

**UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA:
STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN
OLEH KAPTEN KAPAL ASING**

SKRIPSI

*Disusun dalam Rangka Pemenuhan
Tugas Akhir Mahasiswa*

Oleh:

TANIA HALYZA
NPM. 2106200513



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2025**

PENGESAHAN SKRIPSI

Judul : UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA :
STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH
KAPTEN KAPAL ASING

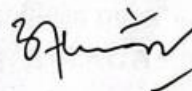
Nama : TANIA HALYZA

Npm : 2106200513

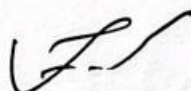
Prodi / Bagian : Hukum / Hukum Pidana

Skripsi tersebut diatas telah diujikan oleh Dosen Penguji Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara pada tanggal 13 September 2025.

Dosen Penguji

		
<u>IRFAN, S.H., M.Hum.</u> NIDN. 0116036701	<u>Assoc. Prof. Dr. Hj. MASITAH POHAN, S.H., M.Hum.</u> NIDN. 0111116301	<u>Assoc. Prof. Dr. R. JULIMARIONO, S.H., M.Kn., M.H.</u> NIDN. 0128077201

Disahkan Oleh :
Dekan Fakultas Hukum UMSU


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



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 [f umsumedan](#) [ig umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Bila menjawab surat ini agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA UJIAN MEMPERTAHAKAN SKRIPSI SARJANA BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata-1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam Sidangnya yang diselenggarakan pada hari Sabtu, Tanggal 13 September 2025, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah Mendengar, Melihat, Memperhatikan, Menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : TANIA HALYZA
NPM : 2106200513
PRODI / BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA :
STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH
KAPTEN KAPAL ASING

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

Setelah lulus dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (S.H) Dalam Bagian Hukum Pidana.

PANITIA UJIAN

Ketua

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

NIDN. 0122087502

Sekretaris

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

NIDN. 0118047901

Anggota Penguji:

1. Irfan, S.H, M.Hum
2. Assoc. Prof. Dr. Hj. Masitah Pohan S.H., M.Hum.
3. Assoc. Prof. Dr. R Juli Moertiono, S.H., M.Kn., M.H.

1.
2.
3.

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 [f](#) umsumedan [ig](#) umsumedan [tw](#) umsumedan [yt](#) 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 Sabtu tanggal 13 September 2025. Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan ini menetapkan bahwa :

Nama : TANIA HALYZA
NPM : 2106200513
Prodi/Bagian : HUKUM/ HUKUM PIDANA
Judul Skripsi : UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA :
STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH
KAPTEN KAPAL ASING

Penguji : 1. IRFAN, S.H, M.Hum NIDN:0116036701
2. Assoc. Prof. Dr. Hj. MASITAH POHAN S.H., M.Hum. NIDN:0111116301
3. Assoc. Prof. Dr. R. JULI MOERTIONO, S.H., M.Kn., M.H. NIDN:0128077201

Lulus, dengan nilai A-, Predikat Sangat Baik

Oleh karenanya dinyatakan berhak menggunakan gelar Sarjana Hukum (S.H).

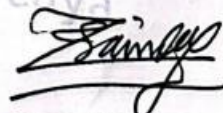
Ditetapkan di Medan
Tanggal, 13 September 2025

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

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

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

NAMA : TANIA HALYZA
NPM : 2106200513
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA :
STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH
KAPTEN KAPAL ASING

PENDAFTARAN : 08 September 2025

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

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

DOSEN PEMBIMBING


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


Assoc. Prof. Dr. R JULI MOERTIONO, S.H., M.Kn., M.H.
NIDN. 0128077201



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

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BUKTI PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara telah menerima Pendaftaran Ujian Skripsi:

Nama : TANIA HALYZA
NPM : 2106200513
Prodi/Bagian : HUKUM/ HUKUM PIDANA
Judul Skripsi : UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA :
STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH
KAPTEN KAPAL ASING
Dosen Pembimbing : Assoc. Prof. Dr. R. JULI MOERTIONO, S.H., M.Kn., M.H.
NIDN:0128077201

Selanjutnya layak untuk diujikan

Medan, 08 September 2025

PANITIA UJIAN

Ketua

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

Sekretaris

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 menjabar surat ini agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : TANIA HALYZA
NPM : 2106200513
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA :
STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH
KAPTEN KAPAL ASING

Disetujui untuk disampaikan kepada
Panitia Ujian Skripsi

Medan, 01 September 2025

Dosen Pembimbing


Unggul | Cerdas | Terpercaya
Assoc. Prof. Dr. R. JULI MOERTIONO, S.H., M.Kn., M.H.
NIDN.0128077201

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

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

NAMA : TANIA HALYZA
NPM : 2106200513
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA :
STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH
KAPTEN KAPAL ASING

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, 13 September 2025

Saya yang menyatakan,



TANIA HALYZA
NPM. 2106200513



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624567 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id fahum@umsu.ac.id

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA : TANIA HALYZA
NPM : 2106200513
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA: STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH KAPTEN KAPAL ASING
Pembimbing : Assoc. Prof. Dr. R. JULI MOERTIONO, S.H., M.Kn., M.H.

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
18-01-2025	Perbaikan judul dan R. Masalah	
27-02-2025	latar Belakang	
09-03-2025	revisi proposal	
16-05-2025	Acc Proposal	
29-07-2025	R. Masalah Skripsi	
31-07-2025	Hasil penelitian	
06-08-2025	Pembahasan skripsi	
08-08-2025	Perbaikan penulisan	
10-08-2025	Perbaikan abstrak dan no. sub bab	
01-09-2025	Acc skripsi	

Mahasiswa dengan data dan judul tersebut di atas, telah melalui proses pembimbingan dan telah dilakukan pemeriksaan terhadap daftar Pustaka, oleh karena skripsi tersebut disetujui untuk diujikan.

Diketahui

DEKAN FAKULTAS HUKUM

MO-1

(Dr. FAISAL, S.H., M.Hum.)

NIDN : 0122087502

DOSEN PEMBIMBING

(Assoc. Prof. Dr. R. JULI MOERTIONO, S.H., M.Kn., M.H.)

NIDN : 0128077201

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UNDANGAN UJIAN TUGAS AKHIR

Nomor : 1793/II.3.AU/UMSU-06/F/2025



Prog. Studi : Hukum
Tempat : Ruang Sidang Fakultas Hukum UMSU
Jl. Kapten Mukhtar Basri No.03 Telp. (061) 6624567

Har/Tanggal : SABTU, 13 SEPTEMBER 2025
Waktu : 08.30 - 16.00

NO	NAMA/IPM	DOSEN PENGUJI TUGAS AKHIR		JUDUL TUGAS AKHIR	BAGIAN	KET.
		PEMBIMBING	PENGUJI UTAMA			
1	RISA NATLA AZZAHRA 1906200366 1503/SH-2025	1. IRFAN, S.H., M.Hum.	1. Assoc. Prof. Dr. FAISAL RIZA, S.H., M.H. 2. Assoc. Prof. Dr. MARSUDI SIMATUPANG, S.H., M.Hum.	TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP ANAK YANG BERKENDARA TANPA SIM DI SMP NEGERI 5 KOTA MEDAN	HUKUM PIDANA	SKRIPSI
2	MUHAMMAD RIFYAN ANSORI BATUBARA 2106200151 154/SH-2025	1. Dr. H. ASLANI HARAHAP, S.H., M.H.	1. TAUFIK HIDAYAT LUBIS, S.S., S.H., M.H. 2. Dr. NURHILMIYAH, S.H., M.H.	PERLINDUNGAN HUKUM PERDATA BAGI PROFESI GURU HONOR TERHADAP HAK UPAH DI BAWAH MINIMUM	HUKUM PERDATA	SKRIPSI
3	TANIA HALYZA 2106200513 156/SH-2025	1. Assoc. Prof. Dr. R. ALI MOERTONO, S.H., M.Kn., M.H.	1. IRFAN, S.H., M.Hum.	UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA: STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH KAPTEN KAPAL ASING	HUKUM PIDANA	SKRIPSI
4	ALYAH 2106200304 156/SH-2025	1. IRFAN, S.H., M.Hum.	1. Dr. TENGU ERMINSTAMBANA, S.H., M.Hum. 2. Assoc. Prof. Dr. H. MASITAH POHAY, S.H., M.Hum.	ANALISIS HUKUM TERHADAP WANPRESTASI DALAM PERJANJIAN SEWA MENYEWAKAN BANGUNAN YANG TIDAK DIPERPANJANG NAMUN MASIH DITEMPATI (STUDI PUTUSAN NOMOR 617/PDT.G/2022/PN.LMDN)	HUKUM PERDATA	SKRIPSI
5	RAY ANANDA KOTO 2006200430	1. BENITO ASDHIE KODIYAT MS., S.H., M.H.	1. Dr. BISOAN SIGALINGGING, S.H., M.H. 2. Assoc. Prof. Dr. ADI MANSAR, S.H., M.Hum.	IMPLEMENTASI BANTUAN HUKUM OLEH ADVOKAT DENGAN STATUS DOSEN PEGAWAI NEGERI SIPIL (STUDI PUTUSAN MAHKAMAH KONSTITUSI NOMOR 150/PUU-XVII/2024)	HUKUM ACARA	SKRIPSI

Totol : 32 mks 1/14/25

Medan, 19 Rabi'ul Awwal 1447 H
11 September 2025 M

Ditandatangani Oleh:
Prof. Dr. MUHAMMAD ARIFFIN, H., S.H., M.Hum.



Ketua
Dr. FAISAL, S.H., M.Hum.



Sekretaris
Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H.

- Catatan:
1. Peserta sidang diharapkan berpakaian hitam putih, bag. laki-laki berdas 5 jas warna hitam, perempuan berjilbab.
 2. peserta sidang diharapkan hadir 30 menit sebelum acara dimulai, bila terlambat sidang yang bersangkutan diundak.
 3. Bagi peserta yang tidak hadir pada saat sidang berakutnya ketidakhadiran akan dicatat.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, atas limpahan Rahmat dan karunianya kepada hambanya serta telah memberikan nikmat dan petunjuknya kepada penulis untuk dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Shalawat beriringkan salam tak lupa penulis berikan kepada junjungan umat Nabi Muhammad SAW. Yang merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk menempuh tingkat Strata-1 Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Skripsi ini berjudul: **“Upaya Penegakan Lingkungan Laut Di Indonesia: Studi Kasus Pencemaran Perairan Oleh Kapten Kapal Asing”**).

Penulis sadar bahwa Skripsi ini tidak akan selesai tanpa adanya bantuan, perhatian dan kasih sayang dari berbagai pihak yang mendukung pembuatan Skripsi ini , baik secara materil yang telah diberikan dalam penyelesaian Skripsi ini. Ucapan Terima kasih setinggi tingginya dengan rasa hormat dan penghargaan terdalam penulis sampaikan kepada kedua orang tua penulis yang tersayang dan terhebat dalam segala hal yaitu Ady syahputra dan Hasfidianti yang telah memberikan doa, dan curhahan kasih sayang, nasehat, perlindungan, pengorbanan, perjuangan, pengajaran, sungguh tidak ada balasan yang bisa melunaskan semua yang telah di berikan. Dan terima kasih juga kepada ibu sambung saya yaitu Tia Arivani dan terima kasih kakak saya Tiara Adyra dan adik

saya Tisya Adiba. Semoga tuhan yang Maha Esa senantiasa melindungi dan memberikan kesehatan dan rezeki yang belimpah.

Selain itu dengan selesainya Skripsi ini, penulis juga ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Agussani, M.A.P selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, atas kesempatan dan segala fasilitas yang telah diberikan, selama saya mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Program Sarjana ini.
2. Bapak Dr. Faisal, S.H . M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan pendidikan program sarjana ini.
3. Bapak Dr. Zainuddin, S.H., M.H selaku Wakil Dekan 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Ibu Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H. selaku wakil dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Dr. Muhammad Teguh Syuhada Lubis, S.H., M.H. selaku Kepala bagian Jurusan Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, yang telah memberikan masukan, petunjuk dan arahan sejak tahap penyusunan proposal, seminar proposal sampai selesainya skripsi ini.
6. Bapak Assos. Prof. Dr. R. Juli Moertiono, S.H., M.Kn, M.H. selaku dosen pembimbing yang dengan perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan, petunjuk dan saran sejak awal penyusunan Skripsi hingga penulisan skripsi ini.
7. Bapak Irfan, S.H., M.Hum. selaku penguji yang telah memberikan masukan dan penilaian yang luar biasa untuk perbaikan penelitian skripsi ini.

8. Seluruh Bapak atau ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, atas jasa mereka yang selama ini telah memberikan ilmu pengetahuan dan mendidik penulis melalui perkuliahan sehingga dapat menyelesaikan studi ini.
9. Seluruh Pegawai/staf Biro Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara atas kelancaran proses mengurus berkas-berkas.
10. Teruntuk Muhammad Ilham Azhari terima kasih telah menjadi bagian dari hidup saya, berkontribusi banyak selama perkuliahan saya, baik tenaga, waktu, dan lainnya. Selalu menjadi seorang yang mendengar keluh kesah saya dan memberi semangat agar pantang menyerah.
11. Teruntuk Dianza Adinda Septhia, Ferdy Alfarizi, Abid Khansa, Sherly Sucita Nasution, Mhd Zacky Fahrezy terima kasih untuk segala dukungan, dan semangat menyelesaikan skripsi ini.
12. Termasuk Tiara Adyra, yang selalu memberikan support, informasi, dan saran yang baik sehingga skripsi ini berjalan dengan lancar.
13. Dan terakhir, kepada diri sendiri Tania Halyza terima kasih karena memutuskan tidak menyerah sesulit apapun proses penyusunan skripsi ini dan telah menyelesaikannya sebaik dan semaksimal mungkin, ini merupakan pencapaian yang patut dirayakan untuk diri sendiri.

Medan, September 2025

Tania Halyza
NPM.2106200513

ABSTRAK

UPAYA PENEGAKAN LINGKUNGAN LAUT DI INDONESIA: STUDI KASUS PENCEMARAN PERAIRAN OLEH KAPTEN KAPAL ASING

Oleh:

**TANIA HALYZA
NPM. 2106200513**

Pencemaran laut di Indonesia, khususnya yang disebabkan oleh aktivitas kapten kapal asing, telah menjadi isu serius yang memerlukan perhatian khusus. Fenomena ini tidak hanya mengancam ekosistem laut, tetapi juga berdampak pada kehidupan masyarakat pesisir yang bergantung pada sumber daya laut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis upaya penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing, serta mengidentifikasi kendala-kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum tersebut. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk merumuskan strategi yang dapat meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut.

Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan yuridis-empiris. Penelitian ini mengumpulkan data melalui studi pustaka dan wawancara dengan narasumber yang berkompeten di bidang hukum lingkungan dan kelautan. Data yang diperoleh kemudian dianalisis secara kualitatif untuk menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa upaya penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia masih menghadapi berbagai kendala, seperti tumpang tindih regulasi, kurangnya koordinasi antarinstansi, dan keterbatasan sumber daya. Meskipun pemerintah telah melakukan langkah-langkah strategis, penegakan hukum yang efektif masih sulit dicapai. Oleh karena itu, diperlukan penguatan kerjasama internasional, peningkatan kapasitas lembaga penegak hukum, dan penggunaan teknologi modern untuk memantau aktivitas kapal asing. Dengan demikian, penelitian ini merekomendasikan perlunya sinergi antara pemerintah, masyarakat, dan organisasi non-pemerintah untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia.

Kata Kunci: Pencemaran laut, Penegakan Hukum, Kapal Asing, Lingkungan Laut

DAFTAR ISI	
KATA PENGANTAR	i
ABSTRAK.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
1. Rumusan Masalah	6
2. Tujuan penelitian	6
3. Manfaat Penelitian.....	6
B. Definisi Operasional	7
C. Keaslian Penelitian.....	8
D. Metode Penelitian	10
1. Jenis Penelitian	10
2. Sifat Penelitian.....	10
3. Pendekatan Penelitian.....	11
4. Sumber Data penelitian	12
5. Alat Pengumpul Data	14
6. Analisis Data	15
E. Jadwal Penelitian.....	15
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	17
A. Penegakan Hukum.....	17
B. Pencemaran Laut.....	23
C. Kapten Kapal Asing.....	24
a. Definisi dan Peran Kapten Kapal.....	24
b. Regulasi dan Hukum Terkait Kapten Kapal Asing	25

c. Tantangan dan Isu-isu yang Dihadapi Kapten Kapal Asing.....	27
d. Studi Kasus Terkait Kapten Kapal Asing.....	27
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	31
A. Upaya penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing.....	31
B. Kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum lingkungan laut terkait pencemaran perairan oleh kapten kapal asing.....	54
C. Strategi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing	60
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....	74
A. Kesimpulan.....	74
B. Saran	75
DAFTAR PUSTAKA	76

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia memiliki wilayah laut 2/3 dari seluruh wilayahnya. Laut memiliki arti penting bagi bangsa Indonesia, yaitu sebagai media pemersatu bangsa, media penghubung, media sumber daya alam, media pertahanan dan keamanan, serta media untuk membangun pengaruh. Oleh karena itu, menjadi suatu kewajiban bagi Indonesia untuk dapat mengelola laut dengan sebaik-baiknya guna mendukung kepentingan nasional dan juga mewujudkan strategi maritim nasional.

Indonesia memiliki kedaulatan penuh terhadap wilayah perairan yang terdiri atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. Di samping itu, kedaulatan Indonesia juga mencakup dasar laut dan seisinya, serta ruang udara di atas dari wilayah perairan tersebut, bahkan sampai seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Hak kedaulatan tersebut diikuti oleh kewajiban Pemerintah Indonesia untuk mengelola dengan baik dan berkelanjutan untuk kesejahteraan rakyat Indonesia dan sesuai dengan kepentingan nasional.¹

Indonesia memiliki perairan yang luas, yang kaya akan sumber daya alam hayati dan non-hayati. Laut Indonesia memainkan peran penting bagi perekonomian nasional, serta memiliki fungsi ekologis yang vital bagi lingkungan global dan regional. Secara ekologis, laut Indonesia memiliki keanekaragaman

¹ Aryuni Yuliantiningsih, (2022). *Hukum Laut: Pengaturannya dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*. Universitas Jenderal Soedirman: Afiliasi Penerbit Perguruan Tinggi Indonesia, hlm. 4-5.

hayati yang sangat tinggi, dengan ekosistem terumbu karang, padang lamun, dan mangrove yang menjadi habitat bagi berbagai jenis ikan, moluska, krustasea, dan organisme laut lainnya. Ekosistem laut ini juga berperan penting dalam menjaga keseimbangan lingkungan, seperti menyerap karbon, melindungi pantai dari erosi, dan menyediakan oksigen bagi makhluk hidup.

Namun, keberadaan laut Indonesia saat ini terancam oleh berbagai bentuk pencemaran, salah satunya adalah pencemaran yang disebabkan oleh aktivitas kapal asing di perairan Indonesia. Kehadiran kapal asing, baik untuk kegiatan penangkapan ikan, pengangkutan barang, maupun aktivitas lainnya, membawa potensi besar bagi terjadinya pencemaran laut. Pembuangan limbah, tumpahan minyak, dan praktik ilegal lainnya oleh kapten kapal asing dapat berdampak signifikan terhadap ekosistem laut dan kehidupan masyarakat pesisir.

Dampak dari pencemaran laut ini sangat luas, baik bagi ekosistem laut maupun kehidupan masyarakat pesisir. Pencemaran dapat merusak terumbu karang, padang lamun, dan mangrove yang menjadi habitat bagi berbagai jenis ikan dan organisme laut lainnya. Hal ini dapat mengancam ketersediaan sumber daya perikanan dan menurunkan produktivitas sektor perikanan. Selain itu, pencemaran juga dapat mencemari sumber air bersih dan mengganggu aktivitas pariwisata di wilayah pesisir.

Salah satu kasus pencemaran yang terjadi adalah insiden yang melibatkan kapten kapal asing, Mahmoud Mohamed Abdelazi Mohamed Hatiba (43), warga negara Mesir, yang merupakan nakhoda Kapal MT Arman 114 berbendera Iran. Kapal tersebut diduga telah melakukan pembuangan limbah minyak ke perairan

Indonesia, yang mengakibatkan kerusakan pada ekosistem laut dan berdampak buruk bagi masyarakat pesisir.

Dalam upaya mengatasi permasalahan ini, pemerintah Indonesia telah mengambil langkah-langkah strategis, seperti meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum terhadap aktivitas kapal asing di perairan Indonesia, serta melakukan upaya-upaya rehabilitasi dan pemulihan ekosistem laut yang telah terdampak. Selain itu, pemerintah juga bekerja sama dengan masyarakat pesisir dan pemangku kepentingan lainnya untuk meningkatkan kesadaran dan partisipasi dalam menjaga kelestarian lingkungan laut.

Insiden ini menunjukkan bahwa masalah pencemaran lingkungan laut oleh kapal asing masih menjadi tantangan besar bagi Indonesia. Hal ini menunjukkan perlunya upaya penegakan hukum yang lebih efektif untuk mengatasi masalah ini. Pencemaran lingkungan laut merupakan salah satu hal yang sangat perlu diperhatikan tidak hanya dalam lingkungan nasional melainkan juga di lingkungan internasional. Masalah yang dihadapi dalam usaha menjaga kelestarian laut sebagai lingkungan hidup adalah pencemaran. Pencemaran yang dimaksud adalah perubahan kondisi laut yang tidak menguntungkan (merugikan dan merusak) yang disebabkan oleh adanya benda-benda asing yang masuk sebagai akibat perbuatan manusia atau proses alam. Benda-benda asing tersebut dapat berupa limbah industri, sampah dan sebagainya.²

Besar kecil terjadinya pencemaran itu tergantung pada muatan yang dibawanya saat kejadian terjadi. Sehingga dalam hal ini, hukum laut internasional

² Munadjat Danusaputro, (2019), *Binamulia Hukum dan Lingkungan : Hukum Lingkungan dan Pencemaran Laut*, Bandung: Binacipta, hlm. 5

akan terus berkembang untuk mengatur pencegahan dan penanggulangannya.³ Pencemaran laut dapat timbul karena kegiatan-kegiatan manusia di laut dan yang bersumber dari darat. Pencemaran yang bersumber dari laut dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu pencemaran bersumber dari kapal dan pencemaran bersumber dari kegiatan eksploitasi minyak di lepas pantai.⁴

Sumber pencemaran yang paling besar dampaknya adalah sumber tumpahan minyak dari kapal dan bahan kimia baik itu karena kecelakaan kapal maupun karena ulah manusia. Seringnya terjadi kasus pencemaran di lingkungan laut merupakan permasalahan penting bagi masyarakat Internasional untuk mengantisipasi berbagai langkah bagi perlindungan terhadap lingkungan, terutama oleh tumpahan minyak dari kecelakaan kapal-kapal tanker. Sumber pencemaran minyak di laut disebabkan oleh beberapa hal seperti operasi kapal tanker, kecelakaan kapal (kebocoran lambung, kandas, ledakan, kebakaran dan tabrakan), docking (perbaikan/perawatan kapal), dan sebagainya. Pencemaran laut dari tumpahan minyak ini bertanggung jawab sebesar 12% dari total zat pencemaran di laut, tapi pencemaran laut dari tumpahan minyak dari kapal menarik perhatian publik yang tinggi disebabkan karena konsekuensi dari tumpahan minyak tersebut.⁵

Salah satu faktor utama yang menyebabkan pencemaran perairan oleh kapten kapal asing adalah kurangnya pengawasan dan penegakan hukum yang efektif. Hal ini dapat dilihat dari masih banyaknya kasus-kasus pelanggaran yang

³ Mochtar Kusumaatmadja, (2020), *Hukum Laut Internasional*, Bandung: Bina Cipta

⁴ Sukanda Husin, (2017), *Hukum Lingkungan Internasional*. Jakarta: : Raja Grafindo Persada, hlm. 35

⁵ *Ibid.*

dilakukan oleh kapal asing di wilayah perairan Indonesia, namun hanya sebagian kecil yang berhasil ditindak lanjuti. Selain itu, lemahnya koordinasi antara instansi-instansi terkait, seperti Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, serta Badan Keamanan Laut, juga menjadi salah satu faktor yang menyebabkan pencemaran perairan oleh kapten kapal asing sulit untuk diatasi. Selain itu, kurangnya kesadaran lingkungan di kalangan kapten kapal asing juga menjadi faktor penyebab pencemaran perairan. Sebagian besar kapten kapal asing masih menganggap bahwa pembuangan limbah dan tumpahan minyak di laut merupakan hal yang biasa dan tidak menimbulkan dampak yang signifikan. Selain itu, lemahnya regulasi dan kebijakan yang mengatur tentang pencemaran perairan oleh kapal asing juga menjadi salah satu faktor penyebab permasalahan ini sulit untuk diatasi. Peraturan-peraturan yang ada saat ini dinilai belum cukup komprehensif dan efektif dalam mengatasi permasalahan ini.

Upaya penegakan hukum terhadap kapten kapal asing yang melakukan pencemaran perairan di Indonesia telah dilakukan, namun masih belum optimal. Berbagai tantangan, seperti keterbatasan sumber daya, koordinasi antar instansi, serta perbedaan yurisdiksi hukum, menjadi kendala dalam penegakan hukum yang efektif. Oleh karena itu, diperlukan adanya strategi dan kebijakan yang komprehensif untuk mengatasi permasalahan ini.

Mengingat besarnya ancaman pencemaran laut oleh kapal-kapal asing, maka diperlukan upaya penegakan hukum yang efektif untuk melindungi lingkungan laut Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji upaya-upaya penegakan hukum yang telah dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam

menangani kasus pencemaran laut oleh kapten kapal asing. Melalui studi kasus dan analisis data, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat memperkuat penegakan hukum dan perlindungan lingkungan laut di Indonesia.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka mendorong penulis untuk mengkaji lebih lanjut penulisan hukum ini dengan judul: **“Upaya Penegakan Lingkungan Laut di Indonesia: Studi Kasus Pencemaran Perairan oleh Kapten Kapal Asing”**.

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana upaya penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing?
- b. Apa saja kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum lingkungan laut terkait pencemaran perairan oleh kapten kapal asing?
- c. Bagaimana strategi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing

2. Tujuan penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis upaya penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing.

- b. Untuk mengetahui dan menganalisis kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum lingkungan laut terkait pencemaran perairan oleh kapten kapal asing.
- c. Untuk mengetahui dan menganalisis strategi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing.

3. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

- a. Secara teoritis, penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu hukum lingkungan, khususnya dalam upaya penegakan hukum terhadap kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing.
- b. Secara praktis, hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi pemerintah Indonesia dalam merumuskan kebijakan dan strategi yang lebih efektif dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing.

B. Definisi Operasional

Definisi operasional bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada pembaca terhadap batasan ruang lingkup fokus yang akan diteliti. Uraian definisi operasional merupakan kalimat-kalimat yang disusun berdasarkan arah dan tujuan penelitian.⁶ Adapun definisi operasional dalam penelitian ini mencakup:

- 1. Penegakan Hukum: Upaya yang dilakukan oleh pemerintah dan penegak hukum untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan terkait dengan pencemaran perairan oleh kapten kapal asing.

⁶ *Ibid.*, hlm 5

2. Pencemaran Perairan: Masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan perairan oleh kegiatan manusia, sehingga kualitas perairan turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan perairan tidak dapat berfungsi sesuai dengan peruntukannya.
3. Kapten Kapal Asing: Nahkoda atau pemimpin kapal yang berasal dari negara lain dan beroperasi di wilayah perairan Indonesia.

C. Keaslian Penelitian

Penulisan karya ilmiah dengan judul “Upaya Penegakan Lingkungan Laut di Indonesia: Studi Kasus Pencemaran Perairan oleh Kapten Kapal Asing” adalah asli dan dilakukan oleh penulis itu sendiri berdasarkan berbagai literature seperti buku-buku, jurnal dan peraturan perundang-perundangan yang berlaku serta fakta-fakta sosial yang terjadi serta data yang ada.

Adapun beberapa penelitian terlebih dahulu yang bersesuaian dengan penelitian sekarang adalah sebagai berikut:

1. Penelitian Faradila Umayra Nasution (2020) dengan Upaya Negara Menyelesaikan Pencemaran Laut Yang Dilakukan Negara Lain Menurut Hukum Internasional (Studi Kasus Indonesia dan Australia). Berdasarkan hasil penelitian bahwa penyelesaian sengketa laut internasional sudah dijelaskan dalam Konvensi Internasional yaitu pada Pasal 287 ayat (1) Bab XV UNCLOS 1982 tentang Pemilihan Prosedur Penyelesaian. Namun Perusahaan PTTEP Australasia tidak juga mengedepankan ikhtikad baik (good faith) untuk menyelesaikan kasus ini melalui forum yang telah disediakan dan tidak melakukan pembayaran ganti rugi kepada negara tercemar akibat dari kegagalan atas kegiatan pengeboran sumur minyak

lepas pantai (off-shore drilling) oleh Perusahaan Thailand yang berada di Australia. Penilaian ini didasarkan atas berlarut-larutnya kasus tumpahan minyak yang sudah mencemari Laut Timor tanpa adanya tindakan yang serius antar negara dan korporasi setelah proses negosiasi menemui jalan buntu (dead lock), untuk mengetahui bagaimana upaya negara dalam mengatasi pencemaran laut, upaya negara tercemar kepada negara yang melakukan pencemaran untuk menjalankan sanksi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui upaya negara dalam penyelesaian sengketa pencemaran di Laut Timor menurut hukum internasional.

2. Skripsi Ndaru Adji Tandayung, NPM. E0008195, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret, Tahun 2012 yang berjudul “Tinjauan Yuridis Atas Pencemaran Di Laut Timor Berdasarkan Hukum Internasional”. Skripsi ini menggunakan penelitian hukum normatif yang membahas mengenai pengaturan hukum internasional dan hukum nasional atas pencemaran minyak di Laut Timor karena meledaknya ladang minyak montara milik PTTEP Australasia (Thailand – Australia) dan negara yang bertanggung jawab atas kejadian tersebut.
3. Skripsi Fathurrahman Ahmad Fauzi, NPM. 11130480000020, Mahasiswa Fakultas Syariah Dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Tahun 2018 yang berjudul “Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Kasus Kilang Minyak Montara Di Laut Timor (Studi Kasus Kilang Minyak Montara Di Laut Timor)”. Skripsi ini menggunakan pendekatan yuridis normatif yang membahas mengenai tinjauan-tinjauan hukum internasional terhadap kasus kilang minyak Montara yang terjadi di

Laut Timor. Adanya prinsip yang terkandung didalam Pasal 193 UNCLOS 1982 yang menjelaskan bahwa setiap negara mempunyai hak untuk mengeksplorasi dan eksploitasi laut sesuai dengan kebijakan lingkungan mereka dan kewajiban Negara untuk melindungi dan melestarikan laut.

D. Metode Penelitian

Metodologi mempunyai beberapa pengertian, yaitu (a) logika dari penelitian ilmiah, (b) studi terhadap prosedur dan teknik penelitian, dan (c) suatu sistem dari prosedur dan teknik penelitian. Berdasarkan hal ini, dapat dikatakan bahwa metode penelitian merupakan penelitian yang bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten. Melalui proses penelitian tersebut, diadakan analisis dan konstruksi terhadap data yang telah dikumpulkan dan diolah.⁷

Penelitian hukum adalah segala aktivitas seseorang untuk menjawab permasalahan hukum yang bersifat akademik dan praktisi, baik yang bersifat asas-asas hukum, norma-norma hukum yang hidup dan berkembang dalam masyarakat, maupun yang berkenaan dengan kenyataan hukum dalam masyarakat. Disiplin ilmu hukum biasa diartikan sistem ajaran tentang hukum, sebagai norma dan sebagai kenyataan perilaku atau sikap-tindak. Hal ini berarti disiplin ilmu hukum menyoroti hukum sebagai sesuatu yang dicita-citakan dan sebagai realitas di dalam masyarakat.⁸ Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

⁷ Zainuddin Ali. 2021. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Sinar Grafika. halaman 19

⁸ *Ibid.*, Zainuddin Ali.

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah normatif. Penelitian hukum normatif merupakan salah satu jenis penelitian yang mengkaji dan menganalisis bekerjanya hukum dalam masyarakat. Penelitian hukum normatif atau penelitian perpustakaan merupakan penelitian yang mengkaji studi dokumen menggunakan berbagai data sekunder seperti peraturan perundang-undangan, keputusan pengadilan, teori hukum, dan dapat berupa pendapat para sarjana.⁹

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analisis, penelitian deskriptif merupakan metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasi objek sesuai dengan apa adanya dan dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum yang merupakan data sekunder dengan data, bertujuan untuk memberikan data hasil dari meneliti suatu keadaan atau fakta-fakta yang ada di lingkungan masyarakat yang akan dideskripsikan dengan jelas agar dapat diterima dan dipahami oleh pembaca dan dapat menggambarkan bagaimana pengaturan hukum terkait tindak pidana penimbunan bahan bakar minyak bersubsidi di Indonesia, bagaimana penerapan hukum terhadap pelaku tindak pidana penimbunan bahan bakar minyak bersubsidi Serta upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah dan menanggulangi tindak pidana penimbunan bahan bakar minyak bersubsidi.

3. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis-empiris, yaitu pendekatan yang menekankan pada aspek hukum dan praktik di lapangan. Dalam hal ini,

⁹ Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram: Mataram University Press, halaman 79

penelitian ini akan menganalisis upaya penegakan lingkungan laut di Indonesia, khususnya dalam studi kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing, serta putusan yang diberikan oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam terhadap Mahmoud Mohamed Abdelaziz Mohamed Hatiba, dengan mempertimbangkan aspek hukum dan praktik di lapangan.

4. Sumber Data penelitian

Sumber data yang digunakan sehingga rampungnya penelitian ini dapat penulis uraikan sebagai berikut:

a. Data Kewahyuan

Dalam Al-Quran, terdapat beberapa ayat yang menekankan pentingnya menjaga kelestarian lingkungan, termasuk lingkungan laut. Salah satunya adalah Surat Ar-Rum ayat 41 yang menyatakan "Telah nampak kerusakan di darat dan di laut disebabkan karena perbuatan tangan manusia, supaya Allah merasakan kepada mereka sebahagian dari (akibat) perbuatan mereka, agar mereka kembali (ke jalan yang benar)". Ayat ini mengingatkan manusia bahwa kerusakan lingkungan, termasuk pencemaran laut, adalah akibat dari perbuatan manusia sendiri dan bahwa manusia harus bertanggung jawab atas hal tersebut. Selain itu, dalam Surat Al-A'raf ayat 56 juga disebutkan "Dan janganlah kamu membuat kerusakan di muka bumi, sesudah (Allah) memperbaikinya dan berdoalah kepada-Nya dengan rasa takut (tidak akan diterima) dan harapan (akan dikabulkan). Sesungguhnya rahmat Allah amat dekat kepada orang-orang yang berbuat baik" (Departemen Agama RI, 2015). Ayat ini menekankan

bahwa manusia dilarang untuk merusak lingkungan, termasuk lingkungan laut, dan harus berupaya untuk menjaga dan melestarikannya.

b. Data Sekunder

Data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui penelitian dan studi kepustakaan antara lain:

1) Bahan Hukum Primer

- a) Bahan hukum primer yang relevan dalam kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing di Indonesia adalah Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU PPLH)
- b) Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan (UU Perikanan).
- c) UU PPLH, Pasal 53 menyatakan bahwa "Setiap orang yang melakukan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup wajib melakukan pemulihan fungsi lingkungan hidup" (Presiden Republik Indonesia, 2009).
- d) Pasal 98 ayat (1) menyatakan bahwa "Setiap orang yang dengan sengaja melakukan perbuatan yang mengakibatkan dilampauinya baku mutu udara ambien, baku mutu air, baku mutu air laut, atau kriteria kerusakan lingkungan hidup, dipidana dengan pidana penjara paling singkat 3 (tiga) tahun dan paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling sedikit Rp3.000.000.000,00 (tiga miliar

rupiah) dan paling banyak Rp10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah)" (Presiden Republik Indonesia, 2009).

- e) UU Perikanan, Pasal 93 ayat (1) menyatakan bahwa "Setiap orang yang dengan sengaja di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia melakukan usaha perikanan di bidang penangkapan, pembudidayaan, pengangkutan, pengolahan, dan pemasaran ikan, yang dapat mengakibatkan pencemaran dan/atau kerusakan sumber daya ikan dan/atau lingkungannya dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda paling banyak Rp1.200.000.000,00 (satu miliar dua ratus juta rupiah)".

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang relevan dalam kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing di Indonesia adalah berbagai literatur, jurnal, dan artikel ilmiah yang membahas tentang penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia, khususnya terkait dengan pencemaran perairan oleh kapal asing.

3) Bahan Hukum Tersier

Data tersier yaitu sumber-sumber tambahan seperti kamus hukum, kamus bahasa Indonesia, dan informasi daring yang dapat memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai bahan hukum primer dan sekunder.

5. Alat Pengumpul Data

Dalam penelitian ini, alat pengumpul data yang dipergunakan dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu:

a. Studi Pustaka

1) Secara offline

Offline dilakukan dengan mengumpulkan bahan-bahan hukum, seperti peraturan perundang-undangan, buku, dan jurnal ilmiah, yang relevan dengan topik penelitian.

2) Secara online

Secara online dilakukan dengan mengumpulkan informasi dari situs-situs resmi pemerintah, lembaga penelitian, dan media online terkait.

b. Studi lapangan

1) Secara offline yaitu menghimpun data berdasarkan hasil penelitian dan secara langsung mengunjungi toko-toko buku dan perpustakaan (baik didalam kampus Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara), guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.

a. Secara online dilakukan dengan mengumpulkan informasi dari situs-situs resmi instansi pemerintah, seperti Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan

6. Analisis Data

Analisis data menguraikan tentang bagaimana memanfaatkan data yang terkumpul untuk dipergunakan dalam memecahkan permasalahan penelitian. Jenis analisis data yang dipergunakan dalam penelitian hukum biasanya dilakukan dengan analisis kualitatif sesuai dengan tipe dan tujuan penelitian.

E. Jadwal Penelitian

Kegiatan Penelitian ini akan dilakukan pada bulan Januari – April tahun 2025 dengan jadwal sebagai berikut:

1. Tahap Persiapan Penelitian
 - a. Penyusunan Proposal dan Pengajuan Judul, dilakukan penulis selama 2 Minggu
 - b. Pengajuan Proposal, dilakukan penulis selama 1 Minggu
2. Tahap Pelaksanaan
 - c. Pengumpulan Data, dilakukan penulis selama 2 Minggu
 - d. Analisis Data, dilakukan penulis selama 2 Minggu
3. Tahap Penyusunan Laporan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penegakan Hukum

Kerangka konseptual dalam penulisan ini yaitu membahas mengenai penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat penegak hukum terkait dengan mekanisme dan kendala yang ditemui di masyarakat dalam menangani perjudian *online* ini.

Menurut Jimly Asshiddiqie penegakan hukum merupakan suatu proses yang dilakukan untuk memastikan bahwa norma-norma hukum berfungsi secara efektif sebagai panduan perilaku dalam hubungan-hubungan hukum dan kehidupan masyarakat dan negara. Dalam konteks subjeknya, penegakan hukum dapat melibatkan berbagai pihak dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum yang dilakukan oleh subjek secara terbatas atau sempit.

Dalam pengertian yang luas, penegakan hukum melibatkan semua individu atau entitas yang berpartisipasi dalam hubungan hukum. Setiap orang atau entitas yang mengikuti atau melanggar aturan hukum dianggap sebagai pelaku penegakan hukum. Namun, dalam pengertian yang lebih sempit, penegakan hukum merujuk pada upaya yang dilakukan oleh lembaga penegak hukum untuk memastikan kepatuhan terhadap aturan hukum. Dalam melaksanakan tugasnya, lembaga penegak hukum diberikan wewenang untuk menggunakan kekuatan atau tindakan paksa jika diperlukan.¹⁰

Satjipto Rahardjo menjelaskan, penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep menjadi kenyataan. Sedangkan

¹⁰Jimly Asshiddiqie, 2019. *Menuju Negara Hukum Yang Demokratis*, Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi, hlm. 62.

menurut Soerjono Soekanto, secara konsepsional, maka inti dari arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang dijabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.¹¹

Dalam penegakan hukum ada 3 hal yang perlu diperhatikan yaitu:

a. Kepastian Hukum

Hukum harus dijalankan dan ditegaskan, semua orang ingin menegakkan hukum untuk peristiwa tertentu yang terjadi.

b. Kemanfaatan

Penerapan dan penegakan hukum juga harus memperhatikan kepentingan dan kegunaan bagi masyarakat. Karena hukum dibuat untuk kepentingan bersama.

c. Keadilan

Penerapan hukum harus mengutamakan keadilan bagi semua masyarakat. Penegakan hukum melibatkan usaha-usaha untuk memastikan bahwa hukum, baik dalam arti formal maupun materiil, menjadi pedoman dalam setiap tindakan hukum. Ini berlaku baik bagi individu yang terlibat dalam hubungan hukum maupun bagi aparat penegak hukum yang ditugaskan secara resmi oleh Undang-undang untuk memastikan norma-norma hukum berlaku dan berfungsi dalam kehidupan masyarakat dan negara.¹²

Aparatur penegak hukum memiliki fungsi yang sangat strategis dan signifikan dalam menegakan hukum. Hal ini tercermin dari para aparaturnya, merupakan salah satu unsur yang paling berpengaruh

¹¹Soerjono Soekanto. 2020. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali. halaman 24.

¹² Abidin, Farid Zainal. 2020. *Asas-Asas Hukum Pidana..* Jakarta : Sinar grafika. halaman 35.

dalam penegakan hukum. Aparatur penegak hukum mencakup pengertian mengenai institusi penegak hukum dan aparat (orangnya) penegak hukum. Dalam arti sempit, aparatur penegak hukum yang terlibat dalam proses tegaknya hukum itu, dimulai dari saksi, polisi, penasehat hukum, jaksa, hakim, dan petugas sipir pemasyarakatan. Setiap aparat dan aparatur terkait mencakup pula pihak-pihak yang bersangkutan dengan tugas atau perannya yaitu terkait dengan kegiatan pelaporan atau pengaduan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, pembuktian, penjatuhan vonis dan pemberian sanksi, serta upaya pemasyarakatan kembali (resosialisasi) terpidana.¹³

Oleh karena itu, konsep penegakan hukum akan menjawab berbagai pertanyaan dalam kasus kejahatan perjudian *online*. sehingga nantinya dapat tercapai keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan yang merupakan tujuan dari hukum itu sendiri.

B. Pencemaran Laut

Pencemaran dapat diartikan sebagai bentuk Environmental impairment, yakni adanya perubahan, gangguan, dan kerusakan.¹⁴ Laut adalah keseluruhan rangkaian air asin yang menggenangi permukaan bumi. Definisi ini hanya bersifat fisik semata. Laut menurut definisi hukum adalah keseluruhan air laut yang berhubungan secara bebas di seluruh permukaan bumi.¹⁵

¹³ Jimly Asshiddiqie, 2019. *Menuju Negara Hukum Yang Demokratis*, Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi, halaman. 65.

¹⁴ Fathurrahman Ahmad Fauzi. (2018). "Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Kasus Kilang Minyak Montara Di Laut Timor (Studi Kasus Kilang Minyak Montara Di Laut Timor)", Skripsi, Program Sarjana, Program Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta. Hln 25

¹⁵ Boer Mauna. 2015. *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era*

Dinamika Global. Bandung: P.T. Alumni, hlm. 305

Lingkungan laut merupakan kewajiban setiap negara untuk melakukan pengawasan dan pencegahan pencemaran lingkungan laut, dan bertanggung jawab untuk setiap kerusakan yang disebabkan oleh pelanggaran terhadap kewajibannya secara internasional untuk menangani pencemaran demikian.¹⁶

Pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Laut dan/atau Perusakan Laut menjelaskan bahwa “Pencemaran laut adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai dengan baku mutu dan/atau fungsinya”.

Pengertian Pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1999 sejalan dengan maksud dari Pasal 1 ayat (4) UNCLOS 1982 bahwa pencemaran laut diakibatkan karena perbuatan manusia yang tidak bertanggungjawab. Tanpa sadar pencemaran laut telah mematikan segala kegiatan dan aktivitas berjalan masyarakat. Menurunnya status mutu lingkungan laut bergantung pada menurunnya baku mutu pada air laut, karena merujuk pada Pasal 5 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Laut dan/atau Perusakan Laut bahwa “Status mutu laut ditetapkan berdasarkan inventarisasi dan/atau penelitian data mutu air laut, kondisi tingkat kerusakan laut yang mempengaruhi mutu laut”.

¹⁶ Mochtar Kusumaatmadja, dkk. (2020). *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: P.T. Alumni, halaman 190

Pengendalian pencemaran dan kerusakan laut dilakukan melalui empat pendekatan, yaitu perlindungan mutu laut, pencegahan pencemaran laut, pencegahan kerusakan laut, penanggulangan pencemaran dan kerusakan laut. Untuk perlindungan mutu laut dilakukan melalui langkah-langkah berikut: penelitian data mutu air laut, penetapan status mutu laut dengan mengacu pada Baku Mutu Air Laut (BMAL) dan Kriteria Kerusakan Laut.¹⁷

Pencemaran lingkungan laut yang diakibatkan oleh perlakuan dari wilayah yurisdiksi negara lain, maka negara pelaku pencemaran berhak tunduk dan patuh terhadap hukum internasional. Sesuai dengan yang dijelaskan oleh Pasal 194 ayat (1) UNCLOS 1982, yaitu:

States shall take, individually or jointly as appropriate, all measures consistent with this Convention that are necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from any source, using for this purpose the best practicable means at their disposal and in accordance with their capabilities, and they shall endeavour to harmonize their policies in this connection.

Negara-negara harus mengambil segala tindakan yang sesuai dengan konvensi ini, baik secara individual maupun secara bersama-sama menurut kepentingan untuk pencegahan, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan dari berbagai sumber, menggunakan untuk keperluan cara-cara yang paling praktis yang ada pada mereka dan sesuai dengan kemampuan mereka, selagi negara-negara ini harus berusaha sungguh-sungguh untuk menyerasikan kebijaksanaan mereka dalam hal ini.

Pasal 194 ayat (1) UNCLOS 1982 bahwa seluruh masyarakat internasional berhak untuk menjaga lingkungan internasional tanpa terkecuali. Karena

¹⁷ Takdir Rahmadi. (2015). *Hukum Lingkungan di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 136.

lingkungan internasional merupakan tanggung jawab bersama. Negara yang bersengketa wajib melakukan penyelesaian pencemaran laut karena akan berdampak pada kesehatan lingkungan internasional, tetapi diharapkan pada saat terjadinya pertanggungjawaban maka negara berhak menjamin agar tidak melampaui diluar dari wilayah yang tercemar. Untuk itu dibutuhkan pengawasan demi mencegah terjadinya penyebaran terhadap pencemaran wilayah lain. Sesuai dengan ketentuan yang sudah diatur pada Pasal 192 UNCLOS 1982 bahwa “Negara-negara mempunyai kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut”.

Pasal 2 ayat (2) the Convention for the Protection of the Marine of the North East Atlantic (the OSPAR Convention) menjelaskan bahwa:

The contracting parties shall apply (a) the precautionary principle, by virtue of which preventive measures are to be taken when there are reasonable grounds for concern the substances or energy introduced, directly or indirectly, into the marine environment may bring about hazard to human health, harm to living resources and marine ecosystem, damage amenities or interfere with other legitimate resources of the sea, even there is no conclusive of a causal relationship between the input and the effects.

Seluruh negara peserta harus memaknai (a) yang berhubungan dengan prinsip pencegahan, melalui ketentuan dari yang mana pencegahan berbagai tindak tanduk untuk menerima bilamana ada berbagai alasan mendasar untuk menggambarkan unsur-unsur atau memperkenalkan energi secara langsung atau tidak langsung ke lingkungan laut bisa membawa bahaya atau risiko kesehatan manusia, kerusakan kehidupan sumber daya dan ekosistem laut, kerusakan fasilitas, atau yang mengganggu dengan melegitimasi sumber daya laut, bahkan ketika belum pasti menentukan hubungan dari suatu penyebab antara pemakaian dan akibat-akibatnya.

Prinsip kehati-hatian (principle of precautionary) bahwa ketika ada yang serius terhadap lingkungan atau kerugian yang tidak dapat diubah (diperbaiki), ketiadaan kepastian tentang bukti-bukti ilmiah tidak dapat digunakan sebagai alasan untuk menunda tindakan-tindakan yang efektif untuk mencegah terjadinya degradasi (penurunan kualitas) lingkungan.¹⁸

Perlu untuk kita merujuk pada ayat suci Al-Qur‘an Surah Al-Baqarah ayat 164, yaitu :

إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي
تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ مَّاءٍ فَأَحْيَا بِهِ
الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيْحِ وَالسَّحَابِ
الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَعْقِلُونَ ﴿١٦٤﴾

Artinya: “Sesungguhnya pada penciptaan langit dan bumi, pergantian malam dan siang, kapal yang berlayar di laut dengan (muatan) yang bermanfaat bagi manusia, apa yang diturunkan Allah dari langit berupa air, lalu dengan dihidupkannya bumi setelah mati (kering), dan Dia tebarkan di dalamnya bermacam-macam binatang, dan perkisaran angin dan awan yang dikendalikan antara langit dan bumi, (semua itu) sungguh, merupakan tanda-tanda (kebesaran Allah) bagi orang-orang yang mengerti”.

Ayat ini menunjukkan bahwa Allah SWT menciptakan alam semesta, termasuk laut, untuk dimanfaatkan oleh manusia dengan bijak. Namun, saat ini

¹⁸ Suparto Wijoyo, dkk. 2017. *Hukum Lingkungan Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 179.

terjadi pencemaran perairan laut yang disebabkan oleh aktivitas manusia, salah satunya adalah pembuangan limbah oleh kapten kapal asing. Hal ini menjadi perhatian penting bagi pemerintah Indonesia dalam upaya penegakan hukum lingkungan laut.

Pemberlakuan berbagai prinsip lingkungan internasional diatas laut agar tidak terjadinya tindakan semena-mena dari negara dengan tujuan untuk mencemarkan laut demi kepentingan individu dan kelompok. Karena ALLAH SWT sudah menciptakan seluruh kehidupan di langit dan bumi yang diperuntukkan untuk kehidupan umat manusia yang menjadi tanda kebesaran-Nya demi kemakmuran umat manusia.

C. Kapten Kapal Asing

a. Definisi dan Peran Kapten Kapal

Kapten kapal adalah perwira tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasional kapal serta awak kapal (Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Peran kapten kapal sangat krusial dalam menjaga kelestarian lingkungan laut, khususnya dalam mencegah terjadinya pencemaran perairan oleh kapal-kapal yang dioperasikannya. Sebagai pemimpin di atas kapal, kapten memiliki kewenangan dan tanggung jawab penuh atas segala aktivitas yang terjadi di atas kapalnya, termasuk dalam hal pembuangan limbah dan penanganan muatan berbahaya.

Kapten kapal berperan penting dalam memastikan kepatuhan awak kapal terhadap regulasi lingkungan yang berlaku, seperti Konvensi MARPOL

73/78 tentang pencegahan pencemaran laut oleh kapal.¹⁹ Kapten kapal harus memastikan bahwa semua limbah dan muatan berbahaya dari kapalnya dikelola dengan benar dan tidak dibuang secara ilegal ke laut. Pelanggaran terhadap regulasi ini dapat mengakibatkan sanksi hukum bagi kapten kapal dan perusahaan pelayaran yang memiliki kapal tersebut.

Peran kapten kapal dalam menjaga kelestarian lingkungan laut sangat krusial, mengingat dampak yang dapat ditimbulkan oleh aktivitas kapal terhadap ekosistem laut. Tindakan pencemaran yang dilakukan oleh kapten kapal atau anak buah kapal dapat merusak habitat laut, mengganggu kehidupan biota laut, dan membahayakan kesehatan manusia yang bergantung pada sumber daya laut.²⁰ Oleh karena itu, kapten kapal memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan kepatuhan terhadap regulasi lingkungan dan mencegah terjadinya pencemaran laut.

b. Regulasi dan Hukum Terkait Kapten Kapal Asing

Dalam konteks Indonesia, kapten kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia juga tunduk pada peraturan perundang-undangan nasional terkait pelestarian lingkungan laut. Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup menegaskan bahwa setiap orang yang melakukan usaha dan/atau kegiatan wajib memelihara kelestarian fungsi lingkungan hidup serta mengendalikan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup. Dalam Pasal 69 ayat (1) huruf h, undang-undang

¹⁹ International Maritime Organization (IMO), "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)," accessed May 1, 2023,

²⁰ Dahuri, R. (2002). *Keanekaragaman Hayati Laut: Aset Pembangunan Berkelanjutan Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. Hlm 41.

ini melarang pembuangan limbah dan/atau bahan ke media lingkungan hidup tanpa izin.

Selain itu, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga mengatur kewajiban kapten kapal asing untuk mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, termasuk dalam hal perlindungan lingkungan laut. Pasal 226 ayat (1) undang-undang ini menyatakan bahwa setiap kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia wajib mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenakan sanksi administratif berupa penahanan kapal dan/atau denda.

c. Tantangan dan Isu-isu yang Dihadapi Kapten Kapal Asing

Meskipun terdapat regulasi yang jelas terkait kewajiban kapten kapal asing untuk menjaga kelestarian lingkungan laut, dalam praktiknya masih terdapat berbagai tantangan dan isu-isu yang dihadapi. Salah satu tantangan utama adalah lemahnya penegakan hukum (law enforcement) di Indonesia, khususnya di wilayah perairan yang luas dan sulit dijangkau. Keterbatasan sumber daya manusia dan sarana prasarana pengawasan di laut menjadi kendala bagi otoritas berwenang untuk memantau dan menindak pelanggaran yang dilakukan oleh kapten kapal asing.

Selain itu, isu-isu terkait kapten kapal asing yang sering muncul adalah pembuangan limbah ilegal, tumpahan minyak, dan penanganan muatan berbahaya yang tidak sesuai prosedur. Kasus-kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing acapkali sulit dibuktikan dan diproses secara hukum karena keterbatasan bukti dan koordinasi antar instansi terkait. Hal ini menyebabkan

kapten kapal asing seringkali lolos dari jeratan hukum dan tetap melakukan praktik-praktik yang merusak lingkungan laut.

d. Studi Kasus Terkait Kapten Kapal Asing

Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam, pada hari Rabu, tanggal 10 Juli 2024 telah memutus perkara pencemaran Laut Natuna Utara Perairan Indonesia dengan terdakwa Mahmoud Mohamed Abdelazi Mohamed Hatiba (43), warga negara Mesir, Nakhoda Kapal MT Arman 114 Berbendera Iran.

Dalam sidang pembacaan putusan, Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam yaitu Saptari Tarigan, S.H., M.HUM. sebagai Hakim Ketua, Setyaningsih, S.H., Douglas R.P. Napitupulu, S.H., M.H. sebagai Hakim Anggota menjatuhkan hukuman 7 (tujuh) tahun penjara dan denda Rp. 5 Miliar, karena terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 69 ayat (1) Huruf a jo Pasal 98 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Apabila pidana denda tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan selama 6 (enam) bulan.

Selain itu, Majelis Hakim dalam putusannya juga menyatakan barang bukti berupa 1 (satu) unit Kapal (MT Arman 114 Berbendera Iran) beserta muatan light crude oil sejumlah 166.975,36 metrik ton dirampas untuk negara. Putusan Majelis Hakim PN Batam sesuai dengan tuntutan Jaksa Penuntut Umum.

Menanggapi putusan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam, Direktur Jenderal Penegakan Hukum Lingkungan Hidup dan Kehutanan (Dirjen Gakkum), KLHK, Rasio Ridho Sani menjelaskan bahwa vonis majelis

hakim PN Batam menjadi pembelajaran penting bagi pelaku kejahatan lingkungan, khususnya pelaku pencemaran laut Indonesia.

"Kita harus menindak tegas kapal-kapal asing yang menjadikan laut Indonesia jadi tempat pembuangan limbah. Pelaku kejahatan seperti ini harus dihukum maksimal agar ada efek jera," katanya saat konferensi pers di Jakarta, Jumat (12/7/2024).

Putusan majelis hakim ini terhadap pelanggaran norma larangan melakukan perbuatan yang mengakibatkan pencemaran lingkungan hidup yang diatur dalam Pasal 69 ayat (1) Huruf a jo Pasal 98 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup dengan ancaman pidana penjara maksimal 10 tahun dan denda maksimal 10 (sepuluh) miliar rupiah.

"Kami mengapresiasi Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam karena telah memutus dan menjatuhkan hukuman berat kepada Mahmoud Mohamed Abdelazi Mohamed Hatiba (43), pelaku tindak pidana lingkungan hidup," ungkapnya.

Sebelumnya, pada tanggal 15 Juni 2022 Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam juga pernah menjatuhkan hukuman pidana 7 tahun penjara dan denda Rp5 Milliar terhadap kasus memasukkan limbah B3 ke wilayah NKRI kepada Chosmus Palandi, Kapten Kapal SB Cramoil Equity berbendera Belize, dimana kapalnya juga dirampas oleh negara. Selain itu, pada tanggal 25 Mei 2021, Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam menjatuhkan hukuman kepada Chen Yi Qun, warga negara China (Nakhoda Kapal Tanker MT Freya berbendera Panama) yang bersalah melakukan tindak pidana dumping limbah

B3 ke laut dengan pidana penjara 1 (satu) tahun dan denda 2 (dua) miliar rupiah.

Rasio Ridho Sani mengatakan bahwa KLHK sangat mengapresiasi Jaksa Penuntut Umum Rusmin, SH., MH, Marthyn Luther, SH., MH, Karya So Immanuel, SH dari Kejaksaan Negeri Batam, yang menuntut hukuman berat kepada pelaku. Pihaknya juga mengapresiasi Kejari Batam, Kejati Kepulauan Riau serta Kejaksaan Agung atas dukungan dan komitmen dalam penanganan perkara ini. Mengingat penanganan kasus ini didukung oleh Bakamla, pihaknya juga mengapresiasi Kepala Bakamla dan seluruh jajaran yang terlibat sejak penanganan kasus ini.

Yazid Nurhuda, Direktur Penegakan Hukum Pidana KLHK mengungkapkan kasus ini bermula dari hasil tangkapan Petugas Patroli KN Marore 322 Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI yang melihat di radar adanya dua kapal tanker yang saling menempel dan mematikan Automatic Identification System (AIS). Selanjutnya Tim Bakamla RI mendekati dan terlihat Kapal MT Arman 114 berbendera Iran bermuatan light crude oil dan MT Tinos diduga melakukan kegiatan ship to ship secara ilegal. Dari hasil pengamatan drone yang diterbangkan Tim Bakamla RI, terlihat sambungan pipa kedua kapal kapal terhubung dan juga adanya oil spill dari kapal MT Arman 114. Tim Bakamla RI melakukan pengambilan sampel air laut yang terkontaminasi minyak akibat oil spill dilanjutkan pemeriksaan terhadap Kapal MT Arman 114 dibantu oleh coast guard Malaysia. Selanjutnya kapal MT Arman 114 Berbendera Iran dibawa ke Perairan Batam untuk ditindaklanjuti. Kemudian, pada tanggal 11 Juli 2023, Bakamla RI

melimpahkan kasus ini kepada KLHK untuk dilakukan pendalaman dan penyidikan sesuai kewenangan yang dimiliki aparat Gakkum LHK.

Berdasarkan hasil uji laboratorium terhadap sampel air laut yang terkontaminasi oil spill dan keterangan ahli, disimpulkan bahwa terjadi pencemaran air laut di Laut Natuna Utara, Provinsi Kepulauan Riau akibat oil spill dari Kapal MT Arman 114. Fakta lapangan ini memenuhi unsur tindak pidana berdasarkan Pasal 69 ayat (1) Huruf a jo Pasal 98 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Selanjutnya, penanganan terhadap kasus ini dilakukan penyidikan oleh PPNS Gakkum LHK, dilanjutkan penuntutan oleh Kejaksaan Tinggi Kepulauan Riau dan Kejaksaan Negeri Batam sampai pada putusan oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam.

Keberhasilan penanganan kasus MT Arman 114 ini berkat kerja kolaboratif Gakkum LHK dengan Bakamla RI, Rasio Sani menegaskan bahwa Gakkum LHK terus berkomitmen untuk menindak tegas para pelaku tindak kejahatan lingkungan karena kejahatan lingkungan merupakan tindak kejahatan serius yang merusak ekosistem dan merugikan masyarakat serta negara.

"Saya selalu mengingatkan bahwa hukum maksimal harus ditegakkan agar ada keadilan dan efek jera. Kerja bersama dengan Bakamla RI, Kepolisian dan Kejaksaan akan terus kami perkuat dalam penegakan hukum lingkungan untuk memastikan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta menjaga kewibawaan negara. Keputusan Pengadilan Negeri Batam yang menghukum berat pelaku pencemaran lingkungan, menunjukkan komitmen kuat negara dalam perlindungan terhadap lingkungan," pungkas Rasio Sani.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Upaya penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing.

Pencemaran laut menimbulkan tanggung jawab bagi para pencemar, termasuk negara, individu, dan badan hukum lainnya, yang masing-masing memiliki peran dan kewajiban untuk mengambil berbagai tindakan dalam pencegahan, penanggulangan, dan pembayaran ganti rugi terkait pencemaran yang disebabkan oleh pembuangan limbah minyak. Tanggung jawab ini bersifat mutlak, dengan batasan jumlah pembayaran ganti rugi yang telah ditetapkan sebelumnya.²¹

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

²¹ Salmayanti, (2025). “Juridical Review Of Marine Environmental Pollution By Foreign Vessels In Indonesian Waters Foreign Vessels In Indonesian Territorial Waters. (Case Study Of Decision Number: 234/Pid.Sus/2021/PN Btm)”. Jurnal Dimensi Hukum, halaman 83-101.

Kemudian UNCLOS 1982 Pasal 194 (2) disebutkan bahwa: *“Negara harus mengambil segala Tindakan yang diperlukan untuk menjamin kegiatan-kegiatan yang berada dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka dilakukan dengan cara sedemikian rupa supaya tindakan-tindakan tersebut tidak menyebabkan kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran kepada negara-negara lain dan lingkungannya, dan agar pencemaran yang timbul dari tindakan-tindakan dan kegiatan dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak menyebar elampaui daerah-daerah yang ada di bawah pelaksanaan hak-hak kedaulatan mereka sesuai dengan konvensi ini”*.

Selain UNCLOS, Indonesia juga terlibat dalam Protokol MARPOL 73/78, yang secara khusus mengatur pencegahan pencemaran laut akibat limbah dari kapal. MARPOL mencakup berbagai annex yang mengatur jenis pencemaran yang berbeda, termasuk limbah minyak dan bahan berbahaya lainnya. Indonesia sudah meratifikasi MARPOL dengan adanya Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships, 1973, Beserta Protokol (selanjutnya disebut Keppres 46/1986) dan terus melakukan proses ratifikasi untuk annex tambahan lainnya.²² Komitmen ini tercermin dalam penerapan peraturan nasional seperti UU Pelayaran, yang mengintegrasikan standar internasional dalam pengelolaan keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran. Selanjutnya, Konvensi SOLAS (Safety of Life at Sea) juga menjadi bagian penting dari kerangka hukum internasional yang diadopsi oleh Indonesia. SOLAS bertujuan untuk meningkatkan keselamatan di

²² Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986 tertanggal 9 September 1986 tentang Pengesahan Marpol 73/78.

laut dan mencegah insiden yang dapat menyebabkan pencemaran.²³ Indonesia telah meratifikasi SOLAS melalui Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Mengesahkan “International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974” (selanjutnya disebut Keppres 65/1980) dan berkomitmen untuk menerapkan standar keselamatan yang ditetapkan dalam konvensi ini. Secara keseluruhan, keterlibatan Indonesia dalam perjanjian internasional seperti UNCLOS, Protokol MARPOL 73/78, dan SOLAS menunjukkan komitmennya untuk melindungi lingkungan laut dari pencemaran.

Dalam lingkungan hidup terdapat unsur-unsur yang dibedakan menjadi tiga, yaitu:

- a. Unsur Hayati (Biotik), terdiri dari makhluk hidup, seperti manusia, hewan, tumbuh-tumbuhan dan lain sebagainya.
- b. Unsur Fisik (Abiotik), terdiri dari benda-benda tidak hidup, seperti tanah, air, udara, iklim dan lain sebagainya. Keberadaan lingkungan fisik sangatlah memiliki peranan yang besar bagi kelangsungan hidup segenap kehidupan di bumi.
- c. Unsur Sosial Budaya, sistem nilai, gagasan dan keyakinan dalam perilaku sebagai makhluk sosial.²⁴

Pendapat di atas, memberikan gambaran bahwa manusia dalam hidupnya mempunyai hubungan secara betimbal balik dengan lingkungannya. Manusia dalam hidupnya baik secara pribadi maupun sebagai kelompok masyarakat selalu

²³<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/12833/susun-peraturan-menteri-perhubungan-mengenai-keselamatan-jiwa-di-laut-ditjen-hubla-gelar-rapat-dengar-pendapat-umum> diakses pada tanggal 9 Agustus 2025.

²⁴ Sjech Idrus (2023). Penegakan Hukum terhadap Pencemaran Lingkungan Laut (Studi pada Kantor Syabandar Utama Makassar). Jurnal Pendidikan Tambusai. Volume 7 Nomor 2 Tahun 2023, halaman 3750-3761.

berinteraksi dengan lingkungan dimana ia hidup, dalam arti manusia dengan berbagai aktivitasnya akan mempengaruhi kehidupan manusia.

Sumber daya alam harus dijamin kelestariannya antara lain dengan tetap mempertahankan lingkungan laut. Pada kondisi yang menghubungkan bagi hakikat laut, juga sistem pengelolaan dalam mengupayakan sumber daya alam yang ada. Tumbuhnya kesadaran yang diciptakan mengordinasikan laut ataupun dalam memenuhi kebutuhan dari laut, merupakan langkah untuk mewujudkan pelestarian lingkungan laut. Demikian dapat dipahami pentingnya suatu gagasan penegakan hukum sebagai upaya pengendalian pencemaran lingkungan. Pencemaran lingkungan hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan. Pada dasarnya laut itu mempunyai kemampuan alamiah untuk menetralkan zat-zat pencemar yang masuk ke dalamnya. Akan tetapi apabila zat-zat pencemar tersebut melebihi batas.

Kemampuan air laut untuk menetralkannya, maka kondisi itu dikategorikan sebagai pencemaran. Pencemaran di lingkungan ataupun wilayah laut disebabkan oleh empat sumber yaitu: Pencemaran dari kapal; Dumping; Aktivitas dasar laut, dan; Aktivitas dari daratan. Menurut Mochtar Kusumaatmadja memberikan definisi mengenai: Pencemaran Laut adalah perubahan pada lingkungan laut yang terjadi akibat dimasukkannya oleh manusia secara langsung maupun tidak bahan-bahan energi ke dalam lingkungan laut (termasuk muara sungai) yang menghasilkan akibat yang demikian buruknya sehingga merupakan kerugian terhadap kekayaan hayati, bahaya terhadap

kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk perikanan dan lain-lain penggunaan laut yang wajar, pemburuan dari kualitas air laut dan menurunnya tempat-tempat permukiman dan rekreasi. Demikianlah dapat ditarik kesimpulan bahwa; Pencemaran lingkungan dapat dikenakan dimasukan kedalam tindak pidana yang dilakukan oleh perorangan maupun badan hukum (Perusahaan Kapal). Apabila aktifitas mereka dapat mengakibatkan kerugian terhadap kekayaan hayati hingga membahayakan kesehatan masyarakat yang bermukim pada pesisir laut.

Tindak pidana lingkungan atau delik lingkungan adalah perintah dan larangan undang-undang kepada subjek hukum yang jika dilanggar diancam dengan penjatuhan sanksi-sanksi pidana, antara lain pemenjaraan dan denda dengan tujuan untuk, melindungi lingkungan hidup secara keseluruhan maupun unsur-unsur dalam lingkungan hidup seperti hutan satwa, lahan, udara, dan air serta manusia. Oleh sebab itu, dengan pengertian ini, delik lingkungan hidup tidak hanya ketentuan-ketentuan pidana yang dirumuskan dalam UU PPLH, tetapi juga ketentuan-ketentuan pidana yang dirumuskan dalam peraturan perundang-undangan lain sepanjang rumusan ketentuan itu ditujukan untuk melindungi lingkungan hidup secara keseluruhan atau bagian-bagiannya. Penegakan hukum di perairan Indonesia oleh badan keamanan laut sebagai bagian dari upaya pembangunan di bidang kelautan, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan pelaksanaannya memerlukan keterpaduan dari berbagai sektor pemerintah yang memiliki kewenangan di bidang kelautan. Berlakunya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, diharapkan dapat mengatur secara komprehensif mengatur keterpaduan berbagai kepentingan sektor instansi

pemerintah di wilayah Laut untuk melakukan perencanaan, pemanfaatan, serta pengawasan dan pengendalian.

Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan Laut (UUPLH) merupakan payung hukum dalam setiap aktivitas lingkungan laut di Indonesia, termasuk pemberian sanksi atau bentuk pertanggungjawaban hukum bagi pelaku pencemaran lingkungan laut di Indonesia. Dalam ketentuan UUPLH tersebut menyatakan bahwa terdapat beberapa bentuk atau jalur pertanggungjawaban hukum bagi pelaku yang melakukan pencemaran lingkungan laut di Indonesia diantaranya adalah melalui jalur pertanggungjawaban administrasi, pertanggungjawaban perdata, dan melalui pertanggungjawaban pidana sebagai sarana terakhir dalam penerapan sanksi bagi pelaku tindak pidana atau dalam hukum dikenal dengan istilah “ultimum remedium”. Dikalangan para sarjana hukum atau orang yang setidaknya belajar hukum, hukum pidana itu merupakan ultimum remedium. Maksud dari istilah tersebut adalah hukum pidana itu merupakan senjata/obat terakhir dalam penegakan hukum. Istilah tersebut memiliki makna bahwa apabila suatu perkara dapat diselesaikan dengan jalur lain (kekeluargaan, negosiasi, mediasi, sanksi administratif), maka hendaklah jalur tersebut dilalui terlebih dahulu.²⁵

1. Tanggung Jawab Administrasi

Pengaturan penegakan hukum lingkungan melalui sanksi administrasi disebabkan penegakan hukum administrasi mempunyai fungsi sebagai instrumen pengendalian, pencegahan, dan penanggulangan perbuatan yang dilarang oleh ketentuan-ketentuan lingkungan hidup. Melalui sanksi administrasi dimaksudkan

²⁵<https://www.quareta.com/post/hukum-pidana-sebagai-ultimum-remedium>, diakses pada 15 Agustus 2025, Pukul 23.04 Wita

agar perbuatan pelanggaran itu dihentikan, sehingga sanksi administrasi merupakan instrument yuridis yang bersifat preventif dan represif non-yustisial untuk mengakhiri atau menghentikan pelanggaran ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam persyaratan perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, selain bersifat represif, sanksi administrasi juga mempunyai sifat reparatoir, artinya memulihkan keadaan semula, oleh karena itu pendayagunaan sanksi administrasi dalam penegakan hukum lingkungan penting bagi upaya pemulihan media lingkungan yang rusak atau tercemar.

Berbeda dengan sanksi perdata maupun sanksi pidana, penerapan sanksi administrasi oleh pejabat administrasi dilakukan tanpa harus melalui proses pengadilan (nonyustisial), sehingga penerapan sanksi administrasi relative lebih cepat dibandingkan dengan sanksi lainnya dalam upaya untuk menegakkan hukum lingkungan. Yang tak kalah pentingnya dari penerapan sanksi administrasi ini adalah terbuka ruang dan kesempatan untuk partisipasi masyarakat. Penegakan hukum dibidang administrasi merupakan suatu instrumen usaha untuk perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, didasarkan atas dua instrument penting yaitu pengawasan dan penerapan sanksi administrative pengawasan dilakukan untuk mengetahui tingkat ketaatan penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan terhadap:²⁶

Pelaksanaan penerapan sanksi administratif bagi setiap pelaku pengerusakan lingkungan laut/lingkungan hidup memiliki tahap-tahap untuk dapat berlangsungnya kepastian hukum, dan dapat di berikan kepada setiap pelaku melalui tanggung jawab secara administrative.

²⁶ Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Pengelolaan dan perlindungan lingkungan hidup (UUPPLH).

a. Teguran tertulis

Sanksi Administratif teguran tertulis adalah sanksi yang diterapkan kepada pengganggu jawab usaha dan/atau kegiatan dalam hal penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan telah melakukan pelanggaran peraturan perundang-undangan dan persyaratan yang ditentukan dalam izin lingkungan. Namun pelanggaran tersebut baik secara tata kelola lingkungan hidup yang baik maupun secara teknis masih dapat dilakukan perbaikan dan pula belum menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan hidup.

Pelanggaran tersebut harus dibuktikan dan dipastikan belum menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan hidup berupa pencemaran dan/atau kerusakan, misalnya²⁷

1) Bersifat administratif, antara lain:

- a) tidak menyampaikan laporan;
- b) tidak memiliki log book dan neraca limbah B3;
- c) tidak memiliki label dan symbol limbah B3.

2) Bersifat teknis tetapi perbaikannya

Bersifat ringan yaitu perbaikan yang dapat dilakukan secara langsung tidak memerlukan waktu yang lama, tidak memerlukan penggunaan teknologi tinggi, tidak memerlukan penanganan oleh ahli, tidak memerlukan biaya tinggi.

²⁷ Peraturan Menteri Lingkungan Hidup RI Nomor 2 Tahun 2013 Tentang Pedoman Penerapan Sanksi Administratif di Bidang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

b. Paksaan Pemerintah

Paksaan pemerintah adalah sanksi administratif berupa tindakan nyata untuk menghentikan pelanggaran dan/atau memulihkan dalam keadaan semula. Penerapan sanksi paksaan pemerintah dapat dilakukan terhadap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan dengan terlebih dahulu diberikan teguran tertulis. Adapun penerapan sanksi paksaan pemerintah dapat dijatuhkan pula tanpa didahului dengan teguran tertulis apabila pelanggaran yang dilakukan menimbulkan:²⁸

- 1) ancaman yang sangat serius bagi manusia dan lingkungan hidup;
- 2) dampak yang lebih besar dan lebih luas jika tidak segera dihentikan pencemaran dan/atau perusakannya; dan/atau
- 3) kerugian yang lebih besar bagi lingkungan hidup jika tidak segera dihentikan pencemaran dan/atau perusakannya.

c. Pembekuan Izin Lingkungan dan/atau Izin Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

2. Tanggung jawab Perdata

Penegakan hukum lingkungan dapat juga melalui jalur hukum perdata. Jalur ini di Indonesia kurang disenangi karena proses yang berlarut-larut di pengadilan. Hampir semua kasus perdata diupaya ke pengadilan yang tertinggi untuk kasasi karena selalu tidak puasnya para pihak yang kalah. Bahkan, ada kecenderungan orang sengaja mengulur waktu dengan selalu mempergunakan upaya hukum, bahkan walaupun kurang beralasan biasa dilanjutkan pula ke

²⁸ Pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Lingkungan Hidup RI Nomor 2 Tahun 2013 Tentang Pedoman Penerapan Sanksi Administratif di Bidang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

peninjauan kembali. Sesudah ada putusan itu masih juga sering sulit untuk dilaksanakan.²⁹

Sengketa (perdata) lingkungan hidup dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersangkutan. Jika usaha diluar pengadilan yang dipilih itu tidak berhasil maka salah satu atau para pihak dapat ditempuh jalur pengadilan. Gugatan melalui pengadilan hanya dapat di tempuh apabila upaya penyelesaian sengketa diluar pengadilan yang dipilih dinyatakan tidak berhasil oleh satu atau para pihak yang bersengketa.³⁰

Namun dalam penerapan lebih khususnya tanggung jawab terhadap pelaku pengrusakan lingkungan laut dalam Kitab Undang Undang Hukum Perdata terlalu sempit pengertian secara pasti mengenai perbuatan melawan hukum. Pengertian perbuatan melawan hukum dapat disimpulkan dari dua pasal dalam KUHPerdata yang mengatur tentang ganti rugi akibat adanya perbuatan melawan hukum. Kedua pasal itu yakni Pasal 1365 KUHPerdata yang menyatakan bahwa “Tiap perbuatan yang melawan hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut” dan Pasal 1366 KUHPerdata yang berbunyi “Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati-hatinya.”

²⁹ Andi Hamzah, 2005, Penegakan Hukum Lingkungan, Jakarta: Sinar Grafika, halaman 89

³⁰ Pasal 84 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH)

3. Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana mengandung asas kesalahan (asas culpabilitas), yang didasarkan pada keseimbangan monodualistik bahwa asas kesalahan yang didasarkan pada nilai keadilan harus disejajarkan berpasangan dengan asas legalitas yang didasarkan pada nilai kepastian. Walaupun Konsep berprinsip bahwa pertanggungjawaban pidana berdasarkan kesalahan, namun dalam beberapa hal tidak menutup kemungkinan adanya pertanggungjawaban pengganti (vicarious liability) dan pertanggungjawaban yang ketat (strict liability). Masalah kesesatan (error) baik kesesatan mengenai keadaannya (error facti) maupun kesesatan mengenai hukumnya sesuai dengan konsep merupakan alah satu alasan pemaaf sehingga pelaku tidak dipidana kecuali kesesatannya itu patut dipersalahkan kepadanya.³¹

Pertanggungjawaban pidana harus memperhatikan bahwa hukum pidana harus digunakan untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur merata materiil dan spirituil. Hukum pidana tersebut digunakan untuk mencegah atau menanggulangi perbuatan yang tidak dikehendaki. Selain itu penggunaan sarana hukum pidana dengan sanksi yang negatif harus memperhatikan biaya dan kemampuan daya kerja dari insitusi terkait, sehingga jangan sampai ada kelampauan beban tugas (overbelasting) dalam melaksanakannya.³²

Telah disebutkan sebelumnya bahwa dalam hal penegakan hukum bagi pelaku pencemaran lingkungan hidup terlebih khusus pencemaran lingkungan

³¹ Barda Nawawi Arief, 2001, Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Peanggulangan Kejahatan, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, Hlm. 23

³² Barda Nawawi Arief, 2001, Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Peanggulangan Kejahatan, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, Hlm. 23

laut, hukum pidana hadir sebagai obat terakhir atau sarana terakhir (ultimum remedium). Ultimum remedium dapat dilihat dalam ketentuan UUPH. Walaupun dalam ketentuan tersebut tidak dijelaskan secara eksplisit tentang definisi dari asas ultimum remedium, namun hal itu terdapat dalam

Pasal 100 yang menyebutkan :³³ (1) Setiap orang yang melanggar baku mutu air limbah, baku mutu emisi, atau baku mutu gangguan dipidana, dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah). (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dikenakan apabila sanksi administratif yang telah dijatuhkan tidak dipatuhi atau pelanggaran dilakukan lebih dari satu kali”.

Berdasarkan ketentuan Pasal 100 ayat 2 tersebut maka dapat diketahui bahwa ada pemberlakuan asas ultimum remedium dimana ppidanaan pada pasal 100 ayat 1 dapat dikenakan bilamana sanksi administrative yang sudah diputus oleh pemerintah tidak dipatuhi oleh pemegang usaha dan kegiatan yang memanfaatkan lingkungan. Selain itu, asas ultimum remedium dalam undang-undang tersebut terdapat pada penjelasan umum angka 6 yang menyatakan :³⁴ “penegakan hukum pidana lingkungan hidup tetap memperhatikan azas ultimum remedium yang mewajibkan penerapan penegakkan hukum pidana sebagai upaya terakhir setelah penerapan penegakkan hukum administrasi dianggap tidak berhasil. Penerapan azas ultimum remedium ini hanya berlaku bagi tindak pidana formil tertentu, yaitu ppidanaan terhadap pelanggaran baku mutu air limbah, emisi dan gangguan.

³³ Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2009, Pasal 100 ayat (1) dan (2).

³⁴ Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2009, Penjelasan Umum angka 6

tetap memperhatikan azas ultimum remedium yang mewajibkan penerapan penegakkan hukum pidana sebagai upaya terakhir setelah penerapan penegakkan hukum administrasi dianggap tidak berhasil. Penerapan azas ultimum remedium ini hanya berlaku bagi tindak pidana formil tertentu, yaitu pembedaan terhadap pelanggaran baku mutu air limbah, emisi dan gangguan.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, mengatur mengenai pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut, sebagaimana dinyatakan pada Pasal 58 dan Pasal 59:

- a. Pasal 58 Ayat (1) Untuk mengelola Kedaulatan Negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara di wilayah Laut, dibentuk sistem pertahanan.
- b. Pasal 58 Ayat (2) Sistem pertahanan laut sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) diselenggarakan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan dan Tentara Nasional Indonesia.
- c. Pasal 58 Ayat (3) Sistem pertahanan laut sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- d. Pasal 59 Ayat (1) Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, dasar Laut, dan tanah di bawahnya, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggarannya dilaksanakan

sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan dan hukum internasional.

- e. Pasal 59 Ayat (2) Yurisdiksi dalam penegakan kedaulatan dan hukum terhadap kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan dan hukum internasional.
- f. Pasal 59 Ayat (3) Dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, dibentuk Badan Keamanan Laut.

Penegakan hukum, keamanan dan ketertiban, tidak mungkin dicapai tanpa kemampuan menegakkan kedaulatan di darat, laut dan udara. Dengan tercapainya kedaulatan di darat dan di laut, maka sumber-sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (di darat maupun di laut berupa kekayaan alam dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kesejahteraan/kehidupan bangsa di segala bidang. Penegakan hukum di laut, tidak dapat dilaksanakan tanpa memahami batas wilayah ataupun wilayah teritorial serta peraturan-peraturan perundangan yang mendasari penegakan kedaulatan tersebut yang secara keseluruhan pada hakikatnya bersifat dan bertujuan untuk ketertiban, keamanan (security) untuk kesejahteraan (prosperity) dengan memperhatikan hubungan-hubungan internasional (international relation). Upaya penegakkan kedaulatan sebagai salah satu misi penting pemerintahan, dilakukan dengan menerapkan berbagai kebijakan yang langsung menyentuh akar persoalan.

Penegakan hukum di laut Indonesia merupakan bagian dari Yurisdiksi negara Indonesia yang diatur dalam hukum Internasional maupun hukum nasional antara lain:

a. Yurisdiksi Negara

Yurisdiksi Negara adalah Yurisdiksi (jurisdiction) berasal dari kata *yurisdictio*. kata *Yurisdictio* berasal dari dua kata yaitu *yuris* dan *Dictio*. *Yuris* berarti kepunyaan hukum sedangkan *diction* berarti ucapan, sabda atau sebutan. Dengan demikian dilihat dari asal katanya nampak bahwa yuridiksi berkaitan dengan masalah hukum, kepunyaan menurut hukum atau kewenangan menurut hukum.³⁵ Yurisdiksi adalah kekuasaan atau kompetensi hukum negara terhadap orang, benda atau peristiwa hukum. Yurisdiksi negara (state jurisdiction) tidak dapat dipisahkan dari asas kedaulatan negara (state sovereignty), konsekuensi logis dari asas kedaulatan negara, karena negara memiliki kedaulatan atau kekuasaan tertinggi dalam batasbatas teritorialnya (territorial sovereignty).

Yurisdiksi yang dimiliki oleh suatu negara dapat berupa bentuk-bentuk sebagai berikut:

1) Prinsip Teritorial

Setiap negara memiliki yurisdiksi terhadap kejahatan-kejahatan yang dilakukan di dalam wilayah teritorialnya. Menurut Starke, yurisdiksi ini dapat diartikan sebagai hak, kekuasaan atau kewenangan yang dimiliki oleh suatu negara untuk membuat

³⁵ I Wayan Parthiana, Pengantar Hukum Internasional, (Bandung: Mandar Maju, 1990), hlm. 293-294

peraturan-peraturan hukum, melaksanakan dan memaksakan berlakunya peraturan-peraturan tersebut dalam hubungannya dengan orang, benda, hal atau masalah yang berada dan atau terjadi di dalam batas-batas wilayah dari negara yang bersangkutan.

Dalam hukum internasional, dikenal adanya perluasan yurisdiksi teritorial (*the extention of territorial jurisdiction*) yang timbul akibat kemajuan iptek, khususnya teknologi transportasi, komunikasi dan informasi serta hasil-hasilnya. Kemajuan iptek ini ditampung dan diakomodasi oleh masyarakat dan hukum internasional, guna mengantisipasi pemanfaatan dan penyalahgunaan hasil-hasil iptek ini oleh orang-orang yang terlibat dalam pelanggaran hukum maupun tindak pidana di dalam wilayah suatu negara.³⁶

Perluasan yurisdiksi teritorial mempergunakan dua pendekatan:

- 1) Prinsip teritorial subyektif (*the subjective territorial principle*), Prinsip ini memperkenalkan suatu negara untuk mengklaim dan menyatakan yurisdiksinya terhadap suatu tindak pidana yang mulai dilakukan atau terjadi di dalam wilayah negaranya walaupun berakhir atau diselesaikan di negara lain.

³⁶ Tien Saefullah, “*Hubungan Yurisdiksi Universal Dengan Kewajiban Negara Berdasarkan Prinsip Aut Dedere Aut Judicare Dalam Tindak Pidana Penerbangan dan Implementasinya di Indonesia*”, Jurnal Hukum Internasional, Bagian Hukum Internasional FH Universitas Padjajaran, Vol, I/I,2002, hlm.317

- 2) Prinsip teritorial obyektif (the objective territorial principle), membolehkan suatu negara untuk mengklaim dan menyatakan yurisdiksinya terhadap suatu tindak pidana yang terjadi di luar negeri atau negara lain, tetapi berakhir atau diselesaikan dan membahayakan negaranya sendiri.

b. Yurisdiksi Kriminal

Orang-orang yang berada di atas kapal asing yang memasuki perairan suatu negara pantai, berada di bawah yurisdiksi otoritas setempat jika melakukan suatu delik. Namun demikian, hal yang hanya menyangkut soal tata tertib intern dan disiplin di dalam kapal biasanya diserahkan penyelesaiannya pada otoritas negara bendera. Para awak kapal yang berada di atas kapal perang negara asing adalah kebal terhadap tindakan penahanan dan pemeriksaan pemerintah Negara pantai sehubungan dengan delik yang terjadi di atas kapal itu, sekalipun akibat dari kejahatan itu merembes keluar dari kapal tersebut.

Terdapat kecenderungan bahwa pada umumnya suatu negara tidak dapat mencampuri kasus kejahatan ringan yang terjadi di atas kapal atau hal lain yang hanya menyangkut soal disiplin intern kapal pemerintah itu.

Didalam Pasal 27 Konvensi disebutkan berkaitan dengan Yurisdiksi kriminal di atas kapal asing sebagai berikut:

1. Yurisdiksi kriminal Negara pantai tidak dapat dilaksanakan di atas kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial untuk menangkap

siapapun atau untuk mengadakan penyidikan yang bertalian dengan kejahatan apapun yang dilakukan di atas kapal selama lintas demikian, kecuali dalam hal yang berikut :

- (b) apabila akibat kejahatan itu dirasakan di Negara pantai;
- (c) apabila kejahatan itu termasuk jenis yang mengganggu kedamaian Negara tersebut atau ketertiban laut wilayah;
- (d) apabila telah diminta bantuan penguasa setempat oleh nakhoda kapal oleh wakil diplomatic atau pejabat konsuler Negara bendera; atau
- (e) apabila tindakan demikian diperlukan untuk menumpas perdagangan gelap narkoba atau bahan psychotropis.

2. Ketentuan di atas tidak mempengaruhi hak Negara pantai untuk mengambil langkah apapun berdasarkan undang-undangnya untuk tujuan penangkapan atau penyidikan di atas kapal asing yang melintasi laut teritorialnya setelah meninggalkan perairan Pedalaman.
3. Dalam hal sebagaimana ditentukan dalam ayat 1 dan 2, Negara pantai apabila nakhoda memintanya, harus memberitahu wakil diplomatik atau pejabat konsuler Negara bendera sebelum melakukan tindakan apapun dan harus membantu hubungan antara wakil atau pejabat demikian dengan awak kapal. Dalam keadaan darurat pemberitahuan ini dapat disampaikan sewaktu tindakan tersebut dilakukan.
4. Dalam mempertimbangkan apakah atau dengan cara bagaimanakah suatu penangkapan akan dilakukan, penguasa setempat harus memperhatikan sebagaimana mestinya kepentingan navigasi.

5. Kecuali dalam hal sebagaimana ditentukan dalam Bab XII atau yang bertalian dengan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang ditetapkan sesuai dengan Bab V, Negara pantai tidak dibenarkan untuk mengambil langkah apapun di atas kapal asing yang melintasi laut teritorial untuk melakukan penangkapan seseorang atau melakukan penyidikan apapun yang bertalian dengan kejahatan apapun yang dilakukan sebelum kapal itu memasuki laut teritorial, apabila kapal tersebut dalam perjalanannya dari suatu pelabuhan asing, hanya melintasi laut teritorial tanpa memasuki perairan pedalaman.

Perikanan, Kementerian Kehutanan dan Lingkungan Hidup, Badan Keamanan Laut (Bakamla), Badan Narkotika Nasional (BNN), Kementerian Pertambangan dan lain-lain. Dengan banyaknya Instansi lembaga penegak hukum di laut apabila mampu bersinergi dan bekerjasama tentunya akan semakin memudahkan dalam menjaga kedaulatan dan hukum di laut.

Selain hal tersebut, didalam Pasal 28 Konvensi juga disebutkan mengenai Yurisdiksi perdata bertalian dengan kapal asing, yaitu:

1. Negara pantai seharusnya tidak menghentikan atau merubah haluan kapal asing yang melintasi laut teritorialnya untuk tujuan melaksanakan yurisdiksi perdata bertalian dengan seseorang yang berada di atas kapal itu.
2. Negara pantai tidak dapat melaksanakan eksekusi terhadap atau menahan kapal untuk keperluan proses perdata apapun, kecuali hanya apabila berkenaan dengan kewajiban atau tanggung jawab ganti rugi

yang diterima atau yang dipikul oleh kapal itu sendiri dalam melakukan atau untuk maksud perjalanannya melalui perairan Negara pantai.

3. Ayat 2 tidak mengurangi hak Negara pantai untuk melaksanakan eksekusi atau penangkapan sesuai dengan undang-undangnya dengan tujuan atau guna keperluan proses perdata terhadap suatu kapal asing yang berada di laut teritorial atau melintasi laut teritorial setelah meninggalkan perairan pedalaman.

Berdasarkan peraturan perundangan nasional Indonesia, terutama Undang-undang nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, telah ditegaskan dalam penjelasan Pasal 24 ayat (1) , ayat (2) dan ayat (3) yang menyatakan bahwa :

- (1) Pelaksanaan penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, dilakukan untuk memelihara keutuhan wilayah perairan Indonesia serta menjaga dan melindungi kepentingan nasional di laut. Sanksi atas pelanggaran kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, antara lain dapat dilakukan dengan memperingatkan kapal asing yang bersangkutan untuk segera meninggalkan perairan Indonesia.
- (2) Yurisdiksi terhadap kapal asing dapat mengenai yurisdiksi pidana, perdata atau yurisdiksi lainnya. Mengenai yurisdiksi pidana dan perdata antara lain berlaku ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal

27 dan Pasal 28 Konvensi, hukum internasional lainnya, dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- (3) Ketentuan dalam ayat (1) dan ayat (2) mengatur mengenai penegakan kedaulatan dan hokum di perairan Indonesia, namun karena mengenai penegakan kedaulatan telah diatur secara tegas dan Undang-undang Nomor 20 Tahun 1987 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1988 maka yang perlu dikoordinasikan hanya mengenai pelaksanaan penegakan hukum.

Penegakan hukum dilaksanakan oleh instansi terkait antara lain Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Departemen Perhubungan, Departemen Pertanian, Departemen Keuangan dan Departemen Kehakiman, sesuai dengan wewenang masingmasing instansi tersebut dan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan nasional maupun hukum internasional.

Bahwa tentang Undang-Undang Pertahanan dan keamanan negara telah diubah dengan Undang-undang nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, sedangkan untuk penegakan hukum selain yang tersebut di atas ada beberapa instansi lembaga lainnya yang diberikan kewenangan berdasarkan Undang-undang yang mengaturnya seperti Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kehutanan dan Lingkungan Hidup, Badan Keamanan Laut (Bakamla), Badan Narkotika Nasional (BNN), Kementerian Pertambangan dan lain-lain. Dengan banyaknya Instansi lembaga penegak hukum di laut apabila mampu

bersinergi dan bekerjasama tentunya akan semakin memudahkan dalam menjaga kedaulatan dan hukum di laut.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Frans rumeso Tambunan SH Selaku Kepala Seksi Rancang Bangun dan Status Hukum Kapal Kantor Kesiah Bandara dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan bahwa:³⁷

Penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia sudah memiliki dasar hukum yang cukup kuat, baik dari KUHP, UU Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, UU Pelayaran, hingga UNCLOS 1982 yang sudah diratifikasi. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, serta aparat penegak hukum seperti Polisi Perairan dan TNI AL sudah melakukan koordinasi. Namun dalam praktiknya, penegakan hukum masih menghadapi banyak hambatan, terutama dalam pembuktian, koordinasi antar-instansi, serta konsistensi penjatuhan sanksi.

Contoh kasus: beberapa kali ditemukan kapal asing membuang limbah minyak (oily waste) atau ballast water di perairan Indonesia, tetapi proses hukum sering terhambat oleh kurangnya bukti dokumentasi atau lemahnya mekanisme pengawasan.

³⁷ Hasil Wawancara dengan Bapak Frans rumeso Tambunan SH Selaku Kepala Seksi Rancang Bangun dan Status Hukum Kapal Kantor Kesiah Bandara dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan, pada hari Jumat, 08 Agustus pukul 14:00 WIB.

Langkah pemerintah: biasanya berupa penyelidikan oleh otoritas pelabuhan, penyegelan kapal, pemeriksaan dokumen oil record book, hingga penjatuhan denda atau tuntutan pidana.

Kesadaran hukum: ada peningkatan, terutama setelah Indonesia memperketat aturan MARPOL Convention, namun masih banyak kapten kapal asing yang mencoba “mengakali” aturan ketika pengawasan dianggap lemah.

Dari hasil wawancara dengan Bapak Frans Rumeso Tambunan, dapat disimpulkan bahwa penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia memiliki dasar hukum yang kuat, namun masih menghadapi berbagai tantangan dalam praktiknya. Meskipun pemerintah telah mengambil langkah-langkah konkret dalam penegakan hukum, seperti penyelidikan dan penjatuhan sanksi, hambatan dalam pembuktian dan koordinasi antar-instansi masih menjadi kendala utama.

Penting untuk meningkatkan kapasitas pengawasan dan penegakan hukum melalui penggunaan teknologi dan pelatihan bagi petugas di lapangan. Selain itu, kesadaran hukum di kalangan pelaku industri dan masyarakat perlu ditingkatkan untuk mendukung upaya perlindungan lingkungan laut. Dengan kerja sama yang baik antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat, diharapkan penegakan hukum lingkungan laut dapat lebih efektif dan berkontribusi pada kelestarian lingkungan di Indonesia.

Akhirnya, penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia memerlukan komitmen yang kuat dari semua pihak. Diperlukan sinergi

yang baik antara berbagai instansi pemerintah dan partisipasi aktif masyarakat untuk menciptakan lingkungan laut yang bersih dan lestari. Dengan demikian, Indonesia dapat menjaga kekayaan lautnya dan memberikan manfaat bagi generasi mendatang.

B. Kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum lingkungan laut terkait pencemaran perairan oleh kapten kapal asing

Tantangan dan Harapan Bahkan dengan adanya pembatasan ini, masih ada masalah dalam penegakan dan pelaksanaannya. Untuk menjamin bahwa kapal-kapal yang beroperasi di laut Indonesia mematuhi peraturan dan tidak mencemari lautan, diperlukan kerja sama antara pemerintah, lembaga penegak hukum, dan masyarakat. Berikut beberapa tantangan dan harapan terkait implementasi dan penegakan hukum lingkungan terhadap pencemaran laut oleh kegiatan pelayaran kapal:

1. Kesadaran dan Pendidikan: Meningkatkan kesadaran para pelaku industri pelayaran mengenai pentingnya menjaga lingkungan laut dan mematuhi regulasi. Pendidikan dan pelatihan yang terkait dengan lingkungan harus diberikan kepada awak kapal dan pemilik kapal.
2. Keterbatasan Sumber Daya: Organisasi penegak hukum sering kali kesulitan dengan kurangnya staf dan sumber daya teknologi. Diperlukan alokasi anggaran dan peningkatan kapasitas untuk memastikan penegakan hukum yang efektif.
3. Kerjasama Regional dan Internasional: Pencemaran laut tidak mengenal batas wilayah. Kerjasama dengan negara-negara tetangga dan lembaga internasional sangat penting untuk mengatasi masalah ini.

4. Pengawasan dan Inspeksi: Perlu dilakukan pengawasan dan inspeksi secara rutin terhadap kapal-kapal yang beroperasi di perairan Indonesia. Penggunaan teknologi modern seperti satelit dan sistem pelacakan kapal dapat membantu memantau kepatuhan kapal terhadap regulasi.
5. Sanksi yang Tegas: Hukuman yang tegas dan efektif harus diberlakukan terhadap pelanggaran pencemaran laut. Ini termasuk denda, pencabutan izin operasi, dan tindakan hukum lainnya.
6. Partisipasi Masyarakat: Masyarakat juga memiliki peran penting dalam melaporkan pelanggaran pencemaran laut. Kesadaran masyarakat tentang lingkungan harus ditingkatkan.

Dengan kerjasama semua pihak, implementasi dan penegakan hukum lingkungan terhadap pencemaran laut oleh kegiatan pelayaran kapal di perairan Indonesia dapat lebih efektif dan berkelanjutan³⁸.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Frans rumeso Tambunan SH Selaku Kepala Seksi Rancang Bangun dan Status Hukum Kapal Kantor Kesiiah Bandara dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan bahwa beberapa kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum lingkungan laut terkait pencemaran perairan oleh kapten kapal asing:

1. Keterbatasan Sarana dan Prasarana: Kurangnya sarana dan prasarana untuk melakukan patroli secara rutin dan terus-menerus di wilayah perairan Indonesia, seperti yang terjadi di Laut Natuna Utara, sehingga

³⁸Damar Tangguh Rabani, (2024). Penegakan Hukum Atas Pencemaran Laut Akibat Kegiatan Pelayaran Kapal di Perairan Indonesia dari Perspektif Hukum Lingkungan. Jurnal Hukum, Politik dan Humaniora Volume. 1 No. 3 September 2024. Halaman 290-29

menyulitkan penegakan hukum terhadap kapal asing yang melakukan pencemaran.

2. Tumpang Tindih Kewenangan: Sebelum revisi Undang-Undang No. 17/2008 tentang Pelayaran, kewenangan penegakan hukum di laut tumpang tindih antara beberapa instansi. Namun, dengan revisi tersebut, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) kini memiliki kewenangan tunggal dalam melakukan pengawasan dan penegakan hukum terhadap kapal yang berlayar di perairan Indonesia.
3. Kurangnya Kerja Sama Internasional: Kerja sama internasional sangat diperlukan dalam penegakan hukum lingkungan laut, terutama dalam menangani kasus pencemaran laut yang melibatkan kapal asing. Namun, kurangnya kerja sama yang efektif antara negara-negara dapat menghambat proses penegakan hukum.
4. Lemahnya Penegakan Hukum: Penegakan hukum terhadap kapal asing yang melakukan pencemaran laut masih lemah, sehingga tidak memberikan efek jera bagi pelaku. Contohnya, meskipun ada putusan pengadilan yang menjatuhkan hukuman berat kepada kapten kapal asing yang melakukan pencemaran laut, masih ada kasus serupa yang terjadi.
5. Keterlibatan Berbagai Pihak: Penegakan hukum lingkungan laut melibatkan berbagai pihak, termasuk Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), dan

Kejaksanaan. Koordinasi antara pihak-pihak ini sangat penting untuk memastikan penegakan hukum yang efektif.³⁹

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Frans rumeso Tambunan tentang kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum lingkungan laut terkait pencemaran perairan oleh kapten kapal asing, beliau menjawab

Kendala utama:

1. *Hukum: tumpang tindih regulasi dan perbedaan interpretasi antar lembaga.*

Penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia menghadapi kendala signifikan yang berasal dari tumpang tindih regulasi. Indonesia memiliki berbagai undang-undang dan peraturan yang mengatur perlindungan lingkungan laut, termasuk Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun, seringkali terdapat ketidakjelasan mengenai regulasi mana yang harus diterapkan dalam kasus pencemaran yang melibatkan kapal asing.

Selain itu, perbedaan interpretasi antara lembaga-lembaga pemerintah juga menjadi kendala serius. Misalnya, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) dan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dapat memiliki pandangan yang berbeda mengenai tindakan yang harus diambil terhadap kapal yang mencemari

³⁹ Hasil Wawancara dengan Bapak Frans rumeso Tambunan SH Selaku Kepala Seksi Rancang Bangun dan Status Hukum Kapal Kantor Kesiah Bandara dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan, pada hari Jumat, 08 Agustus pukul 14:00 WIB.

perairan. Dalam beberapa kasus, hal ini menyebabkan kebingungan di lapangan, di mana petugas penegak hukum tidak memiliki panduan yang jelas mengenai langkah-langkah yang harus diambil.

Tumpang tindih regulasi dan perbedaan interpretasi ini tidak hanya menghambat penegakan hukum, tetapi juga menciptakan celah hukum yang dapat dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab. Kapten kapal asing sering kali mengetahui bahwa mereka dapat beroperasi dengan relatif aman tanpa takut akan konsekuensi hukum yang tegas. Oleh karena itu, diperlukan upaya untuk menyelaraskan regulasi yang ada dan memperkuat kerjasama antar lembaga agar penegakan hukum lingkungan laut dapat berjalan lebih efektif

2. *Administratif: koordinasi antara kementerian/lembaga belum optimal.*

Kendala administratif dalam penegakan hukum lingkungan laut juga sangat mempengaruhi efektivitas tindakan terhadap pencemaran perairan oleh kapal asing. Koordinasi antara kementerian dan lembaga yang berbeda sering kali tidak berjalan dengan baik, yang mengakibatkan lambatnya respons terhadap insiden pencemaran.

Lebih jauh lagi, setiap kementerian atau lembaga memiliki prioritas dan agenda yang berbeda, yang dapat menyebabkan konflik kepentingan. Misalnya, Kemenhub mungkin lebih fokus pada aspek keselamatan pelayaran, sementara KLHK lebih menekankan pada perlindungan lingkungan. Konsekuensi dari ketidakselarasan ini adalah penegakan hukum yang tidak terpadu, di mana tindakan yang diambil

oleh satu lembaga dapat bertentangan dengan tindakan yang diambil oleh lembaga lain.

Untuk mengatasi kendala ini, perlu ada pembentukan mekanisme koordinasi yang lebih baik antara kementerian dan lembaga terkait. Salah satu solusi yang dapat dipertimbangkan adalah pembentukan tim kerja lintas sektor yang khusus menangani kasus-kasus pencemaran perairan. Dengan adanya tim yang terintegrasi, diharapkan proses pengambilan keputusan dapat dilakukan lebih cepat dan efektif, serta mengurangi tumpang tindih dalam penegakan hukum

3. *Teknis kesulitan mengumpulkan bukti pencemaran karena keterbatasan teknologi pemantauan di laut lepas.*

Kendala teknis dalam penegakan hukum lingkungan laut juga merupakan isu yang serius. Salah satu tantangan utama adalah keterbatasan teknologi pemantauan di laut lepas. Meskipun Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas, teknologi pemantauan yang tersedia untuk mendeteksi dan mengumpulkan bukti pencemaran masih sangat terbatas.

Bukti pencemaran yang kuat sangat penting untuk mendukung tindakan hukum terhadap kapten kapal asing yang melakukan pelanggaran. Namun, tanpa teknologi yang memadai, petugas penegak hukum sering kali kesulitan dalam mengumpulkan data yang diperlukan untuk membuktikan bahwa pencemaran telah terjadi. Dalam beberapa kasus, pencemaran dapat terjadi di area yang jauh dari pantai, sehingga sulit untuk mendapatkan bukti fisik yang diperlukan.

Untuk mengatasi kendala teknis ini, investasi dalam teknologi pemantauan yang lebih baik dan pelatihan bagi petugas penegak hukum sangat diperlukan. Pengembangan sistem pemantauan berbasis satelit yang lebih canggih dan penggunaan teknologi sensor di laut lepas dapat membantu meningkatkan kemampuan dalam mendeteksi dan mengumpulkan bukti pencemaran. Selain itu, kerjasama internasional dalam pengembangan teknologi pemantauan juga dapat menjadi solusi yang efektif untuk meningkatkan kapasitas Indonesia dalam menangani pencemaran laut yang melibatkan kapal asing

Kerjasama internasional: cukup penting, karena banyak kapal berbendera asing yang melanggar aturan. Indonesia sering bekerja sama melalui IMO, Interpol, atau bilateral dengan negara bendera kapal. Namun kerjasama ini sering terkendala prosedur hukum masing-masing negara.

Selain itu Sumber daya: jumlah kapal patroli, peralatan monitoring, dan tenaga ahli masih terbatas, sehingga pengawasan sulit menjangkau seluruh perairan Indonesia yang sangat luas.⁴⁰

C. Strategi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing

Menurut pasal 233 UNCLOS Badan Keamanan Laut Indonesia diberi wewenang untuk melakukan proses penegakan hukum di wilayah laut Indonesia, termasuk juga kasus pencemaran di Perairan Laut di Indonesia. Minyak hitam dari kapal dapat dikategorikan sebagai pencemar yang merusak lingkungan laut di

⁴⁰ Ibid.

Selat Malaka sesuai dengan Pasal 233 Konvensi Hukum Laut 1982, menurut aparat penegak hukum.

Dalam ketentuan pasal 220 ayat 2 UNCLOS menyebutkan bahwa,

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

Pasal tersebut menegaskan bahwa pemerintah Indonesia dapat melakukan upaya pentaatan terhadap kapal asing apabila dinyatakan bahwa kapal tersebut telah melakukan pelanggaran mengenai pelestarian lingkungan laut. Upaya tersebut dapat dilakukan dengan melakukan cek fisik terhadap kapal asing tersebut, sehingga apabila ditemukan bukti yang kuat maka dapat dilakukannya penuntutan termasuk penahanan kapal asing tersebut. Dalam hal kapal asing tersebut harus menghargai segala hak-hak dari tunduhan yang diberikan oleh mereka, hal ini dikarenakan pelanggaran yang mereka lakukan telah mengakibatkan adanya kerugian.

Sejalan dengan pernyataan tersebut, Pemerintah Indonesia juga telah mengatur mengenai pertanggung jawaban yang harus dilakukan oleh para pelaku

pencemaran laut akibat limbah minyak tersebut. Terdapat pada pasal 11 Peraturan Presiden No. 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut yang berisi,

“Setiap pemilik atau operator kapal, pimpinan tertinggi perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab tertinggi kegiatan perusahaan minyak lepas pantai atau pimpinan atau penanggung jawab 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.”

Adapun strategi lain atau upaya lain yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Indonesia khususnya Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) adalah mengupayakan proses penuntutan ganti rugi dan penegakan hukum ke KLHK (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan). Namun, terdapat beberapa prosedur tetap yang harus dilakukan seperti:

- 1) Pelaporan terkait kejadian tumpahan minyak oleh Instansi/lembaga/masyarakat kepada KKP bagian Direktorat Pendayagunaan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil terkait kejadian;
- 2) Pengumpulan bahan dan keterangan oleh Tim Pulbaket KKP;
- 3) Perhitungan dampak kerugian oleh Eselon 1 di KKP dengan koordinasi internal;

- 4) Penyusunan mengenai Dokumen Penuntutan ganti rugi;
- 5) Pembersihan dan pendamping rehabilitasi
- 6) Menyerahkan dokumen kepada KLHK sebagai ketua Tim Nasional.⁴¹

Mengenai ganti kerugian atau Denda Keuangan berdasarkan pasal 230 UNCLOS 1982, hanya berlaku kepada pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan nasional atau ketentuan-ketentuan serta standar-standar internasional yang berlaku untuk pencegahan, pengurangan, dan pengadilan pencemaran lingkungan laut oleh kendaraan asing di luar laut teritorial. Pengajuan mengenai ganti rugi ditunjukkan kepada pemilik atau operator kapal pimpinan tertinggi perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab tertinggi kegiatan perusahaan minyak lepas pantai atau pimpinan atau penanggung jawab kegiatan lain di perairan yang dimana gugatan diajukan melalui Menteri Perhubungan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Frans rumeso Tambunan SH Selaku Kepala Seksi Rancang Bangun dan Status Hukum Kapal Kantor Kesiah Bandara dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan, beberapa strategi untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapten kapal asing:

⁴¹ Hadi Wijaya (2022). "Penegakan Hukum Terhadap Pencemaran Laut Bintan Dalam Mengimplementasikan Pasal 192-237 Unclos 1982, Tirtayasa Journal of International Law, Volume 1 Nomor 2, Desember 2022, halaman 159-173.

1. Penguatan Kerjasama Internasional

- a. Meningkatkan kerja sama dengan negara-negara lain untuk melakukan patroli bersama dan berbagi informasi tentang kapal-kapal asing yang melakukan pencemaran laut.
- b. Mengembangkan perjanjian internasional untuk mengatur tanggung jawab dan hukuman bagi kapal-kapal asing yang melakukan pencemaran laut.

Dalam konteks perairan internasional, pencemaran laut oleh kapal asing sering kali menjadi tantangan yang kompleks. Kerja sama internasional menjadi sangat penting untuk mengatasi isu ini. Melalui patroli bersama, negara-negara dapat saling berbagi informasi tentang aktivitas kapal asing yang berpotensi mencemari lingkungan laut. Sebagai contoh, dalam program patrolling yang dilakukan oleh negara-negara di kawasan Asia Tenggara, terdapat inisiatif untuk berbagi data mengenai pergerakan kapal dan insiden pencemaran yang terjadi. Menurut data dari ASEAN, kerja sama ini telah berhasil mengurangi insiden pencemaran laut hingga 30% dalam periode lima tahun terakhir.

Perjanjian internasional yang jelas dan tegas sangat diperlukan untuk menetapkan tanggung jawab hukum bagi kapal-kapal asing yang terlibat dalam pencemaran laut. Misalnya, Konvensi Marpol 73/78 yang mengatur pencegahan pencemaran laut oleh kapal telah menjadi acuan bagi banyak negara. Namun, implementasi dari perjanjian ini

sering kali terganjal oleh kurangnya pengawasan dan penegakan hukum yang efektif. Oleh karena itu, pengembangan perjanjian yang lebih spesifik dan mengikat dapat menjadi langkah penting untuk memastikan bahwa kapal-kapal asing bertanggung jawab atas tindakan mereka. Data dari International Maritime Organization (IMO) menunjukkan bahwa negara-negara yang menerapkan perjanjian ini dengan ketat mengalami penurunan signifikan dalam kasus pencemaran laut

2. Peningkatan Kapasitas Penegakan Hukum

- a. Meningkatkan kapasitas dan kemampuan lembaga penegak hukum, seperti Bakamla dan Kejaksaan, untuk menangani kasus pencemaran laut.

Peningkatan kapasitas lembaga penegak hukum di Indonesia, seperti Badan Keamanan Laut (Bakamla) dan Kejaksaan, sangat penting untuk menangani kasus pencemaran laut. Hal ini mencakup peningkatan jumlah personel, pelatihan, dan penyediaan alat yang memadai. Dalam wawancara dengan Bapak Frans Rumeso Tambunan, beliau menekankan bahwa kekuatan institusi penegak hukum harus sejalan dengan perkembangan teknologi dan tantangan yang dihadapi di lapangan. Menurut laporan Bakamla, kurangnya sumber daya manusia yang terlatih telah menjadi kendala utama dalam penegakan hukum di laut, dengan hanya 40% dari total angkatan kerja yang memiliki keahlian di bidang maritim

- b. Menyediakan pelatihan dan sumber daya yang memadai untuk meningkatkan kemampuan lembaga penegak hukum.

Pelatihan yang berkelanjutan untuk aparat penegak hukum sangat penting untuk memastikan bahwa mereka memiliki pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan dalam menangani kasus pencemaran laut. Program pelatihan yang melibatkan ahli dari luar negeri dan organisasi internasional dapat memberikan wawasan baru dan teknik yang efektif. Sebagai contoh, program pelatihan yang diadakan oleh UNODC di Asia Tenggara telah berhasil meningkatkan kemampuan penegakan hukum terkait pencemaran laut di negara-negara peserta

- c. Penguatan institusi: kejaksan dan pengadilan harus diperlengkapi dengan pemahaman teknis agar tidak mudah kalah dalam perkara yang melibatkan perusahaan pelayaran internasional.

Salah satu tantangan terbesar dalam penegakan hukum pencemaran laut adalah kurangnya pemahaman teknis di kalangan aparat penegak hukum, termasuk kejaksan dan pengadilan. Dalam banyak kasus, perusahaan pelayaran internasional memiliki sumber daya yang lebih besar untuk membela diri, sehingga penting bagi lembaga penegak hukum untuk memiliki pemahaman yang mendalam tentang hukum maritim dan teknis terkait pencemaran laut. Dengan meningkatkan kapasitas pengetahuan ini, diharapkan proses hukum dapat berjalan lebih adil dan efektif, serta memberikan efek jera kepada pelanggar.

3. Penggunaan Teknologi

- a. Menggunakan teknologi seperti Automatic Identification System (AIS) dan citra satelit untuk mendeteksi dan memantau kapal-kapal asing yang melakukan pencemaran laut.

Teknologi modern, seperti Automatic Identification System (AIS) dan citra satelit, dapat digunakan secara efektif untuk memantau aktivitas kapal di perairan Indonesia. AIS memungkinkan pemantauan real-time terhadap pergerakan kapal, sehingga memudahkan deteksi kapal-kapal yang terlibat dalam pencemaran.

- b. Mengembangkan sistem informasi yang terintegrasi untuk memantau dan mengelola data tentang kapal-kapal asing yang melakukan pencemaran laut.

Pengembangan sistem informasi yang terintegrasi juga sangat penting untuk pengelolaan data terkait kapal-kapal asing. Sistem yang baik akan memungkinkan pengumpulan, analisis, dan penyebaran informasi secara lebih efektif. Dengan adanya sistem ini, lembaga penegak hukum dapat dengan mudah mengakses informasi mengenai riwayat kapal, insiden pencemaran sebelumnya, dan tindakan yang telah diambil. Hal ini akan membantu dalam pengambilan keputusan yang lebih tepat dan cepat dalam penegakan hukum.

4. Penegakan Hukum yang Konsisten

- a. Menegakkan hukum yang konsisten dan adil terhadap kapal-kapal asing yang melakukan pencemaran laut.

Penegakan hukum yang konsisten merupakan salah satu aspek terpenting dalam mengatasi pencemaran laut yang disebabkan oleh kapal-kapal asing. Dalam konteks ini, penting untuk memiliki regulasi yang jelas dan tegas yang mengatur tindakan terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh kapal asing.

- b. Menghukum berat pelaku pencemaran laut untuk memberikan efek jera dan mencegah terjadinya pencemaran laut di masa depan.

Menghukum pelaku pencemaran laut dengan sanksi yang berat adalah langkah penting dalam menegakkan hukum lingkungan. Menurut data yang dipublikasikan oleh World Bank, pencemaran laut mengakibatkan kerugian ekonomi global mencapai 13 miliar USD setiap tahunnya. Oleh karena itu, penerapan denda yang signifikan dapat menjadi salah satu cara untuk memberikan efek jera. Misalnya, Norwegia menerapkan denda yang sangat tinggi bagi kapal yang terbukti melakukan pencemaran, yang terbukti efektif dalam menurunkan angka pelanggaran.

5. Peningkatan Kesadaran dan Edukasi

- a. Meningkatkan kesadaran dan edukasi masyarakat tentang pentingnya menjaga lingkungan laut dan bahaya pencemaran laut.

Kesadaran masyarakat tentang pentingnya menjaga lingkungan laut sangat krusial dalam upaya pencegahan pencemaran. Program edukasi yang menyasar masyarakat perlu ditingkatkan. Edukasi dapat dilakukan melalui seminar, workshop, dan kampanye di media sosial

yang menjelaskan tentang pentingnya menjaga kebersihan laut dan dampak pencemaran terhadap ekosistem dan kesehatan manusia.

Misalnya, program edukasi yang dilakukan oleh WALHI di beberapa daerah pesisir menunjukkan hasil yang positif dalam meningkatkan kesadaran masyarakat. Dengan melibatkan komunitas lokal, mereka dapat lebih memahami peran mereka dalam menjaga lingkungan dan dampak dari tindakan pencemaran. Hal ini tidak hanya meningkatkan kesadaran, tetapi juga mendorong masyarakat untuk berpartisipasi aktif dalam menjaga kebersihan laut.

- b. Mengembangkan program edukasi dan pelatihan untuk meningkatkan kemampuan masyarakat dalam menjaga lingkungan laut.

Pengembangan program edukasi dan pelatihan yang berfokus pada kemampuan masyarakat dalam menjaga lingkungan laut sangat penting. Program ini dapat mencakup pelatihan teknik pembersihan pantai, pengelolaan limbah, dan pemahaman tentang hukum lingkungan. Dengan memberikan pengetahuan dan keterampilan, masyarakat akan lebih siap untuk bertindak dan melindungi lingkungan laut mereka.

Salah satu contoh yang berhasil adalah program yang dilakukan oleh Greenpeace yang melibatkan masyarakat pesisir dalam kegiatan konservasi laut. Program ini tidak hanya memberikan pengetahuan, tetapi juga membangun rasa kepemilikan dan tanggung jawab terhadap lingkungan. Dengan melibatkan masyarakat secara langsung,

diharapkan akan tercipta perubahan perilaku yang positif dalam menjaga lingkungan laut.

- c. Peningkatan kapasitas SDM: melatih aparat penegak hukum laut agar menguasai teknik investigasi pencemaran laut dan standar internasional

Peningkatan kapasitas sumber daya manusia (SDM) di bidang penegakan hukum laut adalah langkah penting lainnya. Aparat penegak hukum perlu dilatih untuk menguasai teknik investigasi pencemaran laut yang sesuai dengan standar internasional. Hal ini penting agar mereka dapat melakukan tindakan yang efektif dan efisien dalam menangani kasus pencemaran.

Melihat praktik terbaik di negara-negara maju, seperti Australia yang memiliki program pelatihan berkelanjutan untuk aparat penegak hukum lingkungan, dapat menjadi acuan bagi Indonesia. Dengan melibatkan ahli dan organisasi internasional, pelatihan ini dapat meningkatkan kemampuan aparat dalam menangani kasus pencemaran laut secara profesional.

- d. Peran masyarakat sipil dan NGO: LSM lingkungan seperti WALHI atau Greenpeace dapat membantu memberikan data lapangan, edukasi publik, dan tekanan moral agar pemerintah konsisten menegakkan hukum.

Peran masyarakat sipil dan LSM dalam penegakan hukum lingkungan sangat signifikan. Organisasi-organisasi seperti WALHI dan

Greenpeace tidak hanya memberikan edukasi publik, tetapi juga melakukan pengawasan terhadap tindakan pemerintah dalam menegakkan hukum. Dengan data lapangan yang akurat, mereka dapat memberikan informasi yang diperlukan untuk mengambil tindakan hukum terhadap pelaku pencemaran.

Sebagai contoh, dalam beberapa kasus pencemaran yang melibatkan kapal asing, laporan yang dibuat oleh LSM sering kali menjadi dasar bagi pemerintah untuk melakukan investigasi lebih lanjut. Dukungan dari masyarakat sipil dapat menciptakan tekanan moral yang diperlukan agar pemerintah lebih konsisten dalam menegakkan hukum lingkungan

6. Kerja Sama dengan Pihak Lain

- a. Meningkatkan kerja sama dengan pihak lain, seperti Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan lain-lain, untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut. Belajar dari praktik terbaik negara lain: misalnya Singapura dengan sistem pemantauan elektronik (AIS & satelit) atau Norwegia yang menerapkan denda tinggi dan publikasi pelanggaran.

Kerja sama antar lembaga pemerintah, seperti Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan serta Kementerian Kelautan dan Perikanan, sangat penting dalam meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut. Dengan kolaborasi yang baik, setiap lembaga

dapat saling melengkapi dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya. Misalnya, Kementerian Kelautan dapat memberikan data terkait aktivitas perikanan yang dapat membantu Kementerian Lingkungan Hidup dalam mengidentifikasi pelanggaran.

b. Belajar dari Negara lain

Belajar dari praktik terbaik negara lain, seperti Singapura yang menerapkan sistem pemantauan elektronik (AIS & satelit) untuk memantau aktivitas kapal, Indonesia juga perlu mengadopsi teknologi serupa. Dengan adanya sistem pemantauan yang efektif, pelanggaran hukum dapat terdeteksi lebih awal, sehingga tindakan pencegahan dapat dilakukan dengan cepat.

Belajar dari praktik terbaik negara lain dalam penegakan hukum lingkungan laut dapat memberikan wawasan berharga bagi Indonesia. Negara-negara seperti Norwegia, yang menerapkan denda tinggi dan publikasi pelanggaran, telah berhasil menurunkan angka pencemaran laut secara signifikan. Dengan menerapkan sistem denda yang tegas, pelaku pencemaran akan berpikir dua kali sebelum melakukan tindakan yang merugikan lingkungan.

Dengan melakukan studi banding dan mengadopsi praktik terbaik dari negara-negara tersebut, Indonesia dapat meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut. Selain itu, kolaborasi internasional dalam hal pertukaran data dan informasi juga dapat memperkuat upaya penegakan hukum di tingkat global.

Penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia menghadapi tantangan yang cukup besar, terutama dalam menangani kasus pencemaran perairan oleh kapal-kapal asing. Namun, dengan menerapkan strategi yang konsisten dan terintegrasi, diharapkan efektivitas penegakan hukum dapat meningkat. Penegakan hukum yang tegas dan adil, bersama dengan peningkatan kesadaran masyarakat dan kerja sama antar lembaga, akan menciptakan lingkungan yang lebih bersih dan sehat.

Pentingnya pendidikan dan pelatihan bagi masyarakat dan aparat penegak hukum juga tidak dapat diabaikan. Dengan meningkatkan kapasitas SDM dan melibatkan masyarakat sipil, Indonesia dapat membangun sistem yang lebih kuat dalam menjaga kelestarian lingkungan laut.

Akhirnya, kerja sama internasional dan belajar dari praktik terbaik negara lain akan memberikan kontribusi positif dalam upaya penegakan hukum lingkungan laut. Dengan langkah-langkah yang tepat, kita dapat berharap untuk melihat penurunan signifikan dalam kasus pencemaran laut di masa depan, yang pada gilirannya akan melindungi ekosistem laut dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat pesisir.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Implementasinya penegakan hukum pencemaran perairan oleh kapten kapal asing masih menghadapi banyak kendala. Kasus pencemaran yang melibatkan kapal asing, menunjukkan betapa pentingnya penegakan hukum yang tegas dan konsisten untuk melindungi ekosistem laut Indonesia. Penegakan hukum yang efektif tidak hanya bergantung pada regulasi yang ada, tetapi juga pada kapasitas dan kemampuan lembaga penegak hukum dalam melaksanakan tugas mereka.
2. Tantangan dalam penegakan hukum lingkungan laut juga dipengaruhi oleh kurangnya koordinasi antarinstansi, keterbatasan sumber daya, serta kesadaran hukum di kalangan pelaku industri pelayaran. Upaya kolaboratif antara berbagai pihak, termasuk pemerintah, lembaga penegak hukum, masyarakat, dan organisasi non-pemerintah, sangat diperlukan untuk menciptakan sinergi dalam melindungi lingkungan laut. Kerja sama internasional juga menjadi kunci dalam menangani pencemaran yang melibatkan kapal asing, mengingat pencemaran laut tidak mengenal batas wilayah.
3. Penerapkan strategi yang komprehensif dan terintegrasi, serta meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya menjaga lingkungan laut, diharapkan penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia dapat lebih efektif. Hal ini tidak hanya akan melindungi kelestarian ekosistem laut, tetapi juga mendukung kesejahteraan masyarakat pesisir yang bergantung pada sumber daya laut untuk kehidupan mereka.

B. Saran

1. Untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum lingkungan laut di Indonesia. Pertama, perlu adanya peningkatan kapasitas dan pelatihan bagi aparat penegak hukum, termasuk polisi perairan dan Bakamla, agar mereka memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai dalam menangani kasus pencemaran laut. Pelatihan ini sebaiknya melibatkan ahli dari luar negeri dan organisasi internasional untuk memastikan bahwa mereka memahami teknik investigasi dan standar internasional yang berlaku.
2. Untuk membangun sistem koordinasi yang lebih baik antara kementerian dan lembaga terkait dalam penegakan hukum lingkungan laut. Pembentukan tim lintas sektor yang khusus menangani kasus pencemaran perairan oleh kapal asing dapat membantu mempercepat proses pengambilan keputusan dan mengurangi tumpang tindih dalam penegakan hukum. Dengan adanya mekanisme yang jelas, diharapkan respons terhadap insiden pencemaran dapat dilakukan dengan lebih cepat dan efektif.
3. Masyarakat juga harus dilibatkan dalam upaya menjaga kelestarian lingkungan laut. Program edukasi dan kesadaran lingkungan yang ditujukan kepada masyarakat pesisir dapat membantu meningkatkan pemahaman mereka tentang dampak pencemaran laut dan pentingnya menjaga kebersihan laut. Selain itu, masyarakat perlu didorong untuk berpartisipasi aktif dalam melaporkan pelanggaran yang terjadi di sekitar mereka. Dengan melibatkan masyarakat, diharapkan upaya perlindungan lingkungan laut dapat dilakukan secara lebih menyeluruh dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aryuni Yuliantiningsih, (2022). *Hukum Laut: Pengaturannya dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*. Universitas Jenderal Soedirman: Afiliasi Penerbit Perguruan Tinggi Indonesia.
- Munadjat Danusaputro, (2019), *Binamulia Hukum dan Lingkungan : Hukum Lingkungan dan Pencemaran Laut*, Bandung: Binacipta.
- Sukanda Husin, 2016, *Hukum Lingkungan Internasional*. Penerbit: Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Mochtar Kusumaatmadja, (2020), *Hukum Laut Internasional*, Bandung: Bina Cipta
- Sukanda Husin, (2017), *Hukum Lingkungan Internasional*. Jakarta: : Raja Grafindo Persada
- Jimly Asshiddiqie, 2019. *Menuju Negara Hukum Yang Demokratis*, Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi
- Soerjono Soekanto. 2020. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali.
- Abidin, Farid Zainal. 2020. *Asas-Asas Hukum Pidana..* Jakarta : Sinar grafika.
- Jimly Asshiddiqie, 2019. *Menuju Negara Hukum Yang Demokratis* , Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi.
- Fathurrahman Ahmad Fauzi. (2018). “Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Kasus Kilang Minyak Montara Di Laut Timor (Studi Kasus Kilang Minyak Montara Di Laut Timor)”, Skripsi, Program Sarjana, Program Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta. Hln 25
- Boer Mauna. 2015. *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung: P.T. Alumni
- Mochtar Kusumaatmadja, dkk. (2020). *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: P.T. Alumni
- Takdir Rahmadi. (2015). *Hukum Lingkungan di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers
- Suparto Wijoyo, dkk. 2017. *Hukum Lingkungan Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.
- International Maritime Organization (IMO), "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)," accessed May 1, 2023,

Dahuri, R. (2002). *Keanekaragaman Hayati Laut: Aset Pembangunan Berkelanjutan Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama

Zainuddin Ali. 2021. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Sinar Grafika.

Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram: Mataram University Press, halaman 79