JURNAL DIMENSI HUKUM, (2025), pp. 1-101 Available online Juni 2025
ISSN 2597-7199 (Print) 2597-6125 (Online)

JURIDICAL REVIEW OF MARINE ENVIRONMENTAL POLLUTION BY FOREIGN VESSELS IN INDONESIAN WATERS FOREIGN VESSELS IN INDONESIAN TERRITORIAL WATERS

(Case Study Of Decision Number: 234/Pid.Sus/2021/PN Btm)

Salmayanti*
Fakultas Hukum Universitas Borneo Tarakan, salmamuin012@gmail.com
Dewi Nurvianti
Fakultas Hukum Universitas Borneo Tarakan
Sapriani
Fakultas Hukum Universitas Borneo Tarakan

Abstrak. Indonesia adalah negara kepulauan yang terletak sangat strategis dalam perdagangan dunia, dan Indonesia menghadapi beberapa permasalahan, termasuk pencemaran lingkungan laut. Permasalahan tersebut mencakup minyak dari kapal, bahan bakar, minyak dari ruang mesin, atau minyak muatan yang mencemari lingkungan laut. Pencemaran lingkungan laut merupakan isu lingkungan global yang berdampak signifikan terhadap perairan Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara normatif permasalahan penegakan hukum terhadap pencemaran lingkungan laut berdasarkan Putusan Nomor 234/Pid.Sus/2021/PN Btm. Penelitian ini menggambarkan bagaimana sistem hukum Indonesia mengatur pencemaran lingkungan laut serta hukum internasional yang relevan. Metode penelitian yang digunakan meliputi analisis normatif terhadap putusan pengadilan, telaah peraturan perundang-undangan yang relevan, serta kajian doktrin dan literatur hukum terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun telah terdapat aturan hukum yang jelas mengenai pencemaran lingkungan laut, penerapan dan penegakan hukum dalam kasus ini menghadapi berbagai tantangan. Penelitian ini menyarankan perlunya sistem penegakan hukum lingkungan laut yang lebih efektif untuk memastikan perlindungan lingkungan laut di Indonesia.

Kata kunci: Penegakan Hukum, Pencemaran, Kapal Asing

Abstract. Indonesia is an archipelago that is very strategically located in world trade, and Indonesia faces some problems, including pollution of the marine environment. Such problems include oil from ships, fuel, oil from engine rooms, or cargo oil that pollutes the marine environment. Marine environmental pollution is a global environmental issue that has a significant impact on Indonesian waters. This research

aims to normatively analyze the problem of law enforcement of marine environmental pollution based on Decision Number 234/Pid.Sus/2021/PN Btm. This research described how the Indonesian legal system regulates marine environmental pollution and international law. The research method used includes a normative analysis of court decisions, a review of relevant legislation, and a review of doctrine and related legal literature. The results showed that although there were clear legal regulations on marine environmental pollution, the application and enforcement of the law, in this case, face various challenges. This research suggests the need for a marine environmental law enforcement system to ensure more effective protection of the marine environment in Indonesia.

Keywords: Law Enforcement, Pollution, Foreign Vessels

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan, memiliki letak geografis di antara persimpangan dua benua yakni Benua Australia dan Benua Asia menyebabkan Indonesia berada di posisi silang yang sangat strategis. Disini, "strategis" berarti bahwa jalur perairan Indonesia sangat krusial bagi alur pelayaran internasional yang menghubungkan dunia bagian utara dan selatan maupun sebaliknya. Jadi, penguasaan laut sangat krusial bagi Indonesia guna mengelola dan memastikan bahwa pemanfaatannya semaksimal mungkin bagi rakyatnya, serta mencegah lintasan kapal-kapal asing yang melalui perairan Indonesia tidak membahayakan bagi keselamatan dan keamanan negara Indonesia.[1]

Secara harfiah laut adalah keseluruhan rangkaian air asin yang menggenangi permukaan bumi. Laut menurut definisi hukum adalah keseluruhan air asin yang terhubung bebas di seluruh permukaaan bumi.[2] Sebuah hukum diperlukan guna mengatur keberadaan laut sebagai penopang kehidupan umat manusia, menjadikannya

[1] Dhiana Puspitawati, *Hukum Laut Internasional*, Kencana, Depok, 2017, h. 8-10.
[2] Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Alumni, Bandung, 2005, h. 305.

sebagai sarana dalam membina hubungan antar bangsa mulai dari zaman dahulu hingga sekarang.[3] Selain itu, terdapat hukum laut yang mengatur mengenai kedudukan kapal sebagai alat transportasi, terutama dalam menetapkan status kapal-kapal yang berlayar.[4] Masyarakat internasional memandang pengaturan hukum laut sebagai sesuatu yang sangat vital yakni;

1. Pengaturan hukum laut meningkatkan keamanan bagi masyarakat internasional yang melakukan pelayaran di lautan;
2. Pengaturan hukum laut penting untuk menjaga kestabilan dunia yang bersumber dari sumber daya alam di lautan.[5]

Untuk memenuhi tujuan tersebut, maka dibutuhkan bagi laut untuk memiliki lingkungan yang baik dan sehat. Pencemaran terhadap lingkungan laut sering sekali mendapat perhatian internasional, dikarenakan dampak dari pencemaran lingkungan laut dapat menganggu ketersediaan sumber daya yang terdapat di dalam laut.[6] Pencemaran dapat diartikan sebagai bentuk *environmental impairment* yang memiliki pengertian adanya gangguan, perubahan atau perusakan.[7] Dampak yang dihasilkan dari pencemaran laut bukan saja menyangkut berbagai jenis kegiatan di laut, melainkan juga menyangkut kegiatan-kegiatan yang berlangsung pada wilayah pantai termasuk di dalamnya muara sungai yang berhubungan langsung dengan laut. Secara alamiah laut dapat memproses dan mendaur ulang bahan pencemaran atau polusi yang masuk

[3] Maria Maya Lestari, "Hukum Laut Internasional (Konvensi Hukum Laut 1982 & Studi Kasus)", *Pusat Pengembangan Pendidikan*, Universitas Riau, 2009, h. 3.
[4] Maria Maya Lestari, *Loc.Cit*, h. 3.
[5] Chairul Anwar, *Hukum Internasional: Horizon Baru Laut Internasional: Konvensi Hukum Laut 1982*, Djambatan, Jakarta, 1989, h. 103.
[6] Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia Edisi Revisi*, Alumni, Bandung, 2001, h. 138.
[7] Daud Silalahi, *Op.Cit*, h. 154.

kedalam aliran air, namun apabila tingkat akumulasi bahan pencemar yang masuk terlalu banyak dan kadarnya semakin tinggi maka dapat mengakibatkan daya asimulasi laut sebagai gudang sampah atau limbah akan semakin menurun karena keadaan inilah yang akan memberikan dampak buruk terhadap kehidupan manusia, organisme laut dan tentunya lingkungan laut itu sendiri.[8]

Persoalan mengenai pencemaran lingkungan laut diatur dalam UNCLOS 1982 pada Bab XII tepatnya pada Pasal 192 hingga Pasal 237. Bab ini membahas ketentuan-ketentuan umum negara anggota untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut hal ini tertera pada Pasal 192, selain membebankan negara anggota untuk bertanggung jawab atas perlindungan lingkungan laut, pasal ini juga memberikan hak berdaulat atas wilayah lautnya, hal ini disebutkan dalam Pasal 193.[9] Pencemaran lingkungan yang terjadi di laut, sebagian besar berasal dari limbah aktivitas perkapalan, sehingga untuk mencegah terjadinya pencemaran ini dibentuklah konvensi internasional yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut oleh limbah kapal, konvensi internasional mengenai pencegahan pencemaran yang berasal dari kapal atau *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* 1973/78 (selanjutnya disebut MARPOL). Konvensi ini dibentuk oleh *International Maritime Organization* atau disingkat IMO. Konvensi MARPOL diadopsi pada tanggal 2 November 1973.

Salah satu kasus pencemaran lingkungan laut ialah kasus kapal asing yang terjaring operasi keamanan dan keselamatan laut dalam negeri "Trisula-I/21". Petugas Badan Keamanan Laut (Bakamla) mengamankan dua kapal berjenis motor tanker (MT)

[8] Muhamad Amin Manggara, *Pencegahan Pencemaran Laut*, CV.Sah Media, Makassar, 2015, h. 3.
[9] Muhammad Akib, *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2013, h. 56.

berbendera Iran dan Panama. Penangkapan yang dilakukan oleh KN Marore 322 dipicu kecurigaan adanya aktivitas ilegal karena kedua kapal terdeteksi radar diam dengan indikasi sistem identifikasi otomatis (*automatic identification system*-AIS) dimatikan pada baringan 260, jarak 17 NM posisi 00° 02' U - 107° 37' T. Kedua kapal dengan sengaja menutupi nama lambung kapal guna menghindari identifikasi petugas. Kedua kapal tanker tersebut melanggar hak lintas transit pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (selanjutnya disebut ALKI) I dengan keluar dari batas 25 NM ALKI, melakukan lego jangkar di luar ALKI, melaksanakan *ship to ship* transfer atau pengalihan bahan bakar minyak (BBM) ilegal, tidak mengibarkan bendera kebangsaan, mematikan AIS serta membuang limbah minyak.[10]

Dalam hal ini penulis melihat bahwasannya masih ada pelanggaran hukum dan pencemaran lingkungan laut yang memberikan dampak buruk pada perairan di Indonesia maka, peristiwa ini layak untuk dianalisis dikarenakan mencerminkan sikap Indonesia dalam menegakkan hukum atas pencemaran lingkungan laut oleh kapal asing di wilayah perairan Indonesia yang menyebabkan gangguan serta kerugian bagi negara. Selain itu, memberikan sebuah kerangka pedoman untuk menangani pelanggaran yang dilakukan oleh kapal asing serta solusi bagi pihak-pihak yang terkena dampak.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis tertarik melakukan penelitian mengenai aspek pencemaran lingkungan laut yang termasuk dalam kategori pencemaran oleh limbah dari kapal dengan menganalisis terkait langkah yang diambil

[10] Pusinfostrahan, *Dua Kapal Tanker Asing Terjaring Operasi Keamanan dan KeselamatanLautDalamNegeri"TrisulaI/21"*,https://www.kemhan.go.id/bainstrahan/wpcontent/uploads/2021/02/Infostrat_26-Jan-2021_1.pdf di akses pada tanggal 02 Mei 2024 pukul 01.09 WITA.

Indonesia dalam proses penegakan hukum apakah sudah sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982, instrumen hukum internasional terkait lainnya dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Penelitian ini memiliki dua rumusan masalah, yakni, Pertama, Bagaimana bentuk pertanggungjawaban bagi kapa lasing yang melakukan pencemaran lingkungan laut di wilayah perairan Indonesia, Kedua, Bagaimana penegakkan hukum bagi kapal asing atas pencemaran lingkungan laut di wilayah perairan Indonesia analisis putusan nomor: 234/Pid.Sus/2021/PN Btm. ? dengan judul penelitian: **"Tinjauan Yuridis Pencemaran Lingkungan Laut oleh Kapal Asing di Wilayah Perairan Indonesia (Studi Kasus Putusan Nomor: 234/Pid.Sus/2021/PN Btm)"**.

METODE PENELITIAN

Penulisan penelitian ini menggunakan tipe penulisan hukum normatif. Berdasarkan penelitian normatif ini menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan dengan menganalisis dan menelaah semua peraturan perundang-undangan yang memiliki relevansi dengan penelitian ini. Kemudian doktrin-doktrin hukum dalam menjawab kasus pelanggaran kapal asing di wilayah perairan Indonesia. Berdasarkan hasil analisis dapat ditarik kesimpulan secara deduktif yaitu cara berfikir dengan berdasarkan fakta-fakta yang bersifat umum untuk kemudian ditarik suatu kesimpulan yang bersifat khusus untuk menjawab rumusan penelitian ini.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bentuk pertanggungjawaban bagi kapal asing yang melakukan pencemaran lingkungan laut di wilayah perairan Indonesia.

Pencemaran laut menimbulkan tanggung jawab bagi para pencemar, termasuk negara, individu, dan badan hukum lainnya, yang masing-masing memiliki peran dan kewajiban untuk mengambil berbagai tindakan dalam pencegahan, penanggulangan, dan pembayaran ganti rugi terkait pencemaran yang disebabkan oleh pembuangan limbah minyak. Tanggung jawab ini bersifat mutlak, dengan batasan jumlah pembayaran ganti rugi yang telah ditetapkan sebelumnya.

Setiap negara berkewajiban untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan guna memastikan bahwa kegiatan-kegiatan yang berada di bawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak menimbulkan kerusakan akibat pencemaran yang dilakukan oleh kapal asing terhadap lingkungan laut. Selain itu, negara juga harus memastikan agar pencemaran yang berasal dari kegiatan di bawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak meluas ke area di luar pelaksanaan hak-hak kedaulatan mereka. Upaya-upaya ini harus direncanakan untuk mengurangi dampak pencemaran, seperti yang tercantum dalam Pasal 194 UNCLOS 1982.

Kemudian UNCLOS 1982 Pasal 194 (2) disebutkan bahwa:

> *"Negara harus mengambil segala Tindakan yang diperlukan untuk menjamin kegiatan-kegiatan yang berada dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka dilakukan dengan cara sedemikian rupa supaya tindakan-tindakan tersebut tidak menyebabkan kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran kepada negara-negara lain dan lingkungannya, dan agar pencemaran yang timbul dari tindakan-tindakan*

dan kegiatan dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak menyebar melampaui daerah-daerah yang ada di bawah pelaksanaan hak-hak kedaulatan mereka sesuai dengan konvensi ini"

KHL mengharuskan setiap negara untuk mengembangkan aturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pencegahan dan pengendalian pencemaran terhadap lingkungan laut dari segala sumber, ketentuan ini tercantum dalam Pasal 207-212. Setiap negara bertanggung jawab untuk memenuhi kewajiban terkait perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Negara harus memastikan adanya sistem perundang-undangan terkait dengan cara memperoleh ganti rugi yang berhubungan dengan kerusakan yang terjadi.

Ketentuan mengenai hal itu dimuat dalam Pasal 235 mengatur Tanggung Jawab dan Kewajiban Ganti Rugi, menyatakan bahwa negara-negara bertanggung jawab untuk pemenuhan kewajiban terkait dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, negara juga harus menjamin tersedianya upaya untuk menuntut sistem perundang-undangan untuk diperolehnya ganti rugi yang segera. Setiap negara diharuskan untuk bekerja sama dalam menerapkan hukum internasional yang berlaku demi perkembangan hukum internasional berkenaan dengan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi serta penyelesaian sengketa yang timbul.[11]

Indonesia telah resmi meratifikasi konvensi internasional yakni, MARPOL 73/78 Annex I dan II melalui Keputusan Presiden No.46 Tahun 1986 yang menjadi

[11] Dewa Gede Sudika Mangku, *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut Menurut Hukum Internasional*, https://jurnal.untan.ac.id/index.php/tlj, Tanjungpura Law Journal, Vol. 4, Issue 2, Juli 2020, h. 173. Di akses pada tanggal 12 September 2024 pukul 08:11.

pembahasan adalah peraturan yang tertuang dalam Marpol Annex III, IV, V, dan VI, sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2013. Pemerintah telah menetapkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pada tanggal 7 Mei 2008 tentang peraturan dalam negeri di bidang industri pelayaran. Perlindungan Lingkungan Maritim berfokus pada pencegahan dan mitigasi pencemaran lingkungan perairan yang disebabkan oleh berbagai aktivitas terkait pelayaran. Hal ini mencakup pencemaran akibat pembuangan limbah ke laut.

Konvensi MARPOL 73/78 menetapkan tanggung jawab bagi negara-negara anggota untuk melindungi lingkungan laut dari pencemaran. Tanggung jawab ini terbagi menjadi tiga entitas yakni (a) Negara bendera, sebagai negara tempat kapal terdaftar, memiliki peran aktif dalam menerapkan peraturan MARPOL 73/78 sesuai dengan preseden yang ditetapkan oleh keputusan lotus. Dalam kasus pelanggaran di perairan internasional, penegakan hukum sepenuhnya menjadi tanggung jawab negara bendera; (b) Negara pelabuhan, tempat kapal berlabuh, juga memiliki peran penting dengan wewenang untuk melarang keberangkatan kapal yang tidak memenuhi persyaratan MARPOL 73/78 setelah dilakukan inspeksi; (c) Negara pantai, yang berhubungan dengan wilayah laut yang dilintasi oleh kapal, memiliki kewenangan hukum terkait dengan ZEE. Namun, negara pantai hanya dapat memulai proses hukum jika pelanggar mencapai pelabuhan mereka. Tugas negara bendera mencakup pemantauan dan inspeksi berkala terhadap kapal serta penerbitan sertifikat yang diperlukan. Negara pelabuhan diberikan wewenang untuk menegakkan peraturan dan menyediakan bantuan keuangan untuk mengurangi pencemaran.

Pengaturan mengenai pencemaran laut tercantum dalam Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang menyatakan bahwa Pencemaran lingkungan hidup adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melebihi batas baku mutu lingkungan yang telah ditetapkan. Terdapat beberapa jenis pencemaran laut yang diantaranya: a. Tumpuhan minyak; b. Sampah laut; c. Dumping; d. Pencemaran limbah industri; e. Kecelakaan kapal bermuatan tambang non minyak di laut. Pencemaran yang terjadi akibat manusia secara langsung yakni pembuangan limbah yang dilakukan tanpa adanya penyaringan terlebih dahulu oleh para pemilik kapal-kapal maupun industri di perairan Indonesia yang berakibat mengancam kelestarian laut yakni biasanya terjadi tumpahan minyak ke laut, tentu saja hal tersebut semakin mengakibatkan meningkatnya kerusakan laut.

Berdasarkan dari perspektif UNCLOS 1982, MARPOL 73/78 serta Hukum Nasional di atas pada penelitian ini termasuk dalam kategori Pencemaran laut karena *dumping* sebagaimana dalam UNCLOS 1982 Pasal 210, maka kasus Kapal MT Freya dan MT Horse, Kapal MT Freya yang berbendera Panama sebagai negara pemilik kapal diwajibkan untuk memberikan ganti rugi atas pencemaran laut di dalam yurisdiksi Indonesia sedangkan dalam Konvensi MARPOL 73/78 menetapkan tanggung jawab bagi negara-negara anggota untuk melindungi lingkungan laut dari pencemaran serta Hukum Nasional telah menerapkan peraturan terkait pelarangan setiap kapal yang berada dalam wilayah yurisdiksi Indonesia melakukan *dumping* limbah, Oleh kerena itu, menurut penulis pencemaran yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau awak mereka

harus mengetahui cara penanggulangan limbah kapal sebaik mungkin karena jika hal tersebut terjadi maka pembuangan limbah kapal akan terus terjadi.

Penegakan Hukum bagi Kapal Asing atas Pencemaran Lingkungan Laut di Wilayah Perairan Indonesia Analisis Kasus Putusan Nomor: 234/Pid.Sus/2021/PN Btm.

Menurut ketentuan pasal 233 UNCLOS 1982, Indonesia memiliki wewenang untuk melakukan proses penegakan hukum di wilayah laut di bawah yurisdiksinya, termasuk juga kasus pencemaran yang dilakukan oleh Kapal MT Freya pada posisi 00° 07' 54" S - 107° 10' 30" E di Perairan Natuna Selatan namun berdasarkan Peta Laut terletak pada 13 NM sebelah Selatan Barat Daya Pulau Pejantan dan lokasi ini bukan merupakan lokasi yang bebas untuk melakukan pembuangan limbah. Menurut teori pertanggungjawaban pidana yang dikemukakan oleh Simons, pemidanaan dapat diterima secara umum atau berdasarkan pelakunya, sehingga kemampuan untuk mempertanggungjawabkan diri dapat diartikan sebagai keadaan tertentu terkait dengan kondisi psikologis seseorang. Syarat agar seorang pelaku dianggap mampu bertanggung jawab adalah bahwa individu tersebut menyadari bahwa kehendaknya sesuai dengan kesadarannya dan memahami bahwa tindakannya melanggar hukum.

Dalam kasus ini, nakhoda kapal MT Freya dapat dikenai pidana disebabkan ada perbuatan melawan hukum yang dilakukan dan terbukti melakukan kesalahan terhadap perbuatan yang dilarang dalam UUPPLH dan UU Pelayaran. Untuk menyatakan bahwa seorang nakhoda memiliki kewajiban bertanggungjawab terhadap perbuatannya maka harus ada beberapa syarat yang harus dipenuhi untuk menyatakan

bahwa nakhoda dapat bertanggungjawab karena pertanggungjawaban pidana adalah sebagai bentuk untuk menetapkan apakah seorang nakhoda akan dibebaskan atau dipidana atas tindak pidana yang telah dilakukan. Moeljatno berpendapat, bahwa selain harus ada kesalahan atau kesengajaan, pertanggungjawaban pidana tidak cukup dengan hanya berdasarkan perbuatan pidana semata. Lebih lanjut, dalam asas hukum oleh Moeljatno mengatakan bahwa suatu perbuatan yang tidak tertulis dalam undang-undang tidak dapat dihukum jika tidak ada unsur kesalahan.[12] Dalam ketentuan pasal 220 ayat 2 UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa:

> *"Where there are clear grounds for believing that a vessel navigating in the territorial sea of a State has, during its passage there in, violated laws and regulations of that State adopted in accordance with this Convention or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution from vessels, that State, without prejudice to the application of the relevant provisions of Part II, section 3, may undertake physical inspection of the vessel relating to the violation and may, where the evidence so warrants, institute proceedings, including detention of the vessel, in accordance with its laws, subject to the provisions of section 7"*

Pasal tersebut menegaskan bahwa pemerintah Indonesia dapat melakukan upaya pentaatan terhadap kapal asing apabila dinyatakan bahwa kapal tersebut telah melakukan pelanggaran mengenai pelestarian lingkungan laut. Upaya tersebut dapat dilakukan dengan melakukan cek fisik terhadap kapal asing, sehingga apabila ditemukan bukti yang kuat maka dapat dilakukannya penuntutan termasuk penahanan

[12] Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Edisi Revisi, Renika Cipta, Jakarta, 2008, h. 73

kapal asing tersebut. Dalam hal kapal asing tersebut harus menghargai segala hak-hak dari tunduhan yang diberikan kepada mereka, hal ini dikarenkan pelanggaran yang mereka lakukan telah mengakibatkan adanya kerugian. Mengenai ganti kerugian atau Denda Keuangan berdasarkan pasal 230 UNCLOS 1982, hanya berlaku kepada pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan nasional atau ketentuan-ketentuan serta standar-standar internasional yang berlaku untuk pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan laut oleh kendaraan asing di luar laut teritorial. Pengajuan mengenai ganti rugi yang ditujukan kepada pemilik atau operator kapal yang dimana gugatan diajukan melalui Menteri Perhubungan.

Uraian Putusan Nomor: 234/Pid.Sus/2021/PN Btm kasus pencemaran lingkungan laut, tanggal 24 Januari 2022 Operasi keamanan dan keselamatan laut dalam negeri "Trisula-I/21". Petugas Bakamla Tim Kapal KN Pulau Marore 322 melakukan penangkapan terhadap 2 (dua) unit Kapal yaitu Kapal MT Horse dan MT Freya. Kapal KN Pulau Marore 322 tidak mendeteksi AIS MT Horse dan MT Freya pada saat dilakukan deteksi visual, sehingga disimpulkan kedua kapal tersebut dengan sengaja telah mematikan AIS. Posisi Kapal MT Horse saat itu berada diluar ALKI yaitu di titik koordinat 00°00′48″S-107°19'36" E berjarak lebih kurang 9 NM sebelah tenggara dari pulau Pejantan merupakan perairan kepulauan Indonesia Laut Natuna sesuai Peta Laut Indonesia nomor 148. Kemudian pada saat dideteksi secara visual kapal tersebut menutup nama kapal dan nomor IMO dan AIS tidak dinyalakan serta melakukan lego jangkar. Bahwa MT Horse tersebut melakukan Transfer *Ship to Ship* berupa *crude oil* ke MT Freya. Dimana Kapal MT Horse GT. 163.660 berbendera Iran sedang berlabuh

(membuang jangkar) sedangkan Kapal MT Freya GT. 160.216 berbendera Panama sedang berhenti dengan sandar di lambung kanan Kapal MT Horse. setelah dilakukan penangkapan pada posisi 00°00′48″S 107° 19'36" E Tim menuju dan menaiki kedua kapal tersebut dengan menyandarkan Kapal KN Pulau Marore 322 terlebih dahulu di lambung kiri Kapal MT Horse guna mengetahui secara pasti kegiatan yang dilakukan kedua kapal tersebut serta memeriksa dokumen kapal dan kondisi awak kapal di kedua kapal tersebut. Bahwa setelah dilakukan pemeriksaan dan penggeledahan didapati bahwa kapal tersebut sedang melaksanakan transfer muatan, tidak mengibarkan bendera kebangsaan, tidak mengaktifkan AIS dan menutupi nama kapal dengan kain. Bahwa kapal tersebut dengan dugaan awal pelanggaran yaitu melanggar hak lintas ALKI, tidak mengibarkan bendera kebangsaan, mematikan AIS, menyembunyikan identitas kapal, melakukan *Ship to Ship* serta melakukan transhipment tanpa izin di Wilayah Perairan Indonesia (Perairan Selatan Pulau Pejantan).

Jika mengaitkannya dengan lingkungan laut, ketentuan Pasal 3 huruf a UUPPLH bertujuan untuk melindungi perairan Indonesia yang diakibatkan oleh kegiatan yang dilakukan di luar maupun di dalam yurisdiksi Indonesia yang menyebabkan pencemaran laut. Dalam Pasal 67 menentukan bahwa;

> "Setiap orang berkewajiban memelihara kelestarian fungsi lingkungan hidup serta mencegah dan menanggulangi pencemaran dan perusakan lingkungan hidup"

Maka, apabila terjadi pelanggaran terhadap ketentuan ini, asas tanggung jawab mutlak dapat diterapkan, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 88 Undang-undang ini.

Ketentuan Pasal 88 UUPLH ini telah sejalan dengan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 235 UNCLOS 1982 mengenai tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi. Pencemaran lingkungan laut berdasarkan Pasal 210 ayat 5 UNCLOS, *dumping* secara tegas dilarang tanpa adanya persetujuan terlebih dahulu oleh negara pantai. Pasal 216 juga mewajibkan negara pantai untuk menegakkan hukum nasional terkait pencemaran laut akibat dumping, termasuk di wilayah ZEE.

Setelah dilakukan analisis, putusan hakim mempertimbangkan aspek non-yuridis yaitu hal-hal yang memberatkan dan meringankan terdakwa. Hal-hal yang memberatkan terdakwa tercantum didalam putusan mencakup bahwa perbuatan terdakwa dapat mengganggu keamanan dan keselamatan pelayaran. Sementara itu, hal-hal yang meringankan terdakwa tercantum didalam putusan, bahwa terdakwa mengakui dan menyesali perbuatannnya, serta ketidaksadarannya mengenai keberadaannya di perairan Indonesia dan terdakwa tidak ada niat melakukan kejahatan di wilayah perairan Indonesia.

Maka dari pembahasan tersebut, ketika hakim akan menjatuhkan putusan penting bagi hakim untuk mempertimbangkan landasan hukum yang relevan, dalam teori *ratio decidendi* dijelaskan bahwa hakim dalam putusannya harus mempertimbangkan dasar hukum yang berkaitan dengan pokok perkara, dan motivasi yang jelas untuk menegakkan hukum serta memberikan keadilan bagi para pihak yang terlibat dengan pokok perkara. Selain dari itu, hakim harus memperhatikan faktor-faktor kemanusiaan, kemanfaatan, penegakan hukum, dan kepastian hukum dalam setiap penjatuhan putusan. Maka menurut penulis, pertimbangan yang digunakan Hakim dalam

memutus perkara yang dilakukan oleh Nakhoda MT Freya sudah tepat dan benar adanya sesuai UNCLOS 1982, MARPOL 73/78 dan UUPPLH berdasarkan surat dakwaan Jaksa Penuntut Umum dan fakta-fakta yang terungkap dalam persidangan.

PENUTUP

Pengaturan hukum terkait kasus ini mengacu pada perspektif UNCLOS 1982, MARPOL 73/78 serta Hukum Nasional di atas pada penelitian ini termasuk dalam kategori Pencemaran laut karena *dumping* sebagaimana dalam UNCLOS 1982 Pasal 210, maka kasus Kapal MT Freya dan MT Horse, Kapal MT Freya yang berbendera Panama sebagai negara pemilik kapal diwajibkan untuk memberikan ganti rugi atas pencemaran laut di dalam yurisdiksi Indonesia sedangkan dalam Konvensi MARPOL 73/78 menetapkan tanggung jawab bagi negara-negara anggota untuk melindungi lingkungan laut dari pencemaran serta Hukum Nasional telah menerapkan peraturan terkait pelarangan setiap kapal yang berada dalam wilayah yurisdiksi Indonesia melakukan *dumping* limbahPeraturan perundang-undangan nasional yaitu UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaa Lingkungan Hidup.

Pengaturan hukum mengenai tindak pidana melakukan dumping limbah ke media lingkungan hidup tanpa izin diatur didalam Pasal 104 UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup menjelaskan setiap orang yang melakukan dumping limbah dan/ atau bahan ke media lingkungan hidup tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 berdasarkan uraian putusan Nomor: 234/Pid.Sus/2021/PN Btm terdakwa dijatuhi pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan

menjatuhkan pidana denda terhadap terdakwa sebesar Rp 2.000.000.000,- (dua milyar rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Akib, Muhammad, *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013.

Anwar, Chairul, *Hukum Internasional: Horizon Baru Laut Internasional: Konvensi Hukum Laut 1982*, Djambatan, Jakarta, 1989.

Manggara, Muhamad Amin, *Pencegahan Pencemaran Laut*, CV. Sah Media, Makassar, 2015.

Mauna, Boer, *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, PT. Alumni, Bandung, 2005.

Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Edisi Revisi, Renika Cipta, Jakarta, 2008, h. 73

Puspitawati, Dhiana, *Hukum Laut Internasional*, Kencana, Depok, 2017

Silalahi, Daud, *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia Edisi Revisi*, PT. Alumni, Bandung, 2001.

Artikel dan Jurnal

Lestari, Maria Maya, *Hukum Laut Internasional* (Konvensi Hukum Laut 1982 & Studi Kasus), Pusat Pengembangan Pendidikan Universitas Riau, Pekanbaru, 2009, di akses pada 1 Juni 2024.

Mangku, Dewa Gede Sudika, *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut Menurut Hukum Internasional*, https://jurnal.untan.ac.id/index.php/tlj, Tanjungpura Law Journal, Vol. 4, Issue 2, Juli 2020, h. 173. Di akses pada tanggal 12 September 2024.

Skripsi

Katiandagho, Intan Cisilia, *Pertanggungjawaban Negara Terhadap Pencemaran Luat di Wilayah Teritorial Indonesia Menurut UNCLOS 1982*, Skripsi Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, Manado, 2020, h. 166-167.

Internet

Pusinfostrahan, Dua Kapal Tanker Asing Terjaring Operasi Keamanan dan KeselamatanLautDalamNegeri"TrisulaI/21",https://www.kemhan.go.id/bainstrahan/wpcontent/uploads/2021/02/Infostrat_26Jan-2021_1.pdf di akses pada tanggal 02 Mei 2024.

Peraturan Perundang-undangan Negara Republik Indonesia

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849. Jakarta: Sekretariat Negara.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059. Jakarta: Sekretariat Negara.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 294, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5603. Jakarta: Sekretariat Negara.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6634. Jakarta: Sekretariat Kabinet.