkungan Indonesia: Sebuah Pengantar*. Jakarta: Sinar Grafika, 2010.

- Thontowi, Jawahir, & Iskandar, Pranoto. *Hukum Internasional Kontemporer*. Bandung: Refika Aditama, 2006.
- Thontowi, Jawahir. *Hukum Internasional Kontemporer*. (2008).
- Triatmodjo, Marsudi. *Hukum Penegakan Hukum di Laut*. Yogyakarta: FH UII Press, 2016.

Perundang-undangan

- Badan Keamanan Laut RI. (2023). Kronologi Penghentian dan Pemeriksaan MT Arman 114.
- Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan RI. (2023). *Rilis Pers Penyidikan MT Arman 114*.
- Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 21/Pid.B/LH/2024/PN Btm.

Jurnal Ilmiah

- Afriansyah, Arie. (2024). Tantangan penegakan hukum terhadap kapal asing di ZEE Indonesia. *Indonesian Journal of International Law*, 21(1).
- Chann, P. (2020). Peran UNCLOS 1982 terhadap tanggung jawab negara bendera. *Jurnal Penelitian Hukum Padjadjaran*, 20(2).
<https://jurnal.fh.unpad.ac.id/index.php/jphp/article/view/260>
- Hamdani, Nanang S. (2023). Analisis yuridis penangkapan MT Arman 114. *Jurnal Keamanan Maritim*, 9(2).
- Melody, T. (2015). Implementasi UNCLOS 1982 terhadap pencemaran laut di Indonesia. Universitas Islam Riau.
https://etd.uir.ac.id/index.php?p=show_detail&id=11329
- Sari, N. P. (2018). Implementasi UU No. 32 Tahun 2009. *Jurnal Hukum Lingkungan*, 10(2).
- Sodik, Dikdik Mohamad. (2019). Tanggung jawab negara bendera. *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*, 5(2).
- Sofyan, A. (n.d.). Pencemaran laut oleh minyak. *Jurnal Hukum Internasional*.
<https://media.neliti.com/media/publications/242956-none-df465835.pdf>
- Triatmodjo, Marsudi. (2016). Implementasi MARPOL 73/78. *Jurnal Mimbar Hukum*, 28(3).
- Wibowo, R. (2022). Penegakan hukum lingkungan laut. *Jurnal Penegakan Hukum Lingkungan*, 8(2).

Sumber Lainnya

- Antara News. (2024, Juli 12). KLHK tetapkan nahkoda MT Arman sebagai tersangka

pembuangan limbah B3.
<https://www.antaranews.com>.

Gozali, I. (2023). Belajar dari kasus tumpahan minyak kapal Showa Maru. *PORTONEWS*.
<https://deepublishstore.com/blog/penelitian-relevan/>.

Tempo. (2024, Juli). Ancaman mengintai di balik kapal supertanker MT Arman 114 di perairan Batam-Singapura. *Tempo*.