

**TANGGUNG JAWAB KAPAL BENDERA REPUBLIK GABON
ATAS TUMPAHAN ASPAL DI PERAIRAN INDONESIA
MENURUT UNCLOS 1982**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum**

Oleh :

Nama : Agung Pratama

NPM : 1906200032



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATRA UTARA
MEDAN
2024**



FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003

<https://umsu.ac.id> rektor@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan)

Bila menjawab surat ini agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENETAPAN HASIL UJIAN SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

Berdasarkan Berita Acara Ujian Skripsi yang dilaksanakan pada hari **Rabu** tanggal **23 April 2025**. Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan ini menetapkan bahwa :

Nama : AGUNG PRATAMA
NPM : 1906200032
Prodi/Bagian : HUKUM /HUKUM INTERNASIONAL
Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB KAPAL BENDERA REPUBLIK GABON ATAS TUMPAHAN ASPAL DI PERAIRAN INDONESIA MENURUT UNCLOS 1982

Penguji :

1. Muhammad Nasir Sitompul, S.H., M.H. NIDN. 0118097203
2. Assoc. Prof. Dr. R. Juli Moertiono, S.H., M.Kn., M.H. NIDN. 0128077201
3. Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H. NIDN. 0129057701

Lulus, dengan nilai A, Predikat Istimewa

Oleh karenanya dinyatakan berhak menggunakan gelar **Sarjana Hukum (SH)**.

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H.M.Hum.
NIDN. 0122087502

Assoc. Prof. Dr. ZAINUDDIN, S.H.,M.H.
NIDN. 0118047901



FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https://umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Bila menjawab surat ini agar disebutkan Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata -1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam Sidangnya yang diselenggarakan pada hari **Rabu**, Tanggal **23 April 2025**, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah Mendengar, Melihat, Memperhatikan, Menimbang :

MENETAPKAN

NAMA : AGUNG PRATAMA
NPM : 1906200032
PRODI / BAGIAN : HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB KAPAL BENDERA REPUBLIK GABON ATAS TUMPAHAN ASPAL DI PERAIRAN INDONESIA MENURUT UNCLOS 1982

Dinyatakan : (A) Lulus Yudisium Dengan Predikat Istimewa
() Lulus Bersyarat, memperbaiki / Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar **Sarjana Hukum (SH)** Dalam **Bagian Hukum Internasional**

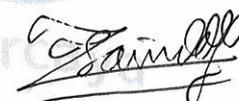
PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris


Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M.Hum

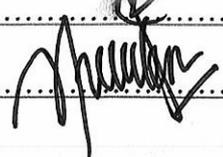
NIDN : 0122087502


Assoc. Prof. Dr. Zainuddin, S.H., M.H

NIDN : 0118047901

Anggota Penguji :

1. Muhammad Nasir Sitompul, S.H., M.H.
2. Assoc. Prof. Dr. R. Juli Moertiono, S.H., M.Kn, M.H.
3. Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H.

1. 
.....
2. 
.....
3. 
.....

PENGESAHAN SKRIPSI

Judul : TANGGUNG JAWAB KAPAL BENDERA REPUBLIK GABON ATAS TUMPAHAN ASPAL DI PERAIRAN INDONESIA MENURUT UNCLOS 1982

Nama : AGUNG PRATAMA

NPM : 1906200032

Prodi / Bagian : Hukum / Hukum Internasional

Skripsi tersebut diatas telah diujikan oleh Dosen Penguji Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara pada tanggal 23 April 2025.

Dosen Penguji

		
<u>Muhammad Nasir Sitompul, SH, MH</u> NIDN : 0118097203	<u>Assoc. Prof. Dr. R. Juli Moertiono, S.H., M.Kn., M.H</u> NIDN. 012807201	<u>(Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H)</u> NIDN : 0129057701

Disahkan Oleh :
Dekan Fakultas Hukum UMSU


Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M.Hum
NIDN : 012287502



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
<https://umsu.ac.id> rektor@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.twitter.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan)

Bila menjawab surat ini agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Bagi :

NAMA : AGUNG PRATAMA
NPM : 1906200032
PRODI/BAGIAN : HUKUM / HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB KAPAL BENDERA REPUBLIK GABON ATAS TUMPAHAN ASPAL DI PERAIRAN INDONESIA MENURUT UNCLOS 1982
PENDAFTARAN : TANGGAL 21 APRIL 2025

Dengan diterimanya skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar :

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN. 0122087502

Disetujui
DOSEN PEMBIMBING

Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H.
NIDN. 0129057701

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : AGUNG PRATAMA
NPM : 1906200032
PRODI/BAGIAN : HUKUM / HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB KAPAL BENDERA REPUBLIK GABON
ATAS TUMPAHAN ASPAL DI PERAIRAN INDONESIA
MENURUT UNCLOS 1982

Disetujui untuk disampaikan kepada
Panitia ujian skripsi

Medan, 21 April 2025

Disetujui:
Dosen Pembimbing

UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya


Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H.
NIDN. 0129057701



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https://umsu.ac.id  rektor@umsu.ac.id  umsumedan  umsumedan  umsumedan  umsumedan

Bila menjawab surat ini agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang bertandatangan di bawah ini :

NAMA : AGUNG PRATAMA
NPM : 1906200032
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB KAPAL BENDERA REPUBLIK GABON ATAS TUMPAHAN ASPAL DI PERAIRAN INDONESIA MENURUT UNCLOS 1982

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa Skripsi yang saya tulis secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya. Apabila ternyata di kemudian hari Skripsi ini diketahui merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Medan, 5 Mei 2025

Saya yang menyatakan,

AGUNG PRATAMA
1906200032



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/AN/P/AL/Pp/PT-III/2024
 Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 1 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474-6631003
<https://umsu.ac.id> ✉ rektor@umsu.ac.id 📺 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#)

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

Nama : AGUNG PRATAMA
 NPM : 1906200032
 Prodi/Bagian : Hukum/ Hukum Internasional
 Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB KAPAL BENDERA NEGARA
 REPUBLIK GABON ATAS TUMPAHAN ASPAL DI
 PERAIRAN INDONESIA MENURUT UNCLOS 1982
 Pembimbing : Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H.

No.	TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
	10/7/2024	Pengajuan Judul Proposal	
	8/7/2024	ACC ^{Judul} Proposal	
	9/7/2024	Penyusunan Proposal	
	11/8/2024	Bimbingan, Revisi Proposal	
	5/9/2024	ACC Proposal	
	31/11/2025	Seminar Proposal	
	2/2/2025	Penyusunan skripsi	
	16/4/2025	Revisi skripsi	
		ACC skripsi	

Mahasiswa dengan data dan judul skripsi tersebut di atas telah melalui proses bimbingan dan telah dilakukan pemeriksaan terhadap daftar pustaka, oleh karenanya skripsi tersebut disetujui untuk diujikan.

Diketahui,
 a.n. Dekan Fakultas Hukum

 Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M.Hum
 NIDN : 0122087502

Dosen Pembimbing

 Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H.
 NIDN : 0129057701

KATA PENGANTAR

Assalamu 'alaikum wr. wb.

Puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT karena rahmat dan ridho-nya penulis dapat menyelesaikan proposal ini yang berjudul “tanggung jawab Kapal Bendera Republik Gabon Atas Tumpahan Aspal Di Perairan Indonesia Menurut UNCLOS 1982” . Adapun maksud dan tujuan penelitian skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat bagi mahasiswa guna memperoleh gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Dalam penyelesaian proposal ini penulis mendapat bantuan dari berbagai pihak baik moral maupun materi yang secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini penulis menyampaikan terimakasih kepada :

1. Kedua Orang tua saya (Rizaluddin & Nuraini Hanum), orang yang paling berharga yang tidak henti-hentinya memberikan cinta dan kasih sayangnya untuk saya, orang yang selalumenjadi penyemangat saya, yang telah mengasuh dan mendidik saya dengan curahan kasih sayang yang begitu besar.
2. Terima kasih Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Bapak Prof. Dr. Agussani., MAP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan Pendidikan program Sarjana ini.
3. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Bapak Dr. Faisal, D.H., M.Hum atas kesempatannya menjadikan saya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga

halnya kepada wakil Dekan I Bapak Dr. Zainuddin, S.H., M.H dan Wakil Dekan III Ibu Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H. dan Bapak Harisman, S.H., M.H selaku Kepala bagian hukum Internasional saya.

4. Terimakasih saya yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya saya ucapkan kepada Ibu Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H. selaku Pembimbing saya.
5. Disampaikan juga terima kasih kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Terima kasih terkhusus kepada Pembimbing Akademik saya Ibu Nurhilmiyah, S.H., M.H. yang telah memberikan banyak nasehat dan arahan setiap awal semester selama menempuh Pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, tanpa nasehat dan arahan dari seorang penasehat akademik, maka tiada tersutruktur perencanaan studi selama menempuh Pendidikan strata 1.
6. Terimakasih kepada seluruh anggota MAPALA UMSU yang telah mengajarkan saya bagaimana arti dalam sebuah perjuangan sehingga saya sampai pada saat ini
7. Terimakasih kepada orang yang paling spesial dalam hidup saya yaitu Raldila N.C Dimara S.H.
8. Terimakasih kepada om saya yaitu Muhammad Adlin Ginting, S.H., M.H yang telah membantu saya dalam membantu saya untuk menyelesaikan program Pendidikan Strata 1

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam skripsi ini oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari pembaca sehingga skripsi ini bermanfaat untuk menambah pengetahuan dan wawasan penulis maupun pembaca. Atas perhatian yang telah di berikan semua pihak penulis ucapkan banyakterima kasih.

Wasalamu'alaikum wr wb

Medan, 10 Februari
2025
**Hormat Saya
Penulis,**

Agung Pratama
1906200032

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iv
ABSTRAK	vi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah	10
2. Manfaat Penelitian.....	10
3. Tujuan Penelitian.....	11
4. Defenisi Operasional	11
5. Keaslian Penelitian	18
6. Metode Penelitian.....	19
1. Jenis dan Pendekatan penelitian	20
2. Sifat Penelitian	20
3. Sumber Hukum.....	20
4. Alat Pengumpulan Data.....	21
5. Analisis Data	22
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	23
1. Perkembangan Konvensi UNCLOS 1982.....	23
2. Kedudukan Bendera Kapal berdasarkan Hukum Internasional	25
3. Penyelesaian Sengketa Berdasarkan Hukum Internasional...	29
BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN	44
1. Sanksi Internasional terhadap kapal bendera Republik Gabon akibat tumpahan aspal di Perairan Indonesia.....	44
2. Tanggung Jawab Negara akibat Tumpahan Aspal yang dilakukan oleh kapal Republik Gabon terhadap Masyarakat Indonesia	50
3. Penyelesaian sengketa antara bendera kapal republik Gabon Dengan masyarakat Republik Indonesia Berdasarkan Hukum Internasional	60

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....	67
1. Kesimpulan.....	67
2. Saran.....	68
DAFTAR PUSTAKA	69

ABSTRAK

TANGGUNG JAWAB KAPAL BENDERA REPUBLIK GABON ATAS TUMPAHAN ASPAL DI PERAIRAN INDONESIA MENURUT UNCLOS 1982

AGUNG PRATAMA

Tumpahan aspal di laut merupakan sumber pencemaran di lautan, akibatnya menjadi krisis lingkungan yang menimbulkan persoalan baru dengan dampak yang besar bagi kehidupan manusia. Mengingat peran laut yang sangat strategis karena sebagian masyarakat mengandalkan laut sebagai mata pencaharian dan hidup bagi masyarakat sekitarnya. Tumpahan aspal yang dimaksud ialah tumpahan aspal yang terjadi di Perairan Indonesia. Pemulihan terhadap tumpahan aspal membutuhkan waktu yang sangat lama dan teknologi yang memadai serta dana yang sangat besar untuk menyelesaikan masalah tumpahan aspal ini.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sanksi internasional kepada Negara Republik Gabon, untuk mengetahui pertanggung jawaban kapal bendera Negara Republik Gabon terhadap kerusakan lingkungan laut yang berada di perairan Indonesia, untuk mengetahui penyelesaian sengketa antara Negara Republik Indonesia dengan Republik Gabon akibat tumpahan aspal di perairan Indonesia. Metode penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, sumber penelitian memakai data sekunder. Alat pengumpulan data yaitu melalui data sekunder dengan mengolah data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Analisis data penelitian ini adalah analisis kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian ini, penulis membuat kesimpulan terdapat sanksi internasional terhadap tumpahan aspal yang terjadi di perairan Republik Indonesia melalui kapal bendera Republik Gabon berupa: denda, larangan berlayar, penahanan kapal, dan ganti rugi. Tanggung jawab negara Republik Gabon kepada masyarakat Republik Indonesia yaitu ganti rugi sebesar US\$10 Juta, Pasal 235 UNCLOS 1982 yang menjadi prinsip utama dalam hal pembayaran ganti rugi dengan cepat, segera dan mewajibkan juga pencemar membayar yang diwajibkan kepada pemilik kapal bertanggung jawab dan menanggung segala biaya ganti rugi kepada Negara terdampak yang diakibatkan dari tumpahan aspal tersebut. Penyelesaian sengketa antara negara Republik Indonesia dengan Republik Gabon melalui tahap negosiasi, Indonesia memilih tahapan negosiasi karena ingin masalah ini segera selesai.

Kata Kunci: Tanggung jawab kapal bendera Negara, tumpahan aspal, Kapal MT AASHI

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Secara etimologi laut adalah permukaan air asin yang sangat luas yang mengenangi dan membagi daratan atas benua dan pulau. Laut menutupi sebagian besar permukaan bumi, yaitu sekitar dua pertiga atau 71% dari luas bumi dan terdiri dari 370 Juta km Kubik air yang mengandung berbagai kekayaan alam baik hayati maupun non hayati. Kekayaan hayati yaitu berupa ikan dan sejenisnya, tumbuhan laut, terumbu karang dan sebagainya. Sedangkan kekayaan non hayati yaitu berupa berbagai zat yang terdapat didalam air laut seperti oksigen, hydrogen, mineral, klorida, natrium, sulfat, kalsium, bikarbonat, radium yang sangat berguna bagi manusia dan makhluk hidup lainnya.

Sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki batas wilayah perairan yang sangat luas (lebih dari 67% nya adalah perairan) yang eksistensinya telah diakui berdasarkan ketentuan Konvensi Hukum Laut UNCLOS 1982 (*United Nations Convention on the Laws of the Sea* 1982). Berdasarkan peneilitian, luas laut Indonesia adalah 5,5 Juta km², dan luas laut nasional mencapai 3,2 Juta km² dengan Zona Ekonomi Eksklusif seluas 2,3 Juta km² serta memiliki lebih dari 17.000 pulau yang membentang dari Sabang sampai Marauke.¹

Kondisi topografi laut sama seperti kondisi daratan, yaitu terdiri dari gunung, bukit, lembah dan jurang yang dalam atau sering disebut dengan palung laut. Rata-rata kedalaman laut sekitar 3000 (*tiga ribu*) sampai dengan 4000 (*empat*

¹ Willem Thobias Forid. 2019. *Hukum Maritim untuk DP IV*. halaman 1. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

ribu) meter dari permukaan laut. Palung terdalam didunia adalah palung laut Mariana (*Mariana Trench*) yang terletak disebelah timur philipina yang memiliki ke dalaman 11.000 (*sebelas ribu*) meter. Untuk di Indonesia, palung laut terdalam berada di daerah Banda Maluku dengan ke dalaman 7440 (*tujuh ribu empat ratus empat puluh*) meter dan laut selatan pulau Jawa yang dalamnya sekitar 7248 (*tujuh ribu dua ratus empat puluh delapan*).²

Laut memiliki fungsi yang sangat vital bagi seluruh makhluk hidup. Bagi manusia, laut berfungsi sebagai sumber makanan berupa perikanan, jalur transportasi pelayaran maupun penerbangan (diatas laut), tempat pelaksanaan kedaulatan Negara, serta sebagai tempat sarana pemersatu dan pemisah sautu Bangsa. Sedangkan bagi makhluk hidup lainnya, laut berfungsi sebagai habitat untuk makhluk laut dan juga sebagai tempat mencari makan sebagian makhluk darat.

Dasar laut dan tanah yang ada dibawahnya juga memiliki fungsi yang tidak kalah penting dengan air laut. Dasar laut dan tanah yang ada dibawahnya mengandung kekayaan alam yang begitu besar; seperti minyak, gas, emas, timah, batu bara, tembaga, nikel dan lainnya.

Sumber daya laut telah menghasilkan banyak manfaat bagi perekonomian dunia dengan memberi peluang penting dalam kemajuan distribusi, produksi pangan, energi, ekstraksi mineral, bioteknologi, pengembangan masyarakat pesisir, pariwisata , dan ilmu pengetahuan melalui penelitian ilmiah.

² Deli Weryenti, Vita Cita Emia Tarigan . 2018. *Hukum Laut Publik Internasional dan Nasional Indonesia*. halaman 3. PT Nasya Expanding Management: Pekalongan.

UNCTA (*United Nations Conference on Trade and Development*) menyebutkan bahwa transportasi laut adalah tulang punggung perdagangan internasional dan ekonomi global, karena lebih dari 80% volume perdagangan barang internasional dilakukan di laut, terutama disebagian besar Negara berkembang.³

Dengan berbagai fungsi yang dimiliki laut, maka tidak mengherankan jika laut menjadi ajang perebutan berbagai Negara. Dari zaman imperium Romawi sampai sekarang, laut tetap menjadi incaran bagi negara-negara untuk dimiliki atau dikuasai sehingga sering kali perebutan wilayah laut menjadi penyebab terjadinya perang antar negara.

Maka dari itu sebuah perangkat hukum sangat diperlukan untuk mengatur segala bentuk kegiatan pemanfaatan laut, baik itu pemanfaatan yang dilakukan oleh nelayan, perusahaan pengangkutan dan perusahaan pertambangan dan sebagainya. Selain itu diperlukan juga sebuah peraturan dari kesepataran negara-negara yaitu berupa perjanjian Internasional untuk mengatur pembagian wilayah laut yang dapat dijadikan wilayah negara tersebut baik secara mutlak maupun secara terbatas.⁴

Pencemaran laut merupakan masalah yang dihadapi bersama oleh masyarakat internasional. Pengaruhnya bukan saja menjangkau seluruh kegiatan yang langsung di laut, melainkan juga menyangkut kegiatan-kegiatan yang berlangsung diwilayah pantai. Batasan pencemaran atau terminologinya penting untuk diketahui bahwa kata pencemaran dapat didefinisikan dalam berbagai bentuk.

³ Palupi Anggaraheni. 2024. *Keamanan Maritim: Dinamika Isu di Kawasan Dan Global*. halaman 59. DEEPUBLISH DIGITAL. Sleman, Yogyakarta

⁴ *Ibid.* halaman 4.

Polusi dari tumpahan aspal di laut merupakan sumber pencemaran laut yang selalu menjadi fokus perhatian dari masyarakat luas, karena akibatnya akan sangat cepat dirasakan oleh masyarakat sekitar pantai dan sangat signifikan merusak makhluk hidup disekitar pantai tersebut. Kegiatan-kegiatan yang menyebabkan pencemaran lingkungan seperti terangkut diatas menghasilkan berbagai limbah yang menyebabkan tercemarnya air laut yang berdampak pada kehidupan di laut seperti dampak pada ekosistem laut berupa kerusakan terumbu karang, mangrove, padang lamun, estuaria dan lain-lain, yang membutuhkan waktu pemulihan yang sangat lama dan teknologi yang memadai serta dana yang sangat besar dalam menyelesaikan permasalahan pencemaran limbah ini. Meskipun demikian, pada kenyataannya masih banyak terlihat aktivitas yang mengakibatkan pencemaran lingkungan, di darat maupun di laut. Akibatnya, fenomena ini menjadi sebuah krisis lingkungan yang menimbulkan persoalan baru dengan dampak yang cukup besar terhadap kehidupan manusia, akan tetapi penyelesaiannya sering besikap “setengah hati”, dan upaya pemecahan masalahnya tidak pernah diselesaikan secara tuntas.

Dengan demikian, maka saatnya kini semua pembangunan lebih diorientasikan pada aspek lingkungan meskipun hal ini telah lama dicanangkan. pencemaran lingkungan laut.⁵

Secara normal laut memiliki daya asimilasi untuk memproses dan mendaur ulang bahan-bahan pencemar atau polusi yang masuk ke dalamnya, akan tetapi jika tingkat akumulasi bahan pencemar yang masuk kedalam perairan laut

⁵ *Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penerapan PP Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Laut,*
file:///C:/Users/Coatumer/Downloads/Documents/Kajian_Pencemaran_Laut_dari_Kapaldalam_R.pdf

semakin tinggi akan mengakibatkan daya asimilasi laut sebagai gudang sampah atau limbah semakin menurun dan keadaannya dapat menimbulkan masalah lingkungan. Dampak dari pencemaran ini akan memberikan pengaruh dalam kehidupan manusia, organisme lainnya dan lingkungan sekitarnya.

Proses pencemaran dapat terjadi secara langsung maupun tidak langsung, pemilik, operator atau agen dari transportasi laut yang mengoperasikan kapal-kapal dalam memasok atau mendistribusikan bahan, barang, minyak dan lainnya dari satu wilayah ke wilayah kepulauan yang lain dengan megoperasikan berbagai jenis kapal.⁶

Menurut terminologi hukum laut internasional UNCLOS tahun 1982, pencemaran perairan laut berarti masuknya zat-zat atau energi ke dalam lingkungan laut termasuk muara secara langsung maupun tidak langsung yang mengakibatkan atau kemungkinan besar akan menimbulkan dampak buruk kepada sumber daya alam hayati dan kehidupan laut,serta bahaya terhadap gangguan kesehatan manusia.⁷

Pencegahan dan penganggulangan pencemaran dan kerusakan lingkungan memerlukan kerjasama para ahli lingkungan dari berbagai disiplin ilmu untuk bahu-membahu meneliti faktor-faktor yang menghambat maupun mendorong pembinaan dan pengembangan lingkungan di Negara kita. Hal ini tidak berarti bahwa ahli hukum dapat menangani masalah lingkungan terlepas dari disiplin ilmu lain yang berkaitan dengan bidang lingkungan. Hukum lingkungan telah berkembang dengan pesat, bukan saja dalam hubungannya dengan fungsi hukum

⁶ Capt.Muhammad Amin Mangar. 2015. *Pencegahan Pencemaran Laut*. halaman 3. CV. SAH MEDIA Makassar

⁷ James.J.H. Paulus,dkk. 2020. *Buku Ajar Pencemaran Laut*. halaman. 2-3. LPPM Universitas Bung Hatta: Padang

sebagai perlindungan, pengendalian dan kepastian bagi masyarakat (*social control*) dengan peran *agent of stability*, tetapi terlebih menonjol lagi sebagai sarana pengembangan (*a tool of social engineering*) dengan peran sebagai *agent of development* atau *agent of change*.⁸

Upaya perlindungan terhadap sumber daya perikanan dan ekosistem lautan tidak hanya merupakan isu nasional dari suatu bangsa melainkan sudah telah menjadi isu internasional, karena masalah penemuan laut tidak mengenal batas wilayah dari suatu negara, melainkan juga akan berdampak kepada negara-negara lain yang berbatasan langsung dengan negara yang terkena pencemaran tersebut, terutama pencemaran laut yang disebabkan oleh tumpahan aspal atau karena buangan limbah dari kegiatan industri.

Mengingat peran laut yang sangat strategis karena sebagian masyarakat mengandalkan laut sebagai mata pencaharian dan hidup bagi masyarakat sekitarnya. Laut perlu mendapat perhatian utama dalam penegakkan hukum terutama dari akibat kerusakan ekosistem pencemaran. Sumber pencemaran laut berasal dari:

- a. Kapal
- b. Instalasi pengeboran Minyak
- c. Pencemaran dari darat; dan
- d. Pencemaran dari udara

Kapal sebagai transportasi pengangkutan memiliki peran penting pada kegiatan ekonomi, khususnya dalam perdagangan nasional maupun internasional. Pengangkutan tersebut tergambar pada penyelenggaranya yang mempengaruhi

⁸ Siti Sundari Rangkuti. 2020. *Hukum lingkungan dan kebijaksanaan lingkungan nasional*. halaman 1. Universitas Airlangga Press: Surabaya

semua aspek kehidupan Bangsa dan Negara, serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang didalam negeri dan luar negeri.

Dalam hal transportasi laut, pengangkut atau pemilik kapal menghadapi dua jenis resiko, yaitu resiko sebagai kapal dan resiko sebagai transportasi pengangkut. Kejadian kapal karam merupakan peristiwa yang mengerikan yang sering terjadi di dunia, jumlah bangkai kapal di laut Indonesia sulit diperkirakan karena jumlahnya sangat banyak. Ada kewajiban hukum yang harus dipenuhi oleh orang yang dinilai harus bertanggung jawab penuh atas kejadian peristiwa tersebut.

Bangkai kapal sangat berpengaruh terhadap lingkungan laut, lebih penting lagi terhadap keamanan dan keselamatan pelayaran. Penetapan Konvensi Internasional Nairobi tentang Penghapusan Bangkai Kapal yang akan memberikan kepastian hukum terhadap pengaturan kewajiban serta kompensasi untuk pemindahan lambung kapal yang karam.

Masalah pencemaran aspal yang terjadi disebabkan oleh karamnya kapal tanker di Perairan Indonesia khususnya Kabupaten Nias, Sumatera Utara perlu mendapatkan perhatian serius pada hak menggugat, pembuktian yang terkait dengan verifikasi ilmiah untuk menjelaskan hubungan kausal, penerapan asas ganti rugi, cakupan luas isu lingkungan untuk mendapatkan sejumlah ganti rugi, dan kriteria pemulihan lingkungan terkait dengan sistem kebenaran formil yang dianut sistem penuntutan ganti rugi secara perdata.⁹

⁹ Nilawati Yuddin. 2023. *Pertanggung Jawaban Perusahaan Pemilik Kapal Terhadap Kasus Pencemaran Lingkungan Sebagai Akibat Tumpahan Minyak Muatan Kapal Laut Di Indonesia*. halaman 3. JOURNAL SYNTAX IDEA

Adanya aktivitas pengangkutan dari kapal tersebut maka ada kemungkinan terjadinya kerugian baik itu kepada penumpang, pencarter dan bahkan awak kapal tersebut. Hal ini dapat disebabkan oleh terjadinya kecelakaan kapal, kapal tenggelam, kapal terbakar, serta kapal kandas.

Dampak dari tumpahan aspal dapat menimbulkan kerusakan lingkungan laut yang amat besar. Tumpahan aspal tersebut memberikan dampak kerugian langsung terhadap ekonomi dan masyarakat Kabupaten Nias Sumatera Utara dengan jangka waktu yang panjang, terutama terhadap lingkungan laut.¹⁰

Dalam Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan Konvensi terlengkap yang pernah dibuat oleh masyarakat Internasional dibidang hukum laut. Konvensi ini dapat mengakomodir semua kebutuhan negara-negara terhadap laut, dimulai dari kebutuhan akan pangan sampai dengan teknologi, dari negara berpantai sampai dengan negara tak berpantai.¹¹

Salah satu konvensi internasional yang mengatur tentang upaya mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut secara internasional yaitu UNCLOS III Artikel 194 yang menegaskan “*States shall take all measures necessary to ensure that activities under their jurisdiction or control are so conducted as not to cause damage by pollution to other States and their environment, and that pollution arising from incidents or activities under their jurisdiction or control does not spread beyond the areas where they exercise sovereign rights in accordance with this Convention.*”

Upaya mengatasi pencemaran yang berasal dari kegiatan di laut tunduk pada yurisdiksi nasional dari masing-masing negara sebagaimana diatur dalam

¹⁰ *Ibid.* halaman 4

¹¹ Deli Weryenti. *Op,Cit.* halaman 105

Artikel 208 UNCLOS III yang menyatakan, “*Coastal state shall adopt laws and regulation to prevent, reduce and control pollution of the marine environment arising from or connection with seabed activities subject to their jurisdiction and from artificial isliands, installation and structures under their jurisdiction.*” UCH Convention memberikan hak kepada Negara bendera, Negara asal, ataupun Negara yang memiliki koneksi kepada BMKT yang terletak di zona ZEE dan landasan kontinen.

Peristiwa tumpahan aspal berdampak buruk pada ekosistem terumbu karang, mangrove dan sangat berbahaya bagi biota laut yang akan mengakibatkan kematian. Kasus tumpahan aspal baru pertama kalinya terjadi di perairan indonesia khususnya pada perairan Nias Utara, Kecamatan Tugala Oyo, Sumatera Utara. Hal ini berpotensi menyebabkan pencemaran pada lingkungan laut dan merusak ekosistem disekitarnya sehingga dapat mengakibatkan kerusakan lingkungan laut yang dilakukan oleh kapal MT AASHI. Menindaklanjuti kejadian tersebut, pemerintah Indonesia langsung membentuk dan menurunkan tim gabungan. Tim gabungan tersebut terdiri dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), Kementerian Perhubungan, Tentara Nasional Indonesia (TNI), Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BASARNAS) dan Pemerintah Daerah (Pemda).

Ketika suatu negara melanggar prinsip-prinsip hukum internasional, misal melakukan perselisihan antara subjek hukum internasional terjadi akibat tidak dilaksanakannya kewajiban salah satu pihak dalam perjanjian internasional, maka timbullah sengketa internasional.

Salah satu contoh kasus pada 11 februari 2023 kapal yang membawa 3.600 metrik ton aspal cair karam di perairan Nias yang berlayar dari Uni Emirat Arab masih terus mengeluarkan aspal dan menyebar di perairan nias sehingga laut tersebut tercemar sangat parah. Akibat tumpahan aspal di perairan nias kecamatan Tulaga Oyo.¹²

Berdasarkan penjelasan dan permasalahan di atas, penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “**Tanggung Jawab Kapal Bendera Republik Gabon Atas Tumpahan Aspal Di Laut Indonesia Menurut UNCLOS 1982**”

1. Rumusan Masalah

- a. Bagaimana sanksi internasional terhadap kapal bendera Republik Gabon akibat tumpahan aspal di Perairan Indonesia?
- b. Bagaimana tanggung jawab negara akibat tumpahan aspal yang dilakukan oleh kapal Republik Gabon terhadap masyarakat Indonesia?
- c. Bagaimana penyelesaian sengketa antara bendera kapal Republik Gabon dengan Republik Indonesia berdasarkan Hukum Internasional?

2. Manfaat Penelitian

- a. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi akademis maupun masyarakat dan dapat memberikan suatu pemikiran baru guna perkembangan ilmu pengetahuan untuk masyarakat mengenai kerusakan lingkungan terhadap laut

¹² P.Audrey Ruslijanto, dkk. 2022. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. halaman 5. Universitas Brawijaya Press: Malang

Indonesia atas tumpahan aspal di Peraian Nias, Kecamatan Tulaga Oyo, Sumatera Utara.

- b. Secara praktis, penulisan skripsi ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi kepentingan Negara, Bangsa, Masyarakat dan praktisi hukum dalam memahami, menerapkan dan mengatasi penyelesaian permasalahan terhadap pencemaran lingkungan laut terhadap Indonesia akibat tumpahan aspal di Perairan nias menurut hukum Internasional.

3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan materi yang disampaikan sebelumnya, maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini diantaranya adalah:

1. Untuk mengetahui sanksi internasional kepada Negara Republik Gabon akibat tumpahan aspal yang terjadi di Perairan Indonesia.
2. Untuk mengetahui pertanggung jawaban kapal bendera Negara Republik Gabon akibat tumpahan aspal yang terjadi di Perairan Indonesia.
3. Untuk mengetahui penyelesaian sengketa antara negara Republik Indonesia dengan Republik Gabon berdasarkan Hukum Internasional.

4. Definisi Operasional

Definisi operasional bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada pembaca terhadap batasan ruang lingkup fokus kajian yang akan diteliti. Uraian definisi operasional merupakan kalimat-kalimat yang disusun berdasarkan arah

dan tujuan penelitian (bukan merupakan kutipan).¹³ Konsep dan teori yang digunakan dalam penelitian ini selanjutnya dapat penulis jelaskan definisi operasional penelitian sebagai berikut;

1. Kapal Bendera

Bendera kapal secara Internasional maupun Nasional diwajibkan ada pada setiap kapal peraturan bendera kapal tertuang dalam *Convention on the High Seas tahun 1958*, ditambahkan dan disempurnakan dalam UNCLOS 1982, peraturan bendera kapal dalam UNCLOS 1982 disebutkan pada Pasal 91 tentang kebangsaan kapal, yaitu: “Setiap Negara harus menetapkan persyaratan bagi pemberian kebangsaannya pada kapal, untuk pendaftaran kapal didalam wilayah, dan untuk hak mengibarkan bendera nya. Kapal memiliki kebangsaan Negara yang bendera nya secara sah dapat dikibarkan olehnya.”

Kebangsaan suatu kapal sangat penting dilakukan dalam mempertahankan *public order* di laut. Kebangsaan suatu kapal menentukan Negara mana yang dapat memberlakukan yurisdiksinya berdasarkan *flag state jurisdiction*. Hal ini penting untuk menentukan Negara mana yang bertanggung jawab menurut hukum internasional jika kapal tersebut melakukan pelanggaran hukum dan untuk menentukan Negara mana yang dapat melakukan *diplomatic protection* pada kapal tersebut.

Kebangsaan suatu kapal dapat diperoleh melalui proses pendaftaran yang berakibat pada diperolehnya otoritas Negara yang dapat mengibarkan bendera di kapal tersebut. Negara yang memberikan bendera nya kepada suatu kapal disebut

¹³ Ida Hanifah. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Fakultas Hukum. halaman 17. Medan: Pustaka Prima.

juga dengan Negara pendaftar atau *state of registration* yang biasa juga disebut *flag state*.

Adapun “Kapal Bendera” yang dimaksud dalam penelitian ini adalah Kapal MT AASHI yang berbendera Negara Republik Gabon.

2. Tumpahan Aspal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang dimaksud dengan tumpahan ialah barang yang tumpah dari suatu objek. Tumpahan yang dimaksud dalam skripsi ini adalah tumpahan aspal yang berasal dari kapal MT AASHI menumpahkan 3.600 metrik ton aspal cair di Perairan Nias Utara, Kecamatan Tulaga Oyo.

3. Lingkungan Laut

Laut adalah suatu genangan air yang amat luas dan dalam, yang dicirikan oleh rasa airnya yang asin sebagai akibat adanya garam didalamnya. Secara Horizontal, laut dibatasi oleh tepiannya yang disebut pantai, yang biasanya disusun oleh lumpur, pasir, kerikil atau batu. Laut yang ada diantara benua atau pulau-pulau biasanya disebut Selat.¹⁴

Lautan adalah habitat untuk berbagai spesies seperti ikan, mamalia laut, karang, dan tumbuhan laut. Ekosistem laut sangat vital dalam mendukung keberagaman hayati dan stabilitas lingkungan. Kerusakan habitat seperti penangkapan ikan yang berlebihan, pencemaran, dan perubahan iklim dapat mengancam biodiversitas laut.

Ekosistem laut merupakan suatu komunitas yang kompleks terdiri dari beragam organisme yang hidup di lingkungan laut dan berinteraksi dengan

¹⁴ Ida Bagus Jelantik Swasta. 2021. *Bioekologi Ekosistem Laut dan Estuaria*. halaman 1. PT RAJAGRAFINDO PERSADA: Depok

komponen abiotic seperti air, tanah, dan atmosfer. Ekosistem ini juga meliputi berbagai area termasuk pelabuhan, terumbu karang, mangrove, estuary, dan laut terbuka.¹⁵

Laut merupakan sumber daya alam yang paling penting bagi manusia karena laut menyediakan pangan, obat-obatan, dan bahan mentah. Sekitar 3,1 miliar orang bergantung pada makanan laut sebagai sumber protein utama bagi kehidupan.¹⁶ Lingkungan laut yang dimaksud dalam skripsi ini adalah lingkungan laut pada perairan Nias Utara Kecamatan Tulaga Oyo

4. *United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS 1982)*

Konvensi ini dikenal sebagai Hukum Konstitusi Laut, merupakan perjanjian multilateral komprehensif yang mengatur berbagai aspek hukum laut, termasuk:

- a. Batas Wilayah Laut: Menetapkan berbagai zona maritim seperti laut territorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen.
- b. Hak Navigasi: Mengatur hak navigasi diberbagai zona maritim, termasuk hak lintas damai di laut territorial dan hak lintas transit di selat yang digunakan untuk navigasi internasional.
- c. Eksploitasi Sumber Daya Laut: Mengatur eksploitasi sumber daya laut, termasuk ikan, minyak, dan gas, di berbagai zona maritim.
- d. Perlindungan Lingkungan Laut: Menetapkan mekanisme untuk penyelesaian sengketa terkait hukum laut melalui arbitrase atau pengadilan internasional.¹⁷

¹⁵ Muhammad Ardiansyah. 2024. *Maritim dan Lingkungan Hidup*. halaman 3. Yayasan Tri Edukasi Ilmiah. Sumatera Barat

¹⁶ *Ibid.* halaman 4

¹⁷ Cekli Setya Pratiwi. 2024. *HUKUM INTERNASIONAL PUBLIK Konsep Dasar, Norma dan Studi Kasus*. halaman 195. Universitas Muhammadiyah Malang

UNCLOS merupakan tonggak penting dalam kodifikasi dan pengembangan hukum laut internasional. Konvensi ini telah diratifikasi oleh lebih dari 160 negara dan menjadi kerangka kerja hukum utama untuk mengatur lautan dunia.¹⁸

United Nations Convention on The Law of the Sea merupakan satu diantara hukum internasional yang mengatur tentang hukum laut. BAB XII UNCLOS 1982 tentang *Protection and Preservation of the Marine Environment*. Pada BAB IX UNCLOS 1982 tentang *Responsibility and liability* Pasal 235 ayat (3) yang berbunyi: *With the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall cooperate in the implementation of existing International law and the further development of International law relating to responsibility and liability for the assessment of and compensation for damage and the settlement of related disputes, as well as, where appropriate, development of criteria and procedures for payment of compensation, such as compulsory insurance of compensation funds.*

Sedangkan peraturan Hukum Nasional mengacu pada Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 tentang perairan Indonesia dan Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 8 Tahun 2023 Tentang Pengelolaan benda muatan kapal tenggelam wajib menjadi acuan bagi pengelolaan lingkungan laut di Indonesia sejak berlakunya Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 dan Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 8 Tahun 2023. Yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bagaimana peraturan UNCLOS 1982 dalam pelestarian dan pencegahan pada pendamaran pada lingkungan laut, dan

¹⁸ *Ibid.* halaman 196

peraturan presiden Republik Indonesia dalam mengelola benda muatan kapal tenggelam.

e. Sengketa

Sengketa dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah suatu perkara, pertentangan, konflik, dan perselisihan antar perorangan, kelompok, organisasi, maupun Negara yang harus diselesaikan oleh kedua pihak.¹⁹

f. Pengadilan Internasional

Untuk menyelesaikan sengketa selain cara diatas yaitu lewat pengadilan. Pelaksanaan dilakukan jika metode penyelesaian yang ada tidak berhasil. Pengadilan di bagi menjadi dua kategori, yaitu pengadilan permanen dan pengadilan *Ad Hoc* (pengadilan khusus). Contoh pertama dari pengadilan internasional permanen yaitu Mahkamah Internasional (*the International Court of Justice*), kedua ialah pengadilan *Ad Hoc* atau pengadilan khusus. Pengadilan *Ad Hoc* ini lebih populer dibandingkan pengadilan permanen, terkhusus untuk suatu organisasi ekonomi internasional.

Dari tujuh cara di atas, hukum internasional pun memberi keleluasaan kepada para pihak untuk mencari atau menempuh cara lainnya sepanjang cara-cara tersebut damai. Cara demikian mungkin saja tidak termasuk salah satu tujuh cara di atas. Cara yang mungkin dapat dilaksanakan misalnya saja kombinasi antara negosiasi dan arbitrase. Para pihak setuju menyerahkan sengketa batas wilayahnya kepada badan arbitrase. Namun pada saat yang sama, kedua pihak melaksanakan pula perundingan bilateral untuk menentukan batas-batas yang

¹⁹ Farid Wajdi, Umami Salamah Lubis, Diana Susanti. 2023. *Hukum Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa Bisnis*. halaman 1. Sinar Grafika. Jakarta Timur

dapat diterima para pihak. Apabila cara negosiasi berhasil, para pihak dapat meminta pencabutan sengketa yang sedang ditangani badan.²⁰

Dalam Konferensi Hukum Laut tahun 1984 telah ditetapkan pedoman-pedoman pelestarian laut sebagai berikut:

- a. Dalam memanfaatkan sumber daya laut harus diperhitungkan proses pengembangan alam agar sumber daya laut tidak habis.
- b. Vitalitas Samudra harus dilestarikan. Sisa hasil industri dilarang dibuang ke laut sebab mempengaruhi keanekaragaman dan kesehatan jenis kehidupan di Samudra.
- c. Pengetahuan mengenai kehidupan di laut harus ditingkatkan dan disebarakan, semua negara harus bekerja sama dalam penelitian ilmiah, eksplorasi laut, dan lain sebagainya.
- d. Kebijakan Samudra harus meliputi dunia sebab, baik pemakaian maupun penyalahgunaan laut, ada konsekuensinya terhadap semua orang, maka diperlukan rangkaian peraturan dan garis pedoman yang seragam.
- e. Kebijakan samudera harus mencakup semua sistem air tawar, atmosfer, dan Samudra semuanya tadi adalah mata rantai daur air.
- f. Lalu lintas samudra harus aman dan tertib. Antara tahun 1980-1984 terdapat 5.000 kecelakaan kapal yang dilaporkan terdampar, tabrakan, meledak, terbakar, dan tenggelam. Semua muatan tumpah sehingga banyak muatan tertentu yang dapat menimbulkan

²⁰ Haula Adolf. 2020. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. halaman 26. Rawamangun: Sinar Grafika.

polusi laut, kerusakan lingkungan laut, dan untuk kerugian tersebut tidak ada Negara, perusahaan, ataupun orang yang mau memikul tanggung jawab.

- g. Harus dibentuk satu Otoritas Samudra Dunia, jadi tidak ada bagian samudra tertutup yang digunakan sendiri untuk tujuan tertentu.
- h. Samudra harus digunakan untuk perdamaian bukan untuk perang. Pada akhir Perang Dunia II lebih dari 30.000 bom tabung berisi gas racun dan bahan peledak masuk ke Samudra.
- i. Semua negara harus memikul tanggung jawab menjadi penjaga, pengelola sumber daya bahan mineral, ikan dan lain sebagainya atas perairan lepas pantai sampai 200 mil yang telah ditetapkan.²¹

Dari berbagai aturan hukum internasional tersebut, termasuk dan terutama Resolusi Majelis Umum dan Deklarasi Manila, dapat dikemukakan di sini prinsip-prinsip mengenai penyelesaian sengketa internasional:

5. Keaslian Penelitian

Penelitian yang penulis angkat mengenai Tanggung Jawab atas tumpahan aspal di laut Indonesia terhadap kapal bendera Republik Gabon. Namun berdasarkan riset yang telah saya telusuri tidak banyak para akademis maupun mahasiswa/i yang melakukan penelitian mengenai Tanggung jawab atas tumpahan aspal di laut Indonesia terhadap kapal bendera Republik Gabon. Maka dari itu saya telah menelusuri dan menemukannya via internet, dan terhadap kemiripan dan persamaan dan dapat juga perbedaan dengan penelitian skripsi saya, yaitu:

²¹ Oktavia Rokhimaturrizki. 2022. Pengetahuan Tentang Lautan. Halaman 59. Surabaya:Cv Media Edukasi Creative.

1. E-Journal Intan Cisilia Katiandagho, Mahasiswi Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, Kota Manado, yang berjudul “PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA TERHADAP PENCEMARAN LAUT DI WILAYAH TERITORIAL INDONESIA MENURUT UNCLOS 1982”. Jurnal ini menggunakan penelitian deskriptif artinya yang lebih mendeskripsikan masalah yang terjadi dalam penelitian ini yaitu tentang tanggung jawab negara terhadap pencemaran laut menurut UNCLOS 1982.
2. Skripsi Dini Mayang Sari, Mahasiswi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Kota Medan, yang berjudul “DAMPAK PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT TERHADAP INDONESIA AKIBAT LEDAKAN DI MONTARA DI TINJAU MENURUT UNCLOS 1982”. Skripsi ini menggunakan penelitian deskriptif sehingga masalah yang terjadi dalam penelitian ini adalah dampak pencemaran lingkungan laut akibat ledakan Rig minyak di Montara menurut UNCLOS 1982.
3. Skripsi Dwi Harum Ningtias, Mahasiswi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Kota Medan, yang berjudul “TANGGUNG JAWAB NEGARA TERHADAP TUMPAHAN MINYAK (*OIL SPILL*) DI PERAIRAN LAUT SUATU NEGARA”. Skripsi ini memakai metode penelitian deskriptif serta pendekatan Hukum Normatif (yuridis normatif)

6. Metode Penelitian

Metode bisa dikatakan adalah suatu cara yang harus ditempuh seseorang untuk mencapai suatu hasil terhadap pengetahuannya. Sedangkan dengan Penelitian yaitu serangkaian kegiatan yang digunakan seseorang untuk meneliti, memperkuat, serta memecahkan permasalahan yang ada. Metode penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana penelitian ini dilakukan agar mendapatkan hasil yang maksimal.²²

Maka dari itu, adapun metode yang di gunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian Hukum normatif (yuridis normatif), yang mana jenis penelitian ini bertujuan untuk menganalisis permasalahan yang telah di sebutkan sebelumnya dengan didasarkan kepada sumber-sumber Hukum dan peraturan perundang-undangan (*law in books*) yang termasuk ke data sekunder.

2. Sifat Penelitian

Penelitian hukum bertujuan untuk mengetahui dan menggambarkan keadaan sesuatu mengenai apa dan bagaimana keberadaan norma hukum dan bekerjanya norma hukum kepada masyarakat. Berdasarkan tujuan penelitian hukum tersebut maka kecenderungan sifat pnelitian yang digunakan adalah deskriptif.²³

3. Sumber Hukum

Sumber data yang digunakan penelitian ini terdiri dari:

²² Ida Hanifah. 2018. *Op.Cit.*, halaman 19.

²³ *Ibid.*, halaman 20.

1) Data Primer

Data primer yang bersumber dalam penelitian ini yaitu buku yang berkaitan dengan judul penulis yaitu tanggung jawaban tumpahan aspal di laut Indonesia terhadap kapal bendera Republik Gabon

2) Data sekunder yang diperoleh dalam penelitian ini adalah data-data yang bersumber dari jurnal, konvensi Internasional, dan hasil penelitian lainnya.

a) Bahan hukum primer

Adalah Konvensi *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982, MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) 73/78*, Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Peraturan Pemerintah No 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Maritim.

b) Bahan hukum sekunder

Adalah bahan yang diambil berasal dari buku-buku yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti, hasil penelitian, serta hasil karya kalangan hukum

c) Bahan hukum tersier

Adalah bahan yang diambil serta memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang meliputi kamus hukum, internet, jurnal dan ensiklopedia.

4. Alat Pengumpulan Data

Secara keseluruhan, sumber data yang dikumpulkan dalam penelitian ini melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan 2 (dua) cara yaitu cara *offline* dan *online*. *Offline* mengambil data dengan mengunjungi toko buku, serta perpustakaan, dan untuk *Online* diambil data dengan menelusuri situs-situs resmi yang berada diinternet untuk dijadikan bahan penelitian ini.

5. Analisis Data

Secara keseluruhan, data yang dapat dijadikan sebagai acuan dalam melakukan analisis penelitian dan pemecahan masalah guna untuk mendapatkan hasil penelitian ini. Penulis menggunakan analisis kualitatif, yaitu dengan cara menganalisis data penelitian yang dapat menghasilkan data deskriptif yaitu apa yang tertuang dalam suatu tulisan dan pada perilaku nyata.

Penelitian analisis kualitatif adalah memaparkan dan menjelaskan kesimpulan untuk memecahkan masalah terkait dengan judul penelitian yang telah dikumpulkan oleh penulis.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1. Perkembangan Konvensi UNCLOS 1982

Abad ke-12 telah dikenal beberapa kompilasi dari peraturan-peraturan yang dipakai di Eropa, seperti kompilasi dari hakim, kapten kapal dan perdagangan ternama yang diterbitkan pada tahun 1494 dan dinamai dengan “*Consolato del Mare*” atau konsulat dari lautan.

Pada abad ke-16 dan 17 keinginan untuk menguasai lautan merupakan hal yang diperebutkan oleh Negara-negara maritim di Eropa seperti Spanyol dan Portugis yang menguasai lautan berdasarkan perjanjian Tordesillas tahun 1494. Perjanjian ini dalam perkembangannya memperoleh tantangan dari Inggris dibawah kepemimpinan Ratu Elizabeth I yang menghendaki kebebasan di lautan.²⁴

Sejak berakhirnya perang dunia I dan perang dunia II, Negara-negara diseluruh dunia menjadi sadar akan potensi positif dan negative dari laut, dan menyadari pula bahwa laut harus diatur sedemikian rupa supaya berbagai kepentingan Negara-negara atas laut dapat terjaga. Dari pengalaman itulah Negara-negara sepakat untuk membentuk suatu aturan (hukum) yang kemudian dikenal dengan sebutan hukum laut internasional.

Dalam beberapa dekade selama pada abad ke-20, telah terjadi empat kali diadakannya usaha-usaha untuk memperoleh suatu himpunan hukum laut menyeluruh, yaitu:

²⁴ Mirza Satria Buana, S.H. 2019. *Hukum Internasional Teori dan Praktek*. halaman 66. NusaMedia. Ujungberung, Bandung

- a. The Hague Codification Conference in 1930 (Konferensi Kodifikasi Den Haag 1930 di bawah naungan Liga Bangsa-Bangsa)

Konvensi ini adalah konvensi pertama yang membahas tentang hak-hak dan kewajiban-kewajiban Negara pantai atas laut. Tetapi konvensi ini gagal menghasilkan ketetapan internasional dikarenakan tidak dapat kesesuaian pemahaman tentang lebar laut territorial dan pengertian mengenai zona tambahan.

- b. The UN Conference on the Law of the Sea in 1958 (Konferensi PBB tentang hukum laut 1958)

Konvensi kedua atau konvensi pertama yang diselenggarakan dibawah naungan PBB adalah Konvensi Hukum Laut 1958 di Jenewa, yang mana Konvensi ini merupakan tahap yang penting dan bersejarah bagi perkembangan hukum Laut Kontemporer karena berhasil empat kesepakatan internasional.²⁵

- c. The UN Conference on the Law of the Sea in 1960 (Konferensi PBB tentang Hukum Laut 1960)

Konvensi PBB tahun 1960 secara singkat dilakukan untuk membahas permasalahan yang belum selesai dalam konvensi terdahulu (Konvensi 1958) tentang lebar laut territorial.

- d. The UN Conference on the Law of the sea in 1982

Konvensi Hukum Laut 1982 adalah puncak karya dari PBB tentang hukum laut, yang disetujui di Montego Bay, Jamaika

²⁵ *Ibid.* halaman 69

pada 10 Desember 1982 pada sidang ke-11, konvensi ini berhasil ditandatangani oleh 119 Negara. Konvensi Hukum Laut 1982 ini terdiri dari 17 bagian dan 9 Annex.²⁶

Kepentingan-kepentingan dunia atas hukum laut yang telah terlihat dalam perjalanan sejarah dunia mencapai puncaknya pada abad ke-20. Melalui modernisasi dan globalisasi dalam segala bidang kehidupan, bertambah pesatnya perdagangan dunia, tambah canggihnya komunikasi internasional, dan bertambahnya penduduk dunia. Semua kesempatan itu telah membuat dunia membutuhkan suatu pengaturan dan tatanan hukum laut yang lebih sempurna.²⁷

2. Kudukan Bendera Kapal Berdasarkan Hukum Internasional

Konferensi PBB tentang syarat pendaftaran kapal yang terselenggara atas dukungan Konferensi PBB tentang Perdagangan dan Pembangunan, dilaksanakan pada Juli 1984 dan sebuah perjanjian ditandatangani pada 1986. Perjanjian ini berusaha menangani masalah pemberian bendera secara gampang, mengingat hampir sepertiga kapal dagang di dunia pada awal 1985 mengibarkan bendera semacam itu.

Disebutkan bahwa Negara bendera didalam hukum dan peraturannya harus mengatur kepemilikan kapal yang mengibarkan bendera nya dan harus mencakup ketentuan yang sesuai mengenai partisipasi negara sebagai pemilik kapal, dan bahwa ketentuan tersebut harus memadai untuk memungkinkannya Negara bendera melaksanakan secara efektif yurisdiksi dan kontrolnya atas kapal yang mengibarkan benderanya.

²⁶ *Ibid.* halaman 70

²⁷ *Ibid.* halaman 68

Beberapa Negara mewajibkan untuk mengibarkan bendera secara jelas. Kepentingan pengibaran bendera negara tersebut bukan untuk mempersulit keadaan, tetapi karena banyaknya kapal yang keluar ataupun memasuki perairan teritorial suatu Negara pantai.²⁸

Setiap kapal diharuskan untuk berlayar dibawah bendera satu Negara saja dan tunduk pada yurisdiksi eksklusifnya. Kapal berlayar dibawah bendera lebih dari satu Negara, untuk tujuan menggampangkan urusan, ia bisa diperlakukan sebagai kapal tanpa kenegaraan dan tidak akan bisa mengklamin salah satu kenegaraan bersangkutan. Sebuah kapal tanpa kenegaraan, dan tanpa bendera, kapal tersebut bisa digeledah dan disita.²⁹

Identitas kapal secara fisik diperlihatkan dengan bendera kebangsaan kapal. Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 yang diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 mengatur:

- a. Setiap Negara yang berpantai atau tidak berpantai dapat menjadi Negara bendera atau *flag state*.
- b. Negara bendera harus memberikan kepada kapal dokumen yang memberikan hak untuk mengibarkan bendera nya sebagai bendera kebangsaan kapal
- c. Setiap Negara bendera harus melaksanakan secara efektif yuridiksi, dan pengawasannya dalam bidang administrative teknis dan social

²⁸ Jurnal Maritim: “Pengaturan Bendera Kapal dalam UNCLOS 1982” <https://jurnalmaritim.com/pengaturan-bendera-kapal-dalam-unclos-1982> , di akses kamis, 29 agustus 2024, pukul: 11.23 WIB

²⁹ Malcolm N. Shaw QC. 2019, “*Hukum Internasional*. halaman 586-587. Penerbit Nusa Media: Bandung

atas kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan³⁰

Dalam Hukum Indonesia, peraturan atas pengibaran bendera ditetapkan pada Undang-Undang pelayaran Pasal 166 ayat (1) yang berbunyi: “ *Setiap kapal yang berlayar di perairan Indoensia harus menunjukkan identitas kapalnya secara jelas*”

Kebangsaan suatu kapal sangat penting dilakukan dalam mempertahankan *public order* di laut. Kebangsaan suatu kapal menentukan Negara mana yang dapat memberlakukan yurisdiksinya berdasarkan *flag state jurisdiction*. Hal ini penting untuk menentukan Negara mana yang bertanggung jawab menurut hukum internasional jika kapal tersebut melakukan pelanggaran hukum dan untuk menentukan Negara mana yang dapat melakukan *diplomatic protection* pada kapal tersebut.

Kebangsaan suatu kapal dapat diperoleh melalui proses pendaftaran yang berakibat pada diperolehnya otoritas Negara yang dapat mengibarkan bendera di kapal tersebut. Negara yang memberikan bendera nya kepada suatu kapal di sebut juga dengan Negara pendaftar atau *state of registration* yang biasa juga disebut *flag state*.³¹

Pendaftaran kapal memiliki tiga fungsi. Pertama, fungsi hukum publik, dimana pendaftaran kapal merupakan prosedur yang dilalui untuk mendapatkan kebangsaan suatu kapal. Kebangsaan merupakan hal yang substantif, sedangkan

³⁰ Indah Dwi Jayanti. 2019. *Analisis Pentingnya Status Hukum Kapal Guna Mewujudkan Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. halaman 17. Politeknik Ilmu Pelayaran

³¹ Dhinana Puspita, Renny Meirina, Fransiska Ayulistya Susanto. 2019. *Hukum Maritim*.halaman 4. Universitas Brawijaya Press

pendaftaran kapal merupakan mekanisme procedural.³² Dengan adanya kebangsaan kapal, maka Negara bendera kapal melaksanakan yuridiksi dan kontrolnya terhadap kapal dan memenuhi kewajiban berdasarkan hukum internasional. Kedua, pendaftaran kapal merupakan bukti *prima facie* atas kepemilikan suatu kapal dan melindungi kepentingan hak milik lainnya seperti hipotik, dan biaya pendaftaran. Fungsi kedua merupakan fungsi hukum privat. Ketiga, pendaftaran kapal berfungsi pencatatan public dari hak milik, fungsi ketiga ini adalah fungsi hybrid. Selain itu, informasi detail dimana suatu kapal dapat diidentifikasi dari dimensi, tonase, dan klasifikasi dicatat dalam pendaftaran kapal.

Kebangsaan kapal diatur dalam konvensi Hukum Laut 1958, yaitu pada *Convention on the High Seas 1958* atau yang biasa disebut *High Seas Convention 1958*. Pasal 5 High Seas Convention 1958 menyatakan bahwa: “*Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality of ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag*”³³. Prinsip tersebut adalah menyerahkan sepenuhnya kepada Negara pemberi bendera tentang kriteria pemberian bendera kepada kapal.

Selain dalam UNCLOS 1982, pengaturan tentang sistem pendaftaran kapal juga diatur dalam *United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, yang membahas tentang adanya kemungkinan sistem pendaftaran kapal *flag of convenience*, dimana pada sistem ini tidak dipersyaratkan adanya hubungan yang asli antara kapal dengan Negara yang benderanya akan dikibarkan oleh kapal tersebut. Secara spesifik konvensi ini mensyaratkan adanya

³² *Ibid.* halaman 45

³³ *Ibid.* halaman 46

maintenance of details register serta *maintain a competent and effective maritim administration*.³⁴

Meskipun secara hukum kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi dalam sebuah Negara, namun terdapat batasan-batasan atas kekuasaan tersebut dalam hukum internasional. Batasan-batasan tersebut dilakukan untuk menghormati hak-hak Negara lain serta hukum internasional sehingga ketertiban dan perlindungan hak Negara lain tetap menjadi pertimbangan utama. Batasan kedaulatan tersebut antara lain:

- a. Atas yuridiksi bendera kapal (*Flag State*).
- b. Intervensi Persatuan Bangsa-bangsa (PBB) dalam menyelesaikan konflik.
- c. Batasan atas kekebalan diplomatik.
- d. Intervensi atas bantuan kemanusiaan (*Humanitarian aid*)
- e. Intervensi dari *Internasional Committee of Red Cross (ICRC)*
- f. Atas perjanjian internasional yang telah di sepakati.

Penghormatan terhadap yuridiksi Negara bendera kapal didasarkan pada prinsip *Floating Island* yang mana kapal secara hukum diakui sebagai wilayah Negara yang berlayar bahkan saat berada di perairan territorial Negara lain.³⁵

3. Penyelesaian Sengketa Berdasarkan Hukum Internasional

Penyelesaian sengketa dalam bidang hukum laut sebelum konvensi hukum laut 1982 dilakukan lewat penyelesaian sengketa internasional pada umumnya. Dalam hal ini sengketa hukum laut diselesaikan melalui mekanisme-mekanisme

³⁴ *Ibid.* halaman 50

³⁵ Koesrianti. 2021. *Kedaulatan Negara: Menurut Hukum Internasional*. halaman 107. Airlangga University Press. Surabaya

dan lembaga peradilan internasional yang sudah ada, seperti Mahkamah Internasional.

Konvensi Hukum Laut 1982 telah menyediakan salah satu metode penyelesaian sengketa yang cukup efektif. Ditinjau dari perkembangan mekanisme peradilan internasional, mekanisme konvensi ini merupakan yang pertama kali dapat mengarahkan Negara-negara peserta untuk menerima prosedur memaksa (*compulsory procedures*). Dengan mekanisme konvensi ini, maka tidak ada lagi ruang untuk Negara-negara konvensi untuk menunda sengketa hukum laut nya dengan alasan dibalik kedaulatan Negara karena konvensi ini memiliki prinsip mengharuskan Negara pihak untuk menyelesaikan sengketa melalui mekanisme konvensi.

Bedasarkan konvensi, Negara-negara pihak akan diberikan kebebasan yang besar untuk memilih prosedur yang diinginkan jika kedua Negara menyepakatinya bersama.

Mekanisme yang termasuk dalam prosedur ini dijelaskan melalui Pasal 33 paragraf (1) piagam PBB. Mekanisme regional, bilateral, dan melalui perjanjian bilateral. Jika mekanisme tersebut tidak mencapai kesepakatan, maka para pihak Negara-negara harus segera menetapkan penyelesaian sengketa yang telah disepakati, jika tahap ini masih tidak mendapatkan kesepakatan, maka para pihak Negara-negara diwajibkan untuk memilih prosedur yang sesuai pada lampiran VI Konvensi yaitu melalui konsiliasi.³⁶

Sengketa internasional merupakan suatu perselisihan antara subjek-subjek hukum internasional mengenai fakta, hukum atau politik dimana tuntutan atau

³⁶ Nanda Winardi. 2017. Jurnal. *Penyelesaian secara hukum internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas*. halaman 56

pernyataan satu pihak ditolak, dituntut balik atau diingkari oleh pihak lainnya. Sengketa internasional terbagi menjadi dua yaitu sengketa bersifat politik dan sengketa bersifat hukum.

Sengketa yang bersifat politik adalah sengketa dimana suatu Negara mendasarkan tuntutanannya atas pertimbangan non yuridis, misal atas dasar politik dan kepentingan nasional lainnya, sedangkan untuk sengketa hukum adalah sengketa dimana Negara mendasarkan tuntutanannya atas ketentuan yang terdapat dalam perjanjian yang diakui oleh hukum internasional.³⁷

Mahkamah Internasional menetapkan empat kriteria sengketa internasional, yaitu:

- a. Berdasarkan pada kriteria objektif dengan melihat fakta-fakta yang ada;
- b. Tidak didasarkan pada argumentasi oleh salah satu pihak;
- c. Penyangkalan mengenai suatu peristiwa atau fakta oleh salah satu pihak tidak dengan sendirinya membuktikan bahwa tidak ada sengketa;
- d. Adanya sikap yang saling bertentangan dari kedua belah pihak yang bersengketa.

Manila Declaration merupakan hasil inisiatif dan upaya Majelis umum PBB dalam menggalakkan penghormatan terhadap penggunaan cara-cara penyelesaian sengketa secara damai. *Manila Declaration* berbunyi:

- a. Adalah kewajiban Negara-negara yang bersengketa untuk mencari jalan, dengan itikad baik dan semangat kerja sama, menyelesaikan sengketa internasional mereka secepat mungkin dan seadil-adilnya;

³⁷ Setyo Widagdo. 2019. *Hukum Internasional dalam Dinamika Hubungan Internasional*. halaman. 185. Universitas Brawijaya Press

- b. Negara-negara harus juga mempertimbangkan peran penting yang dapat diperankan oleh majelis umum, dewan keamanan, mahkamah internasional, dan sekretaris jenderal PBB dalam menyelesaikan suatu sengketa;
- c. Deklarasi menyatakan adanya berbagai cara yang dapat dimainkan oleh organ-organ PBB untuk membantu para pihak mencapai suatu penyelesaian sengketa mereka.³⁸

Penyelesaian sengketa secara damai juga merupakan konsekuensi dari ketentuan Pasal 2 ayat (4) piagam PBB yang berbunyi:

“All Members shall refrain in their international relations from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any state, or in any other manner inconsistent with the purposes of the United Nations”.

Maksud dari ketentuan Pasal 2 ayat (4) ini melarang Negara anggota menggunakan kekerasan dalam hubungannya satu sama lain. Dengan demikian pelarangan penggunaan kekerasan dan penyelesaian sengketa secara damai merupakan norma-norma imperatif dalam hubungan antar bangsa. Oleh karena itu hukum internasional telah menyediakan berbagai cara penyelesaian sengketa internasional secara damai demi terpeliharanya perdamaian dan keamanan serta terciptanya hubungan antar bangsa yang serasi.³⁹

Hukum internasional mempunyai beberapa prinsip dalam penyelesaian sengketa internasional, yaitu:

³⁸ *Ibid.* halaman 187

³⁹ *Ibid.* halaman 188

- a. Prinsip itikad baik, yang mana prinsip ini adalah penting dalam penyelesaian sengketa dan sebagai tonggak dari lahirnya prinsip ini adalah dari *Section 1 paragraph 1 Declaration Manila*;
- b. Prinsip larangan penggunaan kekerasan dalam penyelesaian sengketa, keberadaan prinsip ini adalah larangan penggunaan kekerasan dalam penyelesaian sengketa sesuai dengan Pasal 13 *Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia*;
- c. Prinsip kebebasan memilih cara penyelesaian sengketa, prinsip ini memberikan para pihak untuk memiliki kebebasan dalam memilih cara penyelesaian sengketa yang mereka sepakati, prinsip ini juga dapat ditemukan dalam Pasal 33 ayat (1) piagam PBB dan *Section 1 paragraph 3 dan 10 Deklarasi Manila* serta pada paragraph 5 dari *Friendly Declaration*.
- d. Prinsip kebebasan memilih hukum yang diterapkan terhadap pokok sengketa, ini berkaitan dengan kebebasan para pihak untuk menentukan sendiri hukum apa yang akan diterapkan bila sengketanya diselesaikan oleh badan peradilan.⁴⁰
- e. Prinsip kesepakatan para pihak yang bersengketa, prinsip ini merupakan prinsip fundamental dalam penyelesaian sengketa interanasional. Karena menjadi dasar prinsip bagi pelaksanaan prinsip tiga dan empat.
- f. Prinsip Exhaustion of Local Remedies, prinsip ini dimuat didalam *Section 1 Paragraph 10 Declaration Manila*.

⁴⁰ *Ibid.* halaman 189

g. Prinsip-Prinsip Hukum Internasional tentang Kedaulatan, Kemerdekaan, dan Integritas Wilayah Negara-Negara

Deklarasi Manila mencantumkan prinsip ini dalam Section 1 Paragraf 1. Prinsip ini mensyaratkan negara-negara yang bersengketa untuk terus menaati dan melaksanakan kewajiban-kewajiban internasionalnya dalam berhubungan dengan satu sama lainnya berdasarkan prinsip-prinsip fundamental integritas wilayah negara-negara.

h. Prinsip Toleran dalam hubungan Internasional

Dalam Resolusi Majelis Umum PBB No.A/RES/43/51 Tahun 1988, prinsip ini seperti pencegahan sengketa dapat digolongkan sebagai prinsip fundamental dalam penyelesaian sengketa⁴¹

Negara sebagai salah satu subjek hukum internasional yang memiliki kedaulatan penuh diberikan kewenangan penuh untuk menentukan cara-cara atau metode penyelesaian sengketa dengan acuan hukum internasional melalui petunjuk penyelesaian sengketa internasional guna menciptakan hubungan antar Negara yang lebih baik berdasarkan prinsip perdamaian dan keamanan internasional.⁴²

Kasus pencemaran maritim merupakan tantangan serius yang dihadapi oleh Negara-negara diseluruh dunia, dengan berbagai sumber pencemaran seperti tumpahan minyak, limbah industri, dan sampah plastic yang mengancam ekosistem laut dan kesehatan manusia.

⁴¹ *Ibid.* halaman 190

⁴² *Ibid.* halaman 186

Penyelesaian sengketa terkait pencemaran sering dilakukan melalui mekanisme mediasi, arbitrase, atau pengadilan internasional, seperti pengadilan internasional untuk hukum laut (ITLOS) yang dapat memberikan keputusan yang mengikat bagi Negara-negara yang terlibat⁴³

Piagam PBB mengatur mengenai peran organisasi regional termasuk apabila organisasi regional bermaksud berperan dalam melakukan pemeliharaan perdamaian dan keamanan internasional. Masalah kerja sama regional dijelaskan dalam Bab VIII Pawsal 52-54, yang secara umum menyebutkan bawa tidak ada penolakan dari PBB bagi eksistensi organisasi regional, sejauh organisasi regional tersebut dapat menciptakan, menjaga dan memelihara keamanan dan perdamaian dunia khususnya ditingkat regional sesuai dengan apa yang tertuang dalam Bab I Piagam PBB Pasal 1 dan 2, serta berupaya penuh untuk menerapkan prinsip-prinsip penyelesaian sengketa secara damai yang tertuang dalam Bab VI Piagam PBB dengan bantuan Dewan Keamanan.

Penyelesaian sengketa melalui jalur litigasi yaitu penyelesaian sengketa diantara para pihak yang dilakukan melalui pemeriksaan yang dihadapan hakim dalam sebuah lembaga peradilan. Litigasi adalah metode penyelesaian sengketa paling lama dan lazim digunakan dalam menyelesaikan sengketa, baik sengketa yang bersifat public maupun yang bersifat privat.

Proses penyelesaian sengketa yang sudah dikenal sejak lama adalah melalui proses litigasi di pengadilan. Proses litigasi cenderung menghasilkan

⁴³ Muhammad Ardiansyah. *OpCit.* halaman 123

masalah baru karena sifatnya yang win-lose, tidak responsif, time consuming proses berperkaranya, dan terbuka untuk umum.⁴⁴

Penyelesaian sengketa melalui litigasi dirasakan terlalu lama dan memakan biaya yang cukup besar. Kondisi demikian menyebabkan pencari keadilan mencari alternative lain yaitu penyelesaian sengketa diluar proses pengadilan formal.⁴⁵

Penyelesaian sengketa non-litigasi merupakan mekanisme penyelesaian sengketa diluar pengadilan dan tidak menggunakan pendekatan hukum formal. Proses penyelesaian sengketa diluar pengadilan ini menghindari keterlambatan yang diakibatkan prosedur dan administratif dalam beracara di pengadilan umum dan win-win solution. Penyelesaian sengketa non-litigasi juga dikenal dengan istilah ADR (*Alternative Dispute Resolution*).

Dalam upaya penyelesaian sengketa tanpa melalui pengadilan yang dikenal dengan istilah ADR, dimana didalamnya terdapat beberapa pilihan metode penyelesaian sengketa diluar peradilan seperti mediasi, konsiliasi, negosiasi dan arbitrase.⁴⁶ Berikut ini adalah beberapa penyelesaian sengketa dengan istilah ADR:

a. Mediasi

Mediasi merupakan suatu alternative penyelesaian sengketa baik dalam pengadilan maupun diluar pengadilan yang dibantu oleh seorang mediator. Penetapan mediasi sebagai bingkai teori dalam menjalankan suatu penyelesaian yang bersifat win-win solution.

⁴⁴ Frans Hendra Winarta. 2012. *Hukum penyelesaian sengketa arbitrase nasional Indonesia dan internasional*. halaman 9. Sinar Grafika. Jakarta

⁴⁵ Fatrullah Puspita Sari, DKK. 2024. *Alternatif Penyelesaian Sengketa*. halaman 1

⁴⁶ *Ibid.* halaman 4. Cv Mega Press Nusantara

b. Konsiliasi

Konsiliasi merupakan suatu penyelesaian sengketa diluar pengadilan melalui mufakat atau musyawarah yang dilalukan sendiri oleh para pihak yang bersengketa dengan didamping oleh seorang atau pihak ketiga yang netral dan bersifat aktif sebagai konsiliator.

c. Negosiasi

Negosiasi adalah proses untuk mewujudkan kesepakatan dalam penyelesaian sengketa antara kedua pihak. Negosiasi dalam sektor hukum berbeda dengan jenis negosiasi lainnya karena dalam negosiasi hukum melibatkan *lawyer* atau penasihat hukum sebagai wakil pihak yang bersengketa

d. Arbitrase

Arbitrase adalah metode alternative penyelesaian sengketa diluar pengadilan, melibatkan pihak ketiga sebagai arbiter yang mengeluarkan keputusan yang mengikat, keputusan arbitrase ini bersifat rahasia, meningkatkan keamanan bisnis. Arbitrase sering digunakan dalam kontrak bisnis internasional untuk menyelesaikan perselisihan secara efisien dan menghindari kompleksitas peradilan konvensional.⁴⁷

e. Jasa Baik

Jasa-jasa baik sudah dikenal dalam praktik Negara. Dalam perjanjian internasional pun penggunaan cara ini tidak terlalu

⁴⁷ *Ibid.* halaman 5

asing lagi pada subjek-subjek hukum internasional disamping Negara, juga dikenal jasa-jasa baik dalam praktik penyelesaian sengketa diantara pihak-pihak swasta, misalnya ICC (*International Chamber of Commerce*) yang telah mengeluarkan *ICC Rules On Adoption Of Contracts*.

Tujuan dari jasa baik ini agar kontrak antar pihak tetap terjamin dengan mempertemukan para pihak agar mau berunding melalui keikutsertaan pihak ke tiga. Setiap pihak dapat meminta kehadiran jasa baik meskipun tidak ada kewajiban bagi pihak lainnya untuk menerima hal tersebut. Keikutsertaan pihak ketiga dalam penyelesaian sengketa dapat bersumber dari: Atas permintaan para pihak, atau berdasarkan inisiatif pihak ketiga itu sendiri yang menawarkan jasa-jasa baiknya guna menyelesaikan sengketa.⁴⁸

f. Melalui Organisasi Regional

Penyelesaian sengketa melalui organisasi regional harus dilakukan terlebih dahulu oleh para pihak yang bersengketa sebelum membawa sengketa tersebut kedalam forum yang lebih luas atau dalam hal ini adalah Dewan Keamanan PBB. Hal ini tertuang dalam Pasal 52 piagam PBB:

- a. Tidak ada satu hal pun dalam piagam ini yang menghalangi keberadaan pengaturan atau badan regional untuk menangani masalah-masalah yang berkaitan dengan pemeliharaan

⁴⁸ Sukarmi. 2021. *Hukum Perdagangan Internasional*. halaman 21-36. UB Press. Malang

perdamaian dan keamanan internasional sebagaimana yang sesuai untuk tindakan regional asalkan pengaturan atau badan tersebut dan kegiatannya konsisten dengan tujuan dan prinsip-prinsip PBB.

b. Anggota-anggota PBB yang mengadakan pengaturan atau membentuk badan-badan tersebut harus melakukan segala upaya untuk mencapai penyelesaian damai atas pertikaian lokal melalui pengaturan regional atau oleh badan-badan regional tersebut sebelum merujuknya ke Dewan Keamanan.⁴⁹

g. Melalui kerangka PBB

Penyelesaian masalah internasional yang diselesaikan oleh PBB melalui agenda sidang tahunan PBB. Namun, apabila sengketa tersebut menyangkut keamanan internasional, biasanya penyelesaiannya melalui dewan keamanan PBB, yaitu dengan mengeluarkan resolusi Dewan Keamanan PBB yang mengangkat negara-negara yang terlibat persengketaan.⁵⁰

Penyelesaian sengketa melalui ADR mempunyai ke unggulan dibandingkan dengan penyelesaian sengketa melalui litigasi, dikarenakan adanya sifat sukarela dalam proses, sehingga tidak ada unsur pemaksaan, prosedur yang cepat, keputusan bersifat non-judicial, rahasia, fleksibilitas, hemat waktu dan biaya.⁵¹

⁴⁹ Muhammad Ashri. 2013. *Hukum Internasional dan hukum Islam tentang sengketa dan perdamaian*. halaman 265. PT Gramedia Pustaka Utama. Jakarta

⁵⁰ Hasim. M. 2012 . Pendidikan Kewarganegaraan. halaman 161. Yudhistira Ghalia Indonesia. Bogor, Jawa Barat

⁵¹ Fatrullah Puspita Sari. *OpCit*. halaman 6

Proses penyelesaian sengketa melalui ADR membawa banyak keuntungan yang signifikan, memberikan para pihak kendali besar atas proses dan hasil akhirnya. Kebebasan bagi pihak-pihak yang bersengketa untuk menentukan sendiri berbagai aspek penyelesaian sengketa menjadi salah satu landasan utama, hal ini mencakup kebebasan untuk menentukan prosedur, acara berperkara, lokasi peradilan, dan bahkan memonitor proses tersebut secara langsung.

Dalam ADR, para pihak dapat memilih tempat pertemuan atau lokasi arbitrase yang lebih nyaman dan sesuai dengan kebutuhan praktis mereka. Ini menjadi hal yang krusial dalam sengketa mengingat banyak pihak yang akan dilibatkan dari yuridiksi yang berbeda. Para pihak juga memiliki kendali penuh terhadap pemilihan penengah atau arbiter, dengan memilih mediator atau arbiter yang memiliki keahlian dan pengetahuan yang sesuai dengan sengketa yang dihadapi.⁵²

Alternatif penyelesaian sengketa (ADR) dapat mencapai hasil yang lebih baik dari pada sistem pengadilan. Ada dua alasan, pertama jenis perselisihan membutuhkan cara pendekatan yang berlainan dan para pihak yang bersengketa merancang tata cara atau prosedur khusus untuk penyelesaian berdasarkan musyawarah. Kedua, mediasi dan bentuk APS (alternatif penyelesaian sengketa) lainnya melibatkan partisipasi yang lebih intensif dan langsung dalam usaha penyelesaian dari semua pihak dan akibatnya di katakan bahwa APS (alternatif penyelesaian sengketa) merupakan suatu cara penyelesaian perselisihan yang bukan lagi alternatif.

⁵² *Ibid.* halaman 11

Terdapat 2 (dua) aliran ADR, pertama adalah pendapat bahwa arbitrase terpisah dari alternatif penyelesaian sengketa dan aliran kedua, berpendapat bahwa arbitrase merupakan pula alternatif penyelesaian sengketa. Adapun dalam Undang-undang No 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase menganut aliran kombinasi dari kedua aliran tersebut. Arbitrase dapat berdiri sendiri, disamping itu dapat merupakan bagian dari alternatif penyelesaian sengketa.⁵³

Pasal 283 menetapkan bahwa jika muncul sengketa, para pihak harus menindak lanjuti secepatnya dengan bertukar pandangan mengenai penyelesaiannya melalui perundingan atau cara damai lainnya. Lalu pada Pasal 284 menyatakan bahwa para pihak jika menghendaki bisa menggunakan prosedur konsiliasi, yang mana dalam hal ini komisi konsiliasi akan di bentuk dengan laporan tidak bersifat mengikat.

Jika tidak tercapainya penyelesaian dengan cara yang dipilih secara bebas oleh para pihak, prosedur wajib yang ditetapkan dalam BAB XV bagian 2 akan berlaku. Sebuah Negara bisa memilih salah satu cara penyelesaian sengketa melalui tribunal arbitrase ataupun tribunal arbitrase khusus untuk sengketa tertentu.⁵⁴

Dari ketentuan tersebut dijelaskan bahwa penyelesaian sengketa lingkungan Internasional dilakukan dengan *Peaceful Means* (sarana-sarana damai) yang mencakup: *Negotiation, good offices, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to appropriate bodies or arrangement, and other peaceful means of their own choice.*

⁵³ Gusri Putra Dodi. 2022. Arbitrase Dalam Sistem Hukum Indonesia. Halaman. 95. K E N C A N A. Rawamangun, Jakarta

⁵⁴ Malcolm N. Shaw QC. *OpCit.* halaman 601

Penentuan sarana penyelesaian sengketa lingkungan internasional ditetapkan atas pilihan dan persetujuan kedua belah pihak (Negara) yang bersengketa. *World Commission on Environment and Development* (WCED) merekomendasikan “*Step by step approach*” dalam penyelesaian sengketa lingkungan internasional, serta membuka kemungkinan bagi suatu Negara untuk memilih cara arbitrase atau penyelesaian peradilan jika “*non-binding peaceful means*” tidak menghasikan penyelesaian sengketa dalam waktu tertentu.⁵⁵

Dalam *Rio Declaration on Environment and Development* ketentuan yang berhubungan dengan penyelesaian sengketa lingkungan internasional tertuang pada *Principle 26* : “*State shall resolve all their environmental disputes peacefully and by appropriate means in accordance with the Charter of the United Nations*”. Prinsip demikian menyerukan agar Negara-negara anggota PBB melakukan penyelesaian sengketa lingkungan internasional melalui mekanisme secara damai dan sesuai dengan “*Charter of the United Nations*” (Piagam PBB).

Piagam PBB Article 33 yang mengatur tentang “*Pacific settlement of disputes*”, menyatakan:

- a. *The parties to any disputes, the continuance of which is likely to endanger the maintenance of international peace and security, shall, first of all, seek a solution by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements, or other peaceful means of their own choice.*

⁵⁵ Suparto. 2024. *Tata Kelola Yang Baik Penyelesaian Sengketa Lingkungan Hidup*. halaman 215. K E N C A N A. Rawamangun. Jakarta

b. The security council shall, when it deems necessary, call upon the parties to settle their disputes by such means.

Ketentuan ini merupakan prinsip tanggung jawab organisasi dan anggota PBB yang dirumuskan kedalam Article 2 paragraph (3) piagam PBB yang berbunyi “*All Member shall settle their international disputes by peaceful mean in suchs a manner that international peace and security, and justice are not endangered*”⁵⁶

⁵⁶ *Ibid.* halaman 216

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Sanksi Internasional terhadap kapal bendera Republik Gabon akibat tumpahan aspal di Perairan Indonesia

Kapal mendapatkan bendera atau nasionalitas melalui cara mendaftar pada sebuah negara yang kemudian di sebut sebagai Negara bendera. Pendaftaran tersebut menjadikan kapal berada dalam otoritas Negara terdaftar. Sebuah kapal dikatakan berlayar dengan bendera asing ketika kapal itu didaftarkan kepada sebuah Negara yang mengizinkan kapal dimiliki atau dikontrol orang asing dengan mengibarkan bendera Negara tanpa memiliki hubungan asli dengan bendera dan kapal.

Classification Society (pemilik kapal, pembangun kapal, dan asuransi) focus pada penjaminan integritas struktural kapal; dalam pertukaran kapal mereka menerbitkan sertifikat kebersediaan untuk menjalani pengawasan atas struktur badan, mesin, dan komponen-komponen penting lainnya.⁵⁷

Negara berkewajiban untuk memastikan kepatuhan terhadap kapal yang mengibarkan bendera dengan peraturan dan ketentuan internasional yang berlaku seperti perundang-undangan dan peraturan yang sesuai dengan UNCLOS terkait pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut oleh kapal.

Pasal 22 ayat (2) UNCLOS yaitu “jika kapal berlayar pada zona Negara maritim dan dalam perjalanannya melanggar konvensi internasional dan peraturan

⁵⁷ Mangai Natarajan. 2019. *Kejahatan dan pengadilan Internasional*. halaman 187. Ujung Berang. Bandung

nasional dalam pencegahan, pencemaran. Dapat dilakukan pemeriksaan fisik kapal serta penahanan kapal

Penegakan hukum untuk wilayah jalur perairan dunia merupakan sebuah upaya menantang untuk seluruh armada penjaga pantai. Secara umum, yuridiksi bergantung pada tiga factor:

- a. Nasionalitas kapal bendera Negara memiliki yuridiksi penuh atas kapal mereka sendiri.
- b. Lokasi fisik dari sebuah kapal asing jika kapal tersebut berada dalam wilayah laut kemudian terdapat persetujuan penumpang dan inspeksi internasional.
- c. Status kapal. Misal, Kapal perang bisa di gunakan untuk mengangkut sebuah kapal ketika terdapat alasan untuk mencurigai bahwa sebuah kapal asing terlibat dalam pembajakan, terlibat dalam perdagangan manusia, atau jika kapal tersebut menolak menunjukkan bendera nya⁵⁸

Organisasi Maritim Internasional (IMO) didirikan pada tahun 1948 sebagai perpanjangan tangan perserikatan bangsa-bangsa untuk mengawasi hal-hal yang berkaitan dengan transportasi laut. Mandatnya adalah untuk memajukan operasi yang aman, terjamin, dan ramah lingkungan diindustri perkapalan.

IMO merupakan lembaga internasional yang bekerjasama dengan Negara-negara bendera untuk membangun standar perkapalan yang mencakup peralatan anti pembajakan, pelatihan ABK, dan integritas kapal.

Salah satu tugas utama IMO adalah mengembangkan dan mempromosikan peraturan dan standar maritim internasional yang menetapkan kerangka kerja

⁵⁸ *Ibid.* halaman 188

untuk praktik pengiriman yang aman dan efisien. Peraturan ini mencakup berbagai aspek operasi kapal termasuk desain kapal, konstruksi, peralatan, operasi, dan pemeliharaan.

Selain itu, IMO juga menetapkan persyaratan operasional untuk perusahaan pelayaran, seperti aturan untuk navigasi yang lebih aman dan perlindungan lingkungan. Semua anggota IMO harus mematuhi peraturan ini untuk memastikan transportasi laut yang aman dan berkelanjutan.⁵⁹

IMO juga berperan penting dalam mempromosikan kerja sama internasional dan koordinasi mengenai isu-isu yang berkaitan dengan perdagangan maritim. Organisasi ini membina kemitraan antara Negara-negara anggota, pemangku kepentingan sektor swasta, dan organisasi internasional lainnya untuk mempromosikan kolaborasi dan berbagi informasi.

Secara keseluruhan, Organisasi Maritim Internasional memainkan peran penting dalam industri maritim, mengatur operasi kapal dan mempromosikan praktik berkelanjutan untuk perdagangan maritim internasional. Pekerjaannya adalah kunci untuk memastikan keselamatan dan kesejahteraan mereka yang bekerja diindustri perkapalan dan melindungi lingkungan dari dampak operasi maritim.⁶⁰

Selain itu, ada juga namanya ISM CODE yang merupakan produk dari IMO yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS (*Safety of Life at Sea*) pada tahun 1994. ISM Code merupakan standar sistem manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. ISM ini bertujuan

⁵⁹ Wahyu Indro Widodo. 2023. *An Introduction to Cruise Ship Industry*. halaman 61. Pandiva Buku. Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta

⁶⁰ *Ibid.* halaman 62

untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan, kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal.

Pada sistem ISM Code harus mendapatkan persetujuan oleh *Flag Administration* (pemerintah suatu Negara yang bendera nya digunakan oleh kapal yang bersangkutan) atau badan yang ditunjuk oleh Flag Administration, lalu sertifikat dikeluarkan oleh Negara yang bersangkutan sebelum perusahaan dan kapalnya tersebut mendapatkan *Ship Operator*. ISM Code adalah suatu peraturan manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal dengan selamat dan melindungi lingkungan.

Ada juga konvensi internasional yang mengatur untuk keselamatan kehidupan di laut yaitu SOLAS (Safety of Life At Sea), SOLAS merupakan badan pelayaran internasional dari IMO (*International Maritim Organization*) yang mengatur tentang jiwa di laut, yang meliputi segala jenis kapal laut.⁶¹

SOLAS 1974 membutuhkan Negara-negara bendera untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang di tandai oleh mereka mematuhi standar keamanan minimum dalam konstruksi, peralatan dan operasi kapal dagang. Perjanjian ini termasuk dalam artikel yang mengatur kewajiban umum, diikuti oleh annexe yang kemudian dibagi menjadi duabelas bab.⁶²

Konvensi internasional untuk pencegahan pencemaran dari kapal (*International convention for the prevention of pollution from ships*) 1983/1978 yang umumnya dikendal dengan nama MARPOL 73/78 merupakan konvensi mengenai lingkungan laut yang ditetapkan oleh *International Maritim Organization* (IMO). MARPOL 73/78 mengatur perihal pencegahan pencemaran

⁶¹ Bobi Satria.2020. *Implementasi International Safety Management Code Elemen 6 di PT.X Untuk Meningkatkan Keselamatan dan Pelayaran*. halaman 79

⁶² *Ibid.* halaman 81

lingkungan laut yang bersumber dari kegiatan operasional kapal-kapal serta pencemaran yang terjadi akibat hal-hal yang tidak disengaja (*Accidental Discharge*). MARPOL 73/78 berupaya menghilangkan pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak dan zat-zat berbahaya (*Complete Elimination of Pollution*) serta berusaha untuk menekan atau mengurangi insiden pembuangan yang tidak sengaja dari minyak atau zat-zat berbahaya tersebut (*Minimization of Accidental Discharge*).⁶³

Ruang lingkup dari MARPOL 73/78 terdapat dalam *Article 3 Application* yang menegaskan bahwa konvensi ini berlaku kepada semua kapal yang mengibarkan bendera Negara anggota konvensi, dan Negara anggota bertanggung jawab atas kapal-kapal yang terdaftar dibawah yuridiksi mereka. MARPOL 73/78 menegaskan bahwa pelanggaran terhadap ketentuan yang ada dan terjadi didalam yuridiksi Negara anggota dilarang dan disanksi atau hukum bagi yang melanggar dilaksanakan berdasarkan undang-undang dari Negara anggota tersebut.

MARPOL 73/78 pada dasarnya mensyaratkan yuridiksi penegakan dengan tiga, yaitu:

- a. Melaksanakan inspeksi untuk menjamin bahwa standar teknis minimum terpenuhi;
- b. Memonitoring kapal-kapal untuk memenuhi standarisasi pembuangan;
- c. Melaksanakan penegakan hukum bagi kapal-kapal yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan yang ada dalam MARPOL 73/78.⁶⁴

MARPOL 73/78 juga mengatur tentang sumber-sumber pencemaran laut yang berasal dari kegaitan kapal, yang diatur melalui enam annex, yaitu:

⁶³ Gure Qauli Amri. 2024. *Skripsi. Ketidakesuaian Antara Pengaturan Nasional Indonesia Dan Hukum Laut Internasional Tentang Pencemaran Laut Akibat Sludge Oil*. halaman 51

⁶⁴ *Ibid.* halaman 53

- a. *Annex I, Prevention of Pollution from Oil* (pencegahan dari minyak)
- b. *Annex II, Control of Pollution by Noxious Liquid Substances* (Pengendalian gas cair yang berbahaya)
- c. *Annex III, Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form* (Pencegahan pencemaran dari bahan-bahan pengemasan yang berbahaya).
- d. *Annex IV, Prevention of pollution by garbage from ships* (Pencegahan pencemaran dari pembuangan limbah)
- e. *Annex V, Prevention of Pollution by Garbage From Ships* (Pencegahan pencemaran oleh sampah dari kapal).
- f. *Annex VI, Prevention of Air Pollution from Ship* (pencegahan pencemaran udara dari kapal).⁶⁵

Indonesia mempunyai peraturan terkait masalah pencemaran lingkungan yang dilakukan oleh kapal bendera Negara, yang tertuang pada Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim, yaitu:

- a. Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 ayat (1) yang berbunyi: Pencemaran dari kapal adalah kerusakan pada perairan dengan segala dampaknya yang diakibatkan oleh tumpahnya atau keluarnya bahan yang disengaja atau tidak sengaja berupa minyak, bahan cair beracun, muatan berbahaya dalam kemasan, kotoran, sampah, dan udara dari kapal

Berdasarkan penjelasan diatas, maka dalam hal ini Kapal Bendera Negara Republik Gabon dapat dikenakan kedalam pelanggaran Konvensi MARPOL

⁶⁵ *Ibid.* halaman 54

73/78 annex 1 tentang pencegahan dari minyak. Untuk itu, ada 4 sanksi internasional yang akan diberikan kepada Negara Republik Gabon, yaitu:

- a. Denda, yang diberikan oleh Negara bendera, Negara pantai, atau Negara pelabuhan terhadap kapal yang mencemari laut
- b. Layarangan berlayar, diberikan oleh Negara pelabuhan kepada kapal yang mencemari lautan untuk beroperasi
- c. Penahanan kapal
- d. Tuntutan ganti rugi.

2. Tanggung jawab Negara akibat tumpahan aspal yang dilakukan oleh kapal Republik Gabon terhadap masyarakat Indonesia

Pengaturan Hukum Lingkungan Internasional tertuang dalam Konferensi Stockholm 1972. Deklarasi ini mengatur secara umum dengan memiliki 26 prinsip dan 109 rekomendasi untuk mengimplementasikan prinsip-prinsip yang mengatur tentang perlindungan lingkungan alam, penggunaan sumber daya alam yang tidak habis terpakai, perlindungan flora dan fauna, pembatasan pembuangan zat-zat beracun, masalah pencemaran lingkungan laut dan sebagainya.⁶⁶

Pada prinsipnya, Hukum Internasional mengakui bahwa setiap Negara memiliki hak berdaulat atas wilayah dan warga Negara nya. Namun ketentuan ini bukan berarti tidak ada satu Negara pun yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati hak-hak Negara lain. Tanggung jawab Negara muncul akibat kesalahan atau kerugian yang menimbulkan tanggung jawab Negara akibat melanggar traktat, yang berkaitan dengan tidak dilaksanakannya kewajiban-

⁶⁶ Cholidah. *OpCit.* halaman 161

kewajiban kontraktual, karena kerugian terhadap warga Negara dari Negara lain dan sebagainya.

Konvensi PBB tentang Hukum laut (UNCLOS) yang diadopsi pada tahun 1982 merupakan salah satu instrument hukum internasional yang paling komprehensif untuk mengatur semua aspek penggunaan dan perlindungan lingkungan maritim. Dengan lebih dari 160 negara yang menjadi pihak dalam konvensi ini UNCLOS menyediakan kerangka kerja hukum yang penting untuk menjaga keseimbangan antara eksploitasi sumber daya laut dan perlindungan lingkungan maritim

UNCLOS secara khusus mengatur perlindungan lingkungan laut di BAB XII, yang menekankan kewajiban Negara-negara untuk mengambil langkah guna mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut. Negara bertanggung jawab atas pencemaran yang disebabkan oleh kegiatan mereka, baik di darat maupun di laut, termasuk pencemaran yang bersumber dari kapal, instalasi pengeboran serta kegiatan industri.

Selain UNCLOS, terdapat berbagai perjanjian internasional lainnya yang bertujuan untuk melindungi lingkungan maritim. Salah satunya adalah Konvensi MARPOL, yang mengatur pencegahan pencemaran laut dari kapal, termasuk limbah minyak, limbah beracun, dan sampah. Perjanjian lainnya seperti Konvensi London tentang pembuangan Limbah di laut (*London Convention*) juga memberikan pedoman untuk mengontrol pembuangan limbah berbahaya di laut. Upaya pencegahan pencemaran laut melibatkan berbagai mekanisme pengaturan dan penegakan hukum Internasional. Negara-negara memiliki kewajiban untuk menetapkan regulasi domestik yang sejalan dengan standar internasional guna

mencegah pencemaran laut, termasuk limbah industri, pengendalian tumpahan minyak, dan perlindungan ekosistem terumbu karang. Selain itu, lembaga seperti Organisasi Maritim Internasional (IMO) berperan penting dalam memantau dan memastikan bahwa standar pencegahan pencemaran diterapkan secara efektif diseluruh dunia.⁶⁷

Organisasi Maritim Internasional (IMO) adalah badan khusus PBB yang bertugas dalam mengatur keselamatan pelayaran dalam menerapkan standar global yang mengatur pengoperasian kapal, perlindungan lingkungan laut, dan keselamatan pelaut. IMO juga berfungsi sebagai forum internasional bagi Negara-negara anggota untuk berkolaborasi dan berbagi praktik terbaik dalam upaya perlindungan lingkungan laut. IMO juga berperan dalam memonitor implementasi peraturan maritim melalui mekanisme audit Negara anggota, guna memastikan kepatuhan terhadap standar lingkungan dan keselamatan yang ditetapkan.

Dalam konvensi Hukum Laut 1982 mengatur persoalan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Pasal 235 Konvensi menegaskan bahwa setiap Negara bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban internasional mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut sehingga semua Negara harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional.

Peraturan hukum lingkungan internasional tertuang dalam Konferensi Stockholm 1972. Deklarasi ini mengatur secara umum dengan memiliki Preamble, 26 prinsip dan 109 rekomendasi untuk mengimplementasikan prinsip-

⁶⁷ Muhammad Ardiansyah. *OpCit.* halaman 120

prinsipnya yang mengatur tentang perlindungan lingkungan alam, penggunaan sumber kekayaan alam yang tidak habis terpakai, perlindungan flora dan fauna, pembatasan pembuangan zat-zat beracun, masalah pencemaran lingkungan laut dan lain sebagainya.

Kewajiban Negara dalam perlindungan lingkungan laut merupakan salah satu aspek penting dalam Hukum Internasional, khususnya yang diatur oleh Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS). Setiap Negara, terutama Negara pesisir, memiliki tanggung jawab untuk menjaga dan melestarikan ekosistem laut serta mencegah pencemaran yang dapat merusak lingkungan maritim.⁶⁸

Bentuk pertanggung jawaban Negara dalam ketentuan hukum internasional digunakan untuk menggambarkan kewajiban Negara melakukan ganti rugi berupa reparasi atau kompensasi terhadap pelanggaran kewajiban internasional.⁶⁹ Pelanggaran kewajiban internasional tersebut seperti tidak melaksanakan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam konvensi hukum laut 1982 yang sudah mengikat Negara nya. Tanggung jawab Negara dan kewajiban untuk memberikan ganti ruginya sering terjadi dalam kasus-kasus pencemaran laut, seperti dalam kasus Torrey canyon 1967, Showa Maru 1975, Amoco Cadiz 1978, Exxon Valdes 1989, Mox Plant 2001, Prestige 2002, tetapi belum ada perjanjian yang secara khusus mengatur tanggung jawab Negara dalam hukum internasional. Selama persoalan tanggung jawab Negara dalam hukum internasional. Selama ini persoalan tanggung jawab Negara mengacu pada *Draft Articles on Responsibility of States for International Wrongful Acts* yang dibuat oleh Komisi Hukum Internasional Majelis Umum PBB.

⁶⁸ *Ibid.* halaman 121

⁶⁹ Cholidah, Duflitama Astesa. *OpCit.* halaman 162-163

International Law Commission adalah salah satu badan yang menginisiasi tanggung jawab Negara, yang beranggotakan para ahli hukum internasional dengan usaha awal untuk menghasilkan konvensi yang berhubungan dengan masalah tanggung jawab pada umumnya. Hasil kerja dari International Law Commission adalah menghasilkan Pasal 2 ILC draf 2001 yang menyebutkan bahwa “Setiap Negara tunduk kepada kemungkinan untuk melakukan suatu tindakan yang melawan hukum secara internasional (*an internationally wrongful act*), karenanya melahirkan tanggung jawab internasional. Tindakan berbuat atau tidak berbuat (*Omission*) dari Negara dapat merupakan *Internationally wrongful act* yang mengandung dua unsur yaitu:

- a. Dapat dilimpahkan kepada Negara berdasarkan hukum internasional.
- b. Merupakan pelanggaran kewajiban terhadap hukum internasional (*breach of an international obligation*).

Negara bertanggung jawab untuk memberikan *full reparation* terhadap kerugian, kerugian yang dimaksud meliputi material dan immaterial. Full reparation terhadap kerugian yang diakibatkan oleh the internationally wrong full acts dapat dalam bentuk restusi, kompensasi, penghukuman terhadap orang-orang yang seharusnya bertanggung jawab, permintaan maaf atau pemuasan, dan kombinasi dari semuanya.⁷⁰

Dalam konvensi UNCLOS 1982 mewajibkan untuk setiap Negara membuat aturan perundang-undangan mengenai pencegahan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut dari segala sumber, seperti pencemaran yang berasal dari sumber daratan, pencemaran yang dikarenakan oleh dumping, pencemaran berasal dari

⁷⁰ Boki Delima Fabanyo. 2020. *Tanggung Jawab Negara Bendera Kapal Terhadap Kerusakan Lingkungan Laut Indonesia Akibat Tumpahan Minyak*. halaman 35. Universitas Pattimura Ambon

kendaraan air, dan juga pencemaran yang berasal dari udara. Tanggung jawab ini dimuat dalam Pasal 207-212

Pada Pasal 235 konvensi UNCLOS mengatur tentang setiap Negara bertanggung jawab atas pemenuhan kewajiban yang bersangkutan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Selain itu, Negara juga harus menjamin adanya sistem perundang-undangan terkait dengan cara memperoleh ganti rugi yang berhubungan dengan kerusakan yang terjadi. Ketentuan-ketentuan yang mengenai hal tersebut dimuat dalam Pasal 235 tentang tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi. Selain itu, Negara-negara juga harus menjamin tersedianya upaya untuk menuntut sistem perundang-undangan untuk diperolehnya ganti rugi tersebut dan untuk menjamin ganti rugi yang segera setiap Negara harus bekerja sama dalam melaksanakan hukum internasional yang berlaku demi perkembangan hukum internasional berkenaan dengan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi serta penyelesaian sengketa yang timbul.

Tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi terdapat dalam United Nations Convention on the Law of the Sea, BAB XII Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut Pasal 235 sebagai berikut:

- a. Negara-negara bertanggung jawab untuk pemenuhan kewajiban-kewajiban internasional terkait pelestarian lingkungan laut. Mereka harus menanggung kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional.
- b. Negara-negara harus menjamin tersedianya upaya menurut sistem perundang-undangan nasional untuk memperoleh ganti rugi yang segera dan memadai atau bantuan lainnya yang berhubungan

dengan kerusakan yang diakibatkan terkait pencemaran lingkungan laut oleh perorangan atau badan hukum dibawah yuridiksi Negara terkait.

- c. Untuk menjamin ganti rugi yang segera dan memadai yang berhubungan dengan segala ganti rugi yang diakibatkan oleh pencemaran lingkungan laut, Negara-negara harus bekerja sama melaksanakan hukum internasional yang berlaku dan untuk pengembangan selanjutnya, hukum internasional yang berhubungan dengan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi untuk penaksiran mengenai kompensasi untuk kerusakan serta penyelesaian sengketa yang timbul.

Tanggung jawab Negara dalam hukum internasional yaitu bahwa tidak ada satu Negara pun yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati Negara lain. Setiap pelanggaran terhadap hak Negara lain, menyebabkan Negara tersebut wajib memperbaiki pelanggaran hak itu. Artinya, Negara tersebut harus bertanggung jawab. Ada dua istilah yang menunjuk pada tanggung jawab dalam hukum internasional.⁷¹

Liability merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter resiko atau tanggung jawab yang pasti, yang bergantung meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang. Responsibility, berarti hal yang dapat dipertanggung jawabkan atas suatu kewajiban dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan

⁷¹ Eliezer Sasake. 2022. *Tanggung Jawab Negara terhadap pencemaran akibat industri pertambangan pada wilayah perbatasan laut menurut hukum lingkungan internasional*. halaman 325. TATOHI JURNAL HUKUM

dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan.

Dalam pengertian secara praktis, istilah *liability* menunjuk pada tanggung jawab hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada tanggung jawab politik. Pada inti *liability* lebih menunjuk pada hal ganti rugi atas kerugian pihak lain atau perbaikan kerusakan, sedangkan *responsibility* menunjuk pada tanggung jawab yang diatur secara hukum.

Menurut Shaw, suatu Negara dikatakan sebagai Negara yang mempunyai tanggung jawab internasional yaitu apabila Negara tersebut memenuhi unsur-unsur tanggung jawab Negara. Adapun beberapa faktornya yaitu:

- a. Adanya suatu kewajiban hukum internasional yang berlaku antara dua Negara tertentu;⁷²
- b. Adanya suatu perbuatan atau kelalaian yang melanggar kewajiban hukum internasional yang melahirkan tanggung jawab Negara.
- c. Adanya kerusakan atau kerugian sebagai akibat adanya tindakan yang melanggar hukum atau kelalaian.

Adapun beberapa jenis-jenis tanggung jawab Negara atau tanggung jawab internasional, yaitu:

- a. Tanggung jawab terhadap perbuatan melawan hukum (*delictual liability*).
Yaitu tanggung jawab yang timbul dari setiap kesalahan atau kelalaian suatu Negara terhadap orang asing didalam wilayahnya atau wilayah Negara lain, contohnya adalah kegiatan lintas batas Negara.

⁷² *Ibid.* halaman 326

- b. Tanggung jawab atas konsesi, yaitu tanggung jawab terhadap perjanjian antara Negara dengan warga Negara (Korporasi asing).
- c. Tanggung jawab atas ekspropriasi, yaitu merupakan pencabutan hak milik perorangan untuk kepentingan umum yang disertai dengan pemberian ganti rugi.

Hal ini berlaku bagi setiap pelanggaran terhadap hak Negara lain menyebabkan Negara tersebut wajib memperbaikinya atau mempertanggung jawabkannya. Ganti rugi dalam pencemaran laut yang disebabkan oleh kapal dari kapal menurut hukum internasional dapat dilakukan dengan beberapa hal yaitu:

- a. Berdasarkan CLC convention 1969 menentukan tanggung jawab atau kontribusi dari pemilik kapal terhadap pencemaran yang datangnya dari kapal. Batas tanggung jawab ganti rugi US\$ 20 Juta dan hanya berlaku pada kapal tanker yang mengangkut muatan minyak persistent oil;
- b. The Fund Convention membentuk IOCP Fund untuk memberikan kompensasi ganti rugi kerusakan akibat pencemaran apabila dana dari CLC tidak mencukupi.⁷³

Indonesia juga mempunyai peraturan terkait tanggung jawab sebuah kapal yang mengakibatkan pencemaran laut, hal ini tertuang dalam BAB I Ketentuan Umum Pasal 1 ayat (13) Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim yang berbunyi:

“Pemilik kapal adalah perseorangan atau perusahaan yang terdaftar sebagai pemilik kapal atau yang bertanggung jawab atas nama pemilik kapal termasuk operator”.

⁷³ Ahmad Syofyan. 2010. *Tanggung Jawab Dalam Pencemaran Laut Yang Disebabkan Oleh Minyak Menurut Hukum Internasional*. halaman 157. Inspirasi Jurnal, No. X Edisi Juli 2010

Pada Pasal 1 ayat (22) yang berbunyi:

“Dana jaminan ganti rugi pencemaran adalah dana yang dijamin oleh perusahaan asuransi atau klub pemilik kapal atau lembaga jaminan keuangan resmi lainnya untuk menjamin pemenuhan tanggung jawab pemilik kapal terhadap pencemaran perairan oleh minyak atau bahan cair beracun yang bersumber dari muatannya dan/atau minyak sebagai bahan bakar kapalnya, termasuk jaminan atas biaya yang dikeluarkan untuk tindakan pencegahan pencemaran yang dapat ditimbulkan akibat kecelakaan kapal”.

Lalu pada Peraturan Presiden Republik Indonesia No 109 Tahun 2006 Bab V Pasal 11 Tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak Di laut, yang berbunyi:

Setiap pemilik atau operator kapal, pemimpin tertinggi perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggungjawab tertinggi kegiatan perusahaan minyak lepas pantai atau pimpinan atau penanggungjawab kegiatan lain, yang karena kegiatannya mengakibatkan terjadinya tumpahan minyak di laut, bertanggung jawab mutlak atas biaya:

- a. Penanggulangan tumpahan minyak di laut;
- b. Penanggulangan dampak lingkungan akibat tumpahan minyak di laut;
- c. Kerugian masyarakat akibat tumpahan minyak di laut; dan
- d. Kerusakan lingkungan akibat tumpahan minyak di laut

Dalam hal ini, Negara Republik Indonesia dapat menganut prinsip strict liability karena sesuai dengan Pasal 3 ayat (1) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)* yang berbunyi: *“the owner of a ship at*

*the time of a incident or where the incident consist of a serious occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident”.*⁷⁴

3. Penyelesaian Sengketa Antara Bendera Kapal Republik Gabon Dengan Masyarakat Republik Indonesia Berdasarkan Hukum Internasional

Sengketa Lingkungan internasional telah menjadi isu yang semakin penting di era globalisasi, dimana dampak aktivitas manusia terhadap lingkungan sering kali melintasi batas-batas nasional. Hukum internasional berperan penting dalam mengatur dan menyelesaikan sengketa lingkungan agar memastikan bahwa tindakan Negara dan aktor lainnya tidak merugikan lingkungan global atau mengganggu hak-hak Negara lain.⁷⁵

Perlu ditekankan bahwa hubungan yang terjalin antara satu Negara dengan Negara lain tidak selamanya tenang dan damai, banyak hal yang mengakibatkan terjadinya kepentingan yang menimbulkan sengketa diantara Negara-negara internasional. Diperlukan satu kebijaksanaan dalam menyikapi situasi tersebut, yang mana kedua Negara harus berusaha mengurangi sengketa yang terjadi lewat jalur damai dan tidak menggunakan jalur perang, kecuali kondisi yang sangat memaksa.

Pada abad XIX timbul satu langkah penting yang diambil oleh Negara-negara yang mengutamakan perdamaian, Negara-negara tersebut menetapkan satu aturan perdamaian dalam penyelesaian sengketa sebagai ganti dari penyelesaian lewat perang, langkah tersebut disahkan melalui dua konferensi besar yaitu *the*

⁷⁴ Eliezer Sasake. *OpCit.* halaman 327

⁷⁵ Rahmawati. *Hukum internasional.* halaman 107

Hague Peace Conference (Konferensi perdamaian Den Haag) pada tahun 1899 dan 1907. Dua konferensi tersebut disahkan menjadi inti untuk penyelesaian sengketa internasional melalui jalur damai dan formal.

Sengketa dalam lingkungan internasional menunjukkan kompleksitas interaksi antara Negara-negara dan dampak pada kegaitan manusia terhadap lingkungan global. Melalui prinsip-prinsip hukum lingkungan internasional, perjanjian multilateral, dan lembaga internasional, komunitas global memiliki kerangka kerja yang dapat digunakan untuk menyelesaikan sengketa lingkungan secara adil dan efektif.

Berikut adalah beberapa contoh kasus sengketa lingkungan internasional:

- a. Kasus Australia dengan Jepang terkait Perburuan Paus di Antartika pada tahun 2010, Australia mengajukan gugatan terhadap Jepang di ICJ. Pihak Australia menuduh bahwa program perburuan paus oleh Jepang di Samudera Selatan telah melanggar Moratorium perburuan paus komersial yang ditetapkan oleh komisi perburuan paus Internasional (IWC). Pada tahun 2014 sengketa telah selesai dengan ICJ memutuskan bahwa program Jepang tidak memenuhi syarat sebagai penelitian ilmiah dan memerintahkan Jepang untuk menghentikan program perburuan paus nya di Samudera Selatan.
- b. Kasus Pasir Silika di Laut Natuna Utara, antara Indonesia dengan Singapura. Kasus ini terjadi pada awal tahun 2000-an, Indonesia dan Singapura terlibat dalam sengketa mengenai penambangan pasir silika di perairan Natuna Utara yang diklaim dapat menyebabkan erosi pantai dan kerusakan ekosistem laut di wilayah

Indonesia. Untuk penyelesaian sengketa kedua pihak Negara sepakat untuk menyelesaikan sengketa melalui diplomasi dan perjanjian bilateral.⁷⁶

Penyelesaian sengketa akibat tumpahan aspal dilingkungan laut hanya dapat diselesaikan dengan dua cara yaitu melalui jalur litigasi dan non litigasi. Untuk jalur litigasi menegaskan dengan jelas bahwa jika terjadi sengketa pencemaran lingkungan laut dalam penyelesaiannya akan dilakukan melalui pengadilan dan untuk jalur non litigasi adalah penyelesaian sengketa yang dilakukan diluar pengadilan.

Masing-masing penyelesaian sengketa ini memiliki ke unggulan dan kelemahannya sebagai berikut.

- a. Penyelesaian sengketa melalui jalur litigasi dapat dikatakan sebagai penyelesaian sengketa yang memaksa salah satu pihak untuk menyelesaikan sengketa dengan perantaraan pengadilan, sedangkan untuk penyelesaian sengketa jalur non litigasi dilakukan dengan berdasarkan pada kehendak dan itikad baik dari para pihak untuk menyelesaikan sengketa.⁷⁷
- b. Penyelesaian sengketa melalui litigasi memiliki sifat eksekutorial dalam arti pelaksanaan terhadap putusan dapat dipaksakan oleh lembaga yang berwenang. Sedangkan dalam penyelesaian sengketa melalui jalur non litigasi tidak dapat dipaksakan pelaksanaannya sebab bergantung pada ke hendak dan itikad baik dari para pihak

⁷⁶ *Ibid.* halaman 110

⁷⁷ Jimmy Joses Sembiring, Zulfa Simatur. 2011. *Cara Menyelesaikan sengketa diluar pengadilan.* halaman 9. Visimedia. Jakarta Selatan

- c. Penyelesaian sengketa melalui jalur litigasi tentu harus mengikuti persyaratan-persyaratan dan prosedur yang formal di pengadilan dan sebagai akibatnya jangka waktu untuk menyelesaikan suatu sengketa menjadi lebih lama. Sedangkan untuk penyelesaian sengketa melalui jalur non litigasi tidak mempunyai prosedur-prosedur atau persyaratan-persyaratan formal sebab bentuk dan tata cara penyelesaian sengketa diserahkan sepenuhnya kepada para pihak.

Tujuan penyelesaian sengketa diluar pengadilan adalah untuk mencari kesepakatan tentang bentuk dan besarnya ganti rugi atau menentukan tindakan tertentu yang harus dilakukan oleh pelaku perorangan, pengusaha, organisasi, atau pun Negara untuk menjamin bahwa perbuatan itu tidak terjadi lagi dimasa yang akan datang.

Penyelesaian sengketa diluar pengadilan ini dapat dilakukan dengan menggunakan jasa pihak ketiga, baik yang memiliki atau pun yang tidak memiliki wewenang untuk membuat keputusan. Undang-Undang memperbolehkan masyarakat atau pemerintah untuk membuat lembaga penyedia jasa lingkungan untuk membantu menyelesaikan sengketa lingkungan.

Para korban dari kerusakan lingkungan yang terjadi akibat karamnya Kapal MT AASHI di perairan Indonesia, khususnya di Perairan Nias Utara. Dapat secara

mandiri atau diwakili oleh orang lain didalam menggugat kapal tersebut untuk meminta ganti rugi yang ditimbulkan oleh kapal tersebut.⁷⁸

Saat ini beberapa peran hukum internasional dapat dimainkan dalam menyelesaikan sengketa, yaitu sebagai berikut;

1. Pada prinsipnya hukum internasional berupaya agar hubungan-hubungan antar negara terjalin dengan persahabatan (*friendly relations among States*) dan tidak mengharapkan adanya persengketaan.
2. Hukum internasional memberikan aturan-aturan pokok kepada Negara-negara yang bersengketa untuk menyelesaikan sengketanya.
3. Hukum internasional memberikan pilihan-pilihan yang bebas kepada para pihak tentang cara-cara, prosedur, atau Upaya yang seyogyanya ditempuh untuk menyelesaikan sengketanya.
4. Hukum internasional modern semata-mata hanya mengajurkan cara penyelesaian secara damai; apakah sengketa itu sifatnya antarnegara atau antarnegara dengan subjek hukum internasional lainnya. Hukum internasional tidak mengajurkan sama sekali cara kekerasan atau peperangan.⁷⁹

Negara Indonesia melalui Direktorat Jenderal Penegakan Hukum Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (Ditjen Gakkum KLHK) yaitu

⁷⁸ Sukanda Husin. 2020. *Penegakan Hukum Lingkungan*. halaman 48. Sinar Grafika. Jakarta

⁷⁹ Haula Adolf. *OpCit*. halaman 8

Jasmin Ragil Utomo menyampaikan bahwa permasalahan sengketa terkait tumpahan aspal ini akan diselesaikan melalui diluar pengadilan (non litigasi) akan lebih efektif dikarenakan penyelesaiannya memakan waktu yang cepat dan biaya murah.⁸⁰

Dari penjelasan diatas, yuridiksi Mahkamah Internasional sesungguhnya tidak bersifat memaksa, namun hanya bergantung pada kemauan dari para pihak yang bersengketa. Karena suatu Negara untuk dapat digugat maupun menggugat ditentukan oleh kemauannya sendiri.

Berdasarkan Pasal 36 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional, para pihak yang bersengketa harus ada persetujuan terlebih dulu untuk menyelesaikan sengketa yang timbul di Mahkamah Internasional. Sebaliknya, dengan rumusan ayat (2) para pihak dapat langsung bersengketa pada Mahkamah Internasional tanpa perlu melakukan perjanjian khusus, apabila masing-masing pihak sudah menyatakan secara sepihak bahwa Negara yang bersangkutan mengakui yuridiksi Mahkamah Internasional.⁸¹

Alternatif penyelesaian sengketa adalah lembaga penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang disepakati para pihak, yakni penyelesaian sengketa diluar pengadilan dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli. Hal ini pada gilirannya akan mengurangi beban perkara di pengadilan dan pada akhirnya akan berimbas pada efektivitas majelis hakim

⁸⁰ Nunu Anugrah. 2023. *Gakkum KLHK dan Tim Ahli Cek Lokasi Kapal Tanker Bermuatan Aspal yang Karam di Perairan Nias Utara*. Di akses pada 19 Maret 2025. Pukul 14.38 WIB

⁸¹ Suparto. *OpCit.*. halaman 244

dalam memeriksa dan memutus perkara, karena dengan sedikitnya perkara majelis hakim akan lebih berkonsentrasi dalam menghadapi perkara di pengadilan.⁸²

⁸² Gusri Putra Dodi. *OpCit.* Halaman 97

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Sanksi Internasional terhadap kapal bendera Republik Gabon akibat tumpahan aspal di perairan Indonesia dikenakan 4 (empat) sanksi berupa: denda, larangan berlayar, penahanan kapal, dan ganti rugi sebagaimana diatur dalam Konvensi MARPOL 73/78 annex I tentang pencegahan pencemaran laut oleh minyak dari kapal.
2. Tanggung jawab Negara akibat tumpahan aspal yang dilakukan oleh kapal bendera Republik Gabon terhadap masyarakat Republik Indonesia berupa ganti rugi sebesar US\$ 10 Juta, hal ini sesuai dengan Pasal 3 ayat (1) *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*. Konvensi ini menyatakan bahwa pemilik dari kapal tersebut harus bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan oleh karam nya kapal. Pasal 235 UNCLOS 1982 yang menjadi prinsip utama dalam hal pembayaran ganti rugi dengan cepat, segera dan mewajibkan juga pencemar membayar yang diwajibkan kepada pemilik kapal bertanggung jawab dan menanggung segala biaya ganti rugi kepada Negara terdampak yang diakibatkan dari tumpahan aspal tersebut.
3. Penyelesaian sengketa yang diajukan oleh Negara Indonesia kepada Negara Republik Gabon terhadap tumpahan aspal di perairan Nias Utara masih dalam tahap negosiasi hingga sekarang. Negara Indonesia memilih penyelesaian sengketa melalui tahap negosiasi karena pemerintah ingin

menyelesaikan masalah tumpahan aspal ini segera selesai dan tidak ingin memakan waktu yang lama mengingat sudah semakin menyebar luasnya dampak dari tumpahan aspal tersebut.

Saran

1. Pemerintah Indonesia harus dengan cepat memberikan tindakan yang serius kepada Negara Republik Gabon, kapten kapal, dan perusahaan sebagai pemilik kapal untuk dimintai pertanggung jawaban atas tumpahan aspal melalui kapal MT AASIH yang karam di perairan Nias Utara. Mengingat kasus belum ada kejelasan juga dari pihak terkait.
2. Jika pihak Negara Republik Gabon tidak dapat memenuhi tanggung jawab yang dimintai oleh Pemerintah Indonesia, maka Indonesia harus segera menempuh jalur Litigasi agar kasus ini dapat di selesaikan. Mengingat kasus tersebut terjadi pada 11 februari 2023, yang mana kasus ini telah lama dibiarkan begitu saja dan banyaknya kerugian yang diakibatkan oleh tumpahan aspal tersebut. Mulai dari ekosistem Laut dan Nelayan disekitar perairan tersebut.
3. Pemerintah Indonesia harus segera menyelesaikan sengketa yang terjadi dengan negara Republik Gabon agar masalah tumpahan aspal tersebut segera selesai, mengingat masalah tersebut sudah terjadi lebih dari 2 (dua) tahun dan mengakibatkan banyaknya kerusakan pada lingkungan laut yang terjadi akibat dari tumpahan kapal tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Deli Weryenti dan Vita Cita Emia Tarigan. 2018. *Hukum Laut Publik Internasional dan Nasional Indonesia*. PT Nasya Expanding Management: Pekalongan
- Sukarmi. 2021. *Hukum Perdagangan Internasional*. UB Press. Malang
- Willem Thobias Forid. 2019. *Hukum Maritim untuk DP IV*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Muhammad Ashri. 2013. *Hukum Internasional dan hukum Islam tentang sengketa dan perdamaian*. PT Gramedia Pustaka Utama. Jakarta
- James.J.H. Paulus,dkk. 2020. *Buku Ajar Pencemaran Laut*. LPPM Universitas Bung Hatta: Padang
- Siti Sundari Rangkuti. 2020. *Hukum lingkungan dan kebijaksanaan lingkungan nasional*. Universitas Airlangga Press: Surabaya
- Suparto. 2024. *Tata Kelola Yang Baik Penyelesaian Sengketa Lingkungan Hidup*. K E N C A N A. Rawamangun. Jakarta
- Hasim. M. 2012 . Pendidikan Kewarganegaraan. Yudhistira Ghalia Indonesia. Bogor, Jawa Barat
- P.Audrey Ruslijanto, dkk. 2022. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Universitas Brawijaya Press: Malang
- Koesrianti. 2021. *Kedaulatan Negara: Menurut Hukum Internasional*. Airlangga University Press. Surabaya
- Ida Hanifah. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Pustaka Prima.
- Farid Wajdi, Ummi Salamah Lubis, Diana Susanti. 2023. *Hukum Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa Bisnis*. Sinar Grafika. Jakarta Timur
- Frans Hendra Winarta. 2012. *Hukum penyelesaian sengketa arbitrase nasional Indonesia dan internasional*. Sinar Grafika. Jakarta
- Ida Bagus Jelantik Swasta, 2021, *Bioekologi Ekosistem Laut dan Estuaria*. PT RAJAGRAFINDO PERSADA: Depok

- Lilik Sulistyowati, Eny Krisnawati, 2023, *DAMPAK PENCEMARAN AIR: KONSEKUENSI BAGI EKOSISTEM DAN MASYARAKAT*. CV Penerbit Qiara Media: Jawa Timur
- Budi Pramono. 2021, *Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia*. Surabaya: Scopindo Media Pustaka
- Ahmad Muhtadi Rangkuti, Dkk. 2017: *Ekosistem pesisir & laut di Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara
- Malcolm N. Shaw QC. 2019, *Hukum Internasional*. Penerbit Nusa Media: Bandung
- Muh. Risnain. Erlies Septiana Nurbani, Diva Pitaloka, Adhitya Nini Rizki Apriliana. 2023. *Pengantar Hukum Internasional*. Prenada Media: Jakarta
- Dhinana Puspita, Renny Meirina, Fransiska Ayulistya Susanto. 2019. *Hukum Maritim*. Universitas Brawijaya Press
- Cholidah, Duflitama Astesa. 2024. *Hukum Internasional*. Universitas Muhammadiyah Malang
- Fatrullah Puspita Sari, Puguh Aji Hari Setiawan, Ir.Bernadete Nurmawati. 2024. *Alternatif Penyelesaian Sengketa*. Cv Mega Press Nusantara
- Muhammad Ardiansyah. 2024. *Maritim dan Lingkungan Hidup*. Yayasan Tri Edukasi Ilmiah. Sumatera Barat
- Wahyu Indro Widodo. 2023. *An Introduction to Cruise Ship Industri*. Pandiva Buku. Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta
- Setyo Widagdo. 2019. *Hukum Internasional dalam Dinamika Hubungan Internasional*. Universitas Brawijaya Press
- Mirza Satria Buana. 2019. *Hukum Internasional Teori dan Praktek*. NusaMedia. Ujungberung, Bandung
- Jimmy Jose Sembriring, Zulfa Simatur. 2011. *Cara Menyelesaikan sengketa di luar pengadilan*. Visimedia. Jakarta Selatan
- Rahmawati. 2024. *Hukum internasional*. CV. Gita Lentera. Padang. Sumatera Barat
- Palupi Anggaraheni. 2024. *Keamanan Maritim: Dinamika Isu di Kawasan Dan Global*. DEEPUBLISH DIGITAL. Sleman, Yogyakarta
- Capt.Muhammad Amin Mangar. 2015. *Pencegahan Pencemaran Laut*. CV. SAH MEDIA Makassar

- Haula Adolf. 2020. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Rawamangun: Sinar Grafika.
- Cekli Setya Pratiwi. 2024. *HUKUM INTERNASIONAL PUBLIK Konsep Dasar, Norma dan Studi Kasus*. Universitas Muhammadiyah Malang
- Mangai Natarajan. 2019. *Kejahatan dan pengadilan Internasional*. Ujung Berang. Bandung
- Dr. Sukanda Husin. 2020. *Penegakan Hukum Lingkungan*. Sinar Grafika. Jakarta
- Gusri Putra Dodi. 2022. *Arbitrase Dalam Sistem Hukum Indonesia*. K E N C A N A. Rawamangun, Jakarta

B. Jurnal

- Intan Cisilia Katiandagho. *Pertanggung jawaban Negara Terhadap Pencemaran Laut di Wilayah Teritorial Indonesia Menurut UNCLOS 1982*. Volume 8 No. 2. 3 Agustus 2020
- Nanda Winardi. 2017. *Penyelesaian secara hukum internasional terhadap kapal yang mengalami tubrukan di wilayah laut lepas*
- Nilawati Yuddin. 2023. *Pertanggung Jawaban Perusahaan Pemilik Kapal Terhadap Kasus Pencemaran Lingkungan Sebagai Akibat Tumpahan Minyak Muatan Kapal Laut Di Indonesia*. JOURNAL SYNTAX IDEA. p-ISSN: 2723-4339 e-ISSN: 2548-1398. Vol. 5, No. 12, Desember 2023
- Vavirotus Sholichah. *PERTANGGUNG JAWABAN NEGARA TERHADAP PENCEMARAN LAUT BERDASARKAN UNCLOS 1982 DAN PERAN HUKUM LINGKUNGAN INTERNASIONAL*. Publication/348324407. 21 Januari 2020
- Indah Dwi Jayanti. *Analisis Pentingnya Status Hukum Kapal Guna Mewujudkan Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. 2019. Politeknik Ilmu Pelayaran
- Gure Qauli Amri. *KETIDAKSESUAIAN ANTARA PENGATURAN NASIONAL INDONESIA DAN HUKUM LAUT INTERNASIONAL TENTANG PENCEMARAN LAUT AKIBAT SLUDGE OIL*. 2024. Universitas Brawijaya
- Eliezer Sasake. 2022. *Tanggung Jawab Negara terhadap pencemaran akibat industri pertambangan pada wilayah perbatasan laut menurut hukum lingkungan internasional*. TATOHI JURNAL HUKUM. Volume 2 Nomor 4, Juni 2022

Ahmad Syofyan. 2010. *Tanggung Jawab Dalam Pencemaran Laut Yang Disebabkan Oleh Minyak Menurut Hukum Internasional*. Inspirasi Jurnal, No. X Edisi Juli 2010

Boki Delima Fabanyo. 2020. *Tanggung Jawab Negara Bendera Kapal Terhadap Kerusakan Lingkungan Laut Indonesia Akibat Tumpahan Minyak*. Universitas Pattimura Ambon

Bobi Satria. 2020. *Implementasi International Safety Management Code Elemen 6 di PT.X Untuk Meningkatkan Keselamatan dan Pelayaran*. Politeknik Negeri Bengkalis

C. Perundang-undangan dan Konvensi Internasional

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

Peraturan Pemerintah No.19 Tahun 1999, tentang *Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan laut*

Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 8 Tahun 2023 Tentang *Pengelolaan benda muatan kapal tenggelam*

Peraturan Presiden Republik Indonesia No 109 Tahun 2006 Tentang *Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak Di laut*

D. Website

Nunu Anugrah. 2023. *Gakkum KLHK dan Tim Ahli Cek Lokasi Kapal Tanker Bermuatan Aspal yang Karam di Perairan Nias Utara*. Di akses pada 19 Maret 2025. Pukul 14.38 WIB
<https://ppid.menlhk.go.id/berita/siaran-pers/7080/gakkum-klhk-dan-tim-ahli-cek-lokasi-kapal-tanker-bermuatan-aspal-yang-karam-di-perairan-nias-utara>.

Jurnal Maritim: “*Pengaturan Bendera Kapal dalam UNCLOS 1982*”. Diakses pada tanggal 19 Maret 2025. Pukul 15.07 WIB
<https://jurnalmaritim.com/pengaturan-bendera-kapal-dalam-unclos-1982/>