

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PEMULIHAN PENCEMARAN
LINGKUNGAN LAUT AKIBAT BOCORNYA PIPA KILANG MINYAK PT.
PERTAMINA YANG DITABRAK OLEH KAPAL BERBENDERA ASING
(STUDI KASUS KAPAL MV. EVER JUDGER MILIK PANAMA)**



**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh Gelar
Sarjana Hukum Pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum
Universitas Sriwijaya**

Oleh :

NOVIA RAHMADHANI

02011282025127

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SRIWIJAYA**

INDRALAYA

2024

HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : NOVIA RAHMADHANI
NIM : 02011282025127
PROGRAM KEKHUSUSAN : HUKUM INTERNASIONAL

JUDUL SKRIPSI :

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PEMULIHAN PENCEMARAN
LINGKUNGAN LAUT AKIBAT BOCORNYA PIPA KILANG MINYAK
PT. PERTAMINA YANG DITABRAK OLEH KAPAL BERBENDERA
ASING
(STUDI KASUS KAPAL MV. EVER JUDGER MILIK PANAMA)**

Telah Diuji dan Lulus Dalam Sidang Ujian Komprehensif Tanggal 16 Januari
2024 Serta Dinyatakan Memenuhi Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Hukum Pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum
Universitas Sriwijaya

Indralaya, Januari 2024

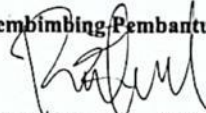
Mengesahkan

Pembimbing Utama



Dr. Akhmad Idris, S.H., M.H.
NIP. 197402012003121001

Pembimbing Pembantu



Adrian Nugraha, S.H., M.H., Ph.D
NIP. 198506162019031012



Mengetahui :

**Dekan Fakultas Hukum
Universitas Sriwijaya**

Prof. Dr. Febrlan, S.H., M.S.
NIP. 196201311989031001

SURAT PERNYATAAN


Nama Mahasiswa : Novia Rahmadhani
Nomor Induk Mahasiswa : 02011282025127
Tempat, Tanggal Lahir : Palembang, 19 November 2002
Fakultas : Hukum
Studi Pendidikan : SI
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Internasional

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya, Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapa pun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikian pernyataan ini telah Saya buat dengan sebenarnya. Apabila terbukti Saya telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan ini, Saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul di kemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Indralaya, 08 Januari 2024




Novia Rahmadhani
NIM. 02011282025127

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

***“When The Snows Fall, and The White Winds Blow, The Lone Wolf Dies, But
The Pack Survives” – Stark***

“We have to be greater than what we suffer” -Gwen Stacy

“Your Current Situation is not Your Final Destination”

Skripsi ini Penulis persembahkan untuk :

- **Mama dan Papa**
- **Kedua Adikku**
- **Keluarga Besar**
- **Teman Seperjuangan**
- **Almamater Fakultas Hukum**

Universitas Sriwijaya

KATA PENGANTAR

Segala Puji dan syukur kepada Allah. SWT. yang telah memberikan Rahmat dan Karunia-Nya yang begitu besar sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "**Tanggung Jawab Hukum Pemulihan Pencemaran Lingkungan Laut Akibat Bocornya Pipa Kilang Minyak PT. Pertamina yang Ditabrak oleh Kapal Berbendera Asing (Studi Kasus Kapal MV. Ever Judger milik Panama)**". Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Kekhususan Hukum Internasional di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

Penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pembaca dan bagi perkembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang Hukum Internasional. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak terdapat kesalahan dan kekurangan yang harus diperbaiki dan Penulis mengharapkan adanya saran dari berbagai pihak yang bersifat membangun agar mengetahui kekurangan dari skripsi yang telah ditulis ini.

Indralaya, 08 Januari 2024



Novia Rahmadhani
NIM. 02011282025127

UCAPAN TERIMA KASIH

Pada kesempatan ini, dengan ketulusan sepenuh hati Penulis mengucapkan terima kasih, rasa syukur dan apresiasi yang tidak terhingga atas setiap doa, dukungan, masukan, bantuan, nasihat, semangat, serta bimbingan yang membuat Penulis sampai pada titik ini. Ucapan terima kasih Penulis haturkan kepada :

1. Allah SWT. atas segala berkah, rahmat, nikmat dan ridho-Nya yang selalu dilimpahkan kepada Penulis sehingga Penulis bisa menyelesaikan skripsi ini dengan perasaan semangat, dan dengan hasil yang baik serta tepat waktu;
2. Bapak Prof. Dr. Taufiq Marwa, S.E., M.Si., selaku Rektor Universitas Sriwijaya;
3. Bapak Prof. Dr. Febrian, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
4. Bapak Dr. Mada Apriandi Zuhir, S.H., M.CL., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
5. Ibu Vegitya Ramadhani Putri, S.H., S.Ant., M.A., LL.M., selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
6. Bapak Dr. Zulhidayat, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
7. Bapak Dr. Akhmad Idris, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah bersedia membimbing Penulis dengan sabar, memberikan motivasi, arahan, dan dukungan dalam proses penyusunan skripsi ini;

8. Bapak Adrian Nugraha, S.H., M.H., Ph.D., selaku Dosen Pembimbing Pembantu yang telah bersedia membimbing Penulis dengan sabar, memberikan motivasi, arahan, dan dukungan dalam proses penyusunan skripsi ini;
9. Ibu Isma Nurillah, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan arahan, dan motivasi selama masa perkuliahan;
10. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, yang telah memberikan ilmu, arahan, dan membentuk karakter seluruh mahasiswa agar menjadi penegak hukum yang adil, bijaksana, dan berguna di masa mendatang;
11. Seluruh Pegawai Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, yang telah memberi kemudahan dan kelancaran mengenai sarana prasarana selama Penulis menjalani masa perkuliahan;
12. Seluruh *Legal Counsel Staff* PT. Kilang Pertamina Internasional yang sudah berbagi ilmu, memberikan motivasi, dan arahan dalam kegiatan Kuliah Kerja Lapangan;
13. Orang tua Penulis tersayang; Mama, dan Papa. Terima kasih banyak atas doa yang tidak pernah putus, kasih sayang yang tidak terhingga, rasa percaya kepada Penulis, tutur kata yang lemah lembut, dan kesabaran tiada batas sehingga Penulis tidak pernah merasa tertekan terutama pada saat proses pengerjaan skripsi, serta dukungan yang selalu ada baik itu moril maupun materil. Semoga Allah SWT. membalas ketulusan dan keikhlasan Mama, dan Papa di dunia maupun di akhirat;
14. Kedua adik Penulis; abang, dan adek. Terima kasih untuk doa, dukungan dan kasih sayang yang tidak terlihat tetapi dapat dirasakan. Semakin dewasa dan

sibuk dengan urusan masing-masing ternyata tidak mengubah kelakuan unik seperti rebutan biji mangga sejak kecil itu hilang. Semoga kita selalu bersama di dunia dan di akhirat kelak dengan perasaan yang selalu merasa ikhlas, cukup dan bersyukur;

15. Keluarga besar Penulis khususnya mbah, bulek, dan om. Terima kasih atas doa, dukungan, nasihat mengenai dunia dan akhirat, dan berperan seperti orang tua kedua Penulis. Semoga Allah membalas segala kebaikan dan keikhlasan tersebut;
16. Teman-teman seperjuangan Penulis di perkuliahan jilid I; *Engkolll*, dan *Pertamini's Nepobabies*. Terima kasih sebanyak-banyaknya untuk tawa, tangis, lelah, adu argumen, tempat baru, makanan dan minuman yang itu-itu saja, dan segala hal seru yang pernah dilalui bersama. Terima kasih telah membuat kehidupan perkuliahan Penulis menjadi jauh lebih menyenangkan. Semoga hal-hal baik selalu menghampiri hidup kita;
17. Teman-teman seperjuangan Penulis di perkuliahan jilid II; *Adwa Kids*. Terima kasih telah membuat semester 6 Penulis betul-betul seru dan menyenangkan. Tidak pernah menyangka kelompok PLKH miskin kas ini berhasil membawa 2 piala yang mengubah rasa lelah dan kepanasan di kontrakan sepetak kancil putih menjadi rasa bangga dan haru. Semoga keambisan dan pantang menyerah selalu mengalir di hidup kita;
18. Teman-teman seperjuangan Penulis di perkuliahan jilid III; *Pencemaran cemungudh ea*. Terima kasih untuk satu semesternya yang penuh tawa, sambat, misuh-misuh, curhatan revisian, dan yang paling penting *support* satu sama

lain yang menjadi salah satu alasan Penulis semangat untuk tetap ke kampus, mengerjakan skripsi, dan revisi yang tiada habisnya. Semoga semangat melawak, dan misuh-misuh selalu menghiasi pertemanan seumur jagung ini;

19. Teman-teman *Koordinasi Naks HI*; Terima kasih untuh 2 (dua) semester yang ‘*ajaib*’ ini. Semoga kesuksesan berada di pihak kita;
20. Teman-teman yang selalu mempunyai ruang spesial di kehidupan Penulis; *Original 10*, *Pacarnya Dilan*, dan *Jemaah Shalat Eid*. Terima kasih untuk ketulusan, dan keceriaan dalam pertemanan ini. Yang hampir paling mengerti turun-naiknya kehidupan Penulis, dan selalu menghibur satu sama lain dengan *jokes* yang tidak pernah gagal. Semoga bahagia selalu menjadi nama tengah kita;
21. Semua pihak yang turut serta dalam membantu Penulis menyelesaikan skripsi ini;
22. Diri sendiri, Novia Rahmadhani, yang mau mencoba, mampu bertahan, dan bertanggung jawab atas apa yang sudah dimulai dengan segala hiruk piruk kehidupan yang dirasakan. Semoga mimpi-mimpi, dan cita-cita yang dipupuk sejak kecil satu-persatu menjadi kenyataan, dan semoga lelah ini menjadi *lillah*. Perjalanan panjang baru saja dimulai.

ABSTRAK

Skripsi ini berjudul "Tanggung Jawab Hukum Pemulihan Pencemaran Lingkungan Laut Akibat Bocornya Pipa Kilang Minyak PT. Pertamina yang Ditabrak oleh Kapal Berbendera Asing (Studi Kasus Kapal MV. Ever Judger milik Panama)". Penulis dalam penelitian ini meneliti pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kapal yang menimbulkan suatu tanggung jawab hukum internasional. Penulis mengangkat 3 (tiga) masalah dalam penelitian ini, yaitu Pertama, instrumen hukum internasional yang mengatur mengenai pencemaran lingkungan laut; Kedua, pertanggungjawaban atas kasus ini; dan Ketiga, solusi penyelesaian pencemaran lingkungan laut berdasarkan hukum internasional atas peristiwa bocornya pipa kilang minyak PT. Pertamina. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan menggunakan metode pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan kasus. Penelitian ini menghasilkan 3 (tiga) hasil; Pertama, terdapat setidaknya 9 (sembilan) instrumen hukum internasional terkait pencemaran lingkungan laut yang sudah diratifikasi Indonesia, namun yang paling substansial terkait dengan pencemaran minyak di laut yang disebabkan oleh kapal yaitu The Protocol 1992 yang mengatur mengenai ganti rugi pencemaran lingkungan yang disebabkan oleh kapal, namun terdapat perubahan nilai ganti rugi yang disebabkan oleh inflasi; Kedua, jangkar kapal Mv. Ever Judger milik Panama yang mengenai pipa kilang minyak PT. Pertamina menyebabkan pipa tersebut patah dan bocor sehingga mengakibatkan pencemaran lingkungan laut yang melahirkan tanggung jawab hukum internasional yang dibebankan kepada 3 (tiga) pihak, yaitu nakhoda, perusahaan perkapalan, dan syahbandar dengan bentuk sanksi pidana, ganti rugi perdata, dan sanksi administratif. Pihak yang paling bertanggung jawab atas kasus ini yakni nakhoda yang dibebankan sanksi pidana berupa penjara kurungan, dan denda. Ketiga; Pada ranah hukum Internasional, kasus ini dapat diselesaikan secara litigasi melalui ITLOS yang secara khusus menyelesaikan sengketa hukum laut, dan non litigasi melalui arbitrase internasional yang memungkinkan penyelesaian sengketa perusahaan vs negara, namun begitu kasus ini diselesaikan secara litigasi melalui Pengadilan Indonesia sesuai dengan tempat terjadinya peristiwa (*locus delicti*) tersebut.

Kata Kunci : Pencemaran Laut, Pencemaran Minyak, Tanggung Jawab Hukum, Kapal.

Indralaya, 08 Januari 2024

Pembimbing Utama



Dr. Akhmad Idris, S.H., M.H.
NIP. 197402012003121001

Pembimbing Pembantu



Adrian Nugraha, S.H., M.H., Ph.D
NIP. 198506162019031012

Ketua Bagian Hukum Internasional



Dr. Meria Utama, S.H., LL.M.
NIP. 1978059200212003

ABSTRACT

This thesis is entitled "Legal Responsibility for the Recovery of Marine Environmental Pollution caused by the leak of PT. Pertamina's Oil Refinery Pipeline that had been Hit by a Foreign-Flagged Ship (Study Case of MV. Ever Judger owned by Panama)". The author in this study examines pollution of the marine environment caused by ships that causes an international legal responsibility. The author raises 3 (three) issues in this research, which is first, international legal instruments governing pollution of the marine environment; second, liability for this case; and third, the solution to the settlement of pollution of the marine environment based on international law for the leakage of PT Pertamina's oil refinery pipeline. This research is a normative legal research using statutory approach, conceptual approach, and case approach. This research produces 3 (three) results; First, there are at least 9 (nine) international legal instruments related to marine environmental pollution that have been ratified by Indonesia, but the most substantial one is related to oil pollution at sea caused by ships, namely The Protocol 1992 which regulates compensation for environmental pollution caused by ships, but there are changes in the value of compensation caused by inflation; Second, the anchor of the Mv. Ever Judger owned by Panama which hit the oil refinery pipe of PT Pertamina causing the pipe to break and leak resulting in pollution of the marine environment which gave birth to international legal responsibility imposed on 3 (three) parties, namely the skipper, shipping company, and syahbandar with the form of criminal sanctions, civil compensation, and administrative sanctions. The party most responsible for this case is the skipper who is charged with criminal sanctions in the form of imprisonment and fines. Third; In the realm of international law, this case can be resolved by litigation through ITLOS which specifically resolves maritime law disputes, and non-litigation through international arbitration which allows the settlement of company vs state disputes, however, this case was resolved by litigation through the Indonesian Courts in accordance with the place where the incident occurred (*locus delicti*).

Keywords : Marine Pollution, Oil Pollution, Legal Responsibility, Ship.

Indralaya, 03 Januari 2024

Pembimbing Utama



Dr. Akhmad Idris, S.H., M.H.

NIP. 197402012003121001

Pembimbing Pembantu



Adrian Nugraha, S.H., M.H., Ph.D

NIP. 198506162019031012

Ketua Bagian Hukum Internasional



Dr. Meria Utama, S.H., LL.M.

NIP. 1978059200212003

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
UCAPAN TERIMA KASIH	vi
ABSTRAK	x
ABSTRACT	xi
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	11
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	12
1. Manfaat Teoritis	12
2. Manfaat Praktis	12
E. Kerangka Teori	12
1. Teori Perlindungan Hukum.....	12
2. Teori Tanggung Jawab Hukum.....	15
3. Teori Penyelesaian Sengketa Internasional	17
F. Metode Penelitian	18
1. Jenis Penelitian.....	18
2. Pendekatan Penelitian	19
3. Sumber Bahan Hukum.....	19
4. Teknik Pengumpulan Bahan Penelitian	22
5. Teknik Analisis Bahan Penelitian	23
6. Teknik Penarikan Kesimpulan	23
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	24
A. Tinjauan Umum tentang Hukum Lingkungan Internasional	24
A.1. Pengertian-pengertian.....	24
A.2. Deklarasi Stockholm	25

B. Tinjauan Umum tentang Tanggung Jawab Hukum	26
B.1. Pengertian-pengertian.....	26
C. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Kapal	29
C.1. Pengertian-pengertian.....	29
C.2. Jenis-jenis Kapal	30
C.3. Sumber Kecelakaan Kapal	31
C.4. Tanggung Jawab Kecelakaan Kapal	33
C.4.1. Tanggung Jawab Negara (<i>State Responsibility</i>)	33
C.4.2. Tanggung Jawab Perusahaan (<i>Corporation Responsibility</i>)...35	
D. Tinjauan Umum tentang Pencemaran Laut	35
D.1. Pengertian-pengertian Pencemaran Laut.....	35
D.2. Pengertian-pengertian Pencemaran Laut akibat Minyak	38
D.3. Sumber Pencemaran Laut.....	40
D.4. Sumber Pencemaran Laut akibat Minyak	41
D.5. Bahan Pencemaran Laut.....	43
D.6. Dampak Pencemaran Laut akibat Minyak	47
BAB III PEMBAHASAN	51
A. Instrumen Hukum Internasional tentang Pencemaran Lingkungan Laut Akibat Kebocoran Minyak	51
A.1. Instrumen Hukum Internasional yang Mengikat (<i>Hard Law</i>)	51
1. <i>International Convention on Civil for Oil Pollution Damage 1969</i>	51
2. <i>International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 (FUND Convention 71)</i>	57
3. <i>The International Convention for the Preventive of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)</i>	59
4. <i>Konvensi Hukum Laut 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) (UNCLOS 1982)</i>	62
5. <i>International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response, and Cooperation 1990 (OPRC)</i>	66
6. <i>Convention on Biological Diversity (CBD)</i>	68
7. <i>International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Convention) 2001</i>	70
A.2. Instrumen Hukum Internasional yang tidak Mengikat (<i>Soft Law</i>)	72
1. <i>Stockholm Declaration 1972</i>	72
2. <i>Rio Declaration</i>	73

B. Tanggung Jawab Hukum Internasional Pencemaran Lingkungan Laut Akibat Kebocoran Minyak	78
B.1. Tanggung Jawab Berdasarkan Subyek Hukum Internasional	78
B.1.1. Tanggung Jawab Nakhoda.....	78
B.1.2. Tanggung Jawab Syahbandar	82
B.1.3. Tanggung Jawab Perusahaan Perkapalan	86
C. Mekanisme Penyelesaian Pencemaran Lingkungan Laut Akibat Kebocoran Minyak	92
C.1. Non Litigasi.....	92
C.2. Litigasi.....	96
C.2.1. Mahkamah Internasional (<i>International Court of Justice</i>) (ICJ)	96
C.2.2. <i>The International Tribunal for the law of the Sea</i> (ITLOS) ...	98
BAB IV PENUTUP	100
A. Kesimpulan	100
B. Saran	102
DAFTAR PUSTAKA	104
LAMPIRAN	112

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Peraturan Internasional dan Nasional Terkait Kecelakaan Kapal yang Mengakibatkan Kebocoran Pipa Kilang Minyak76
Tabel 2.	Aturan Hukum Internasional Terkait Tanggung Jawab Hukum Pencemaran Lingkungan Laut.....92

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Secara geografis, Indonesia merupakan negara yang terdiri dari ribuan pulau-pulau besar maupun kecil yang kemudian terangkai menjadi suatu bentuk Negara Kesatuan Republik Indonesia. Berdasarkan data dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Indonesia memiliki kurang lebih 17.508 Pulau termasuk pulau besar dan pulau kecil,¹ dengan luas laut 3,25 juta km² dan 2,55 juta km² yang merupakan zona ekonomi eksklusif. Daratan Indonesia yang lebih kecil daripada luas lautan, yaitu hanya 2,01 juta km², maka Indonesia dapat dijuluki dengan negara maritim.²

Letak strategis Indonesia yang terletak di sepanjang garis khatulistiwa membuat Indonesia memiliki peranan penting dalam rantai pasokan global. Dengan perkiraan presentase lalu lintas laut global sebesar 44%, dan 95% dari kapal di wilayah Asia Pasifik, menjadikan perairan Indonesia sebagai pemeran penting dalam lalu lintas maritim global. Indonesia yang berada diantara Samudra Hindia dan Pasifik, dengan posisinya yang terkoneksi dengan arus- arus laut dunia, atau yang disebut dengan ‘*great ocean conveyor belt*’

¹ Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut. *Jumlah Pulau*. (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2022) <https://kkp.go.id/djprl/p4k/page/4270-jumlah-pulau>, diakses pada 13 Agustus 2023

² Pratama, Oki. *Konservasi Perairan Sebagai Upaya menjaga Potensi Kelautan dan Perikanan Indonesia*. (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2020) <https://kkp.go.id/djprl/artikel/21045-konservasi-perairan-sebagai-upaya-menjaga-potensi-kelautan-dan-perikanan-indonesia>, diakses pada 13 Agustus 2023

menjadikan laut Indonesia sebagai pusat kepentingan global dalam hal perairan internasional, iklim global, dan keanekaragaman hayati.³

Posisi laut Indonesia sebagai pusat kepentingan global yang strategis menyebabkan Indonesia rawan terjadinya pencemaran lingkungan laut, baik itu yang berasal dari aktivitas domestik manusia (*marine debris*), tumpahaan minyak (*oil spill*), maupun aktivitas lainnya. Pencemaran lingkungan laut (*Pollution of the marine environment*), berdasarkan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982) pada Pasal 1 ayat (4⁴) menyatakan bahwa :

“pollution of the marine environment” means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities;” (dengan sengaja ataupun tidak sengaja dimasukkannya bahan atau energi oleh manusia ke dalam lingkungan laut, yang membawa akibat buruk seperti kerusakan kekayaan hayati laut dan kehidupan di laut, bahaya bagi kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut, termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan pengurangan kenyamanan.)

Berdasarkan *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL 73/78), pada Annex I Pasal 1 ayat (1), disebutkan bahwa para pihak dalam konvensi ini terikat untuk mencegah pencemaran lingkungan

³ Kuswardani, Anastasia Rita Tisiana Dwi. *Keistimewaan Laut Indonesia: Kekuatan dan Tantangannya*. Mongabay Situs Berita Lingkungan (2020). <https://www.mongabay.co.id/2020/06/24/keistimewaan-laut-indonesia-kekuatan-dan-tantangannya/>, diakses pada 13 Agustus 2023

⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea. (Disahkan pada 10 Januari 1982 di Jamaika, mulai berlaku 16 November 1994, 1833 UNTS 397). (Pasal 1 ayat (4)).

laut yang bersumber dari zat-zat berbahaya. Zat berbahaya (*harmful substance*) pada konvensi tersebut dijelaskan lebih lanjut pada Pasal 2 ayat (2)⁵, yaitu :

“Harmful substance means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.”, (zat apapun yang dimasukkan ke laut dapat menimbulkan bahaya bagi kesehatan manusia, bagi sumber daya hayati laut, merusak fasilitas atau mengganggu penggunaan laut yang sah lainnya, dan zat apapun yang tunduk pada konvensi ini.)

Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup⁶, dalam arti luas, Pasal 1 angka 14, “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.”

Menurut para ahli yang tergabung pada badan-badan di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa, pencemaran laut didefinisikan sebagai,

*“Introduction by man, directly or indirectly, of substance or energy into the marine environment (including) resulting in such deleterious effects as harm to living resources, hazardous human health, hindrance to marine activities including fishing, impairment quality for use of sea water and reduction of amenities.”*⁷

Sedangkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup pada Pasal 1 angka 60, dijelaskan bahwa “Pencemaran Laut adalah masuknya

⁵ The International Convention for the Prevention from Ships (MARPOL 73/78). Consolidated Edition, IMO London, 1997. (Pasal 2 ayat (2)).

⁶ Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059). (Pasal 1 angka 14).

⁷ Melda Kamil Ariadno, 2007, *Hukum Internasional Hukum Yang Hidup*, Jakarta, Diadit Media. hal. 24.

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 lagi dengan Baku Mutu Air Laut.”⁸

Penyebab pencemaran lingkungan laut dibedakan menjadi 5 (lima) kategori, yaitu:⁹

1. *Marine pollution caused via the atmosphere by land based activities*

Golongan pertama ini disebabkan oleh 3 (tiga) penyebab utama, yaitu :

- a. Penggunaan senyawa kimia sintetis, seperti hidrokarbon klorinasi dalam sektor pertanian
- b. Pelepasan logam-logam berat (“*heavy metal*”) seperti merkuri akibat proses industri atau lainnya
- c. Pencemaran atmosfer oleh hidrokarbon minyak hasil dari penggunaan minyak bumi sebagai sumber energi

2. *The disposal of domestic and industrial wastes*

Terjadi melalui aliran limbah industri dari pesisir, baik melalui saluran pembuangan maupun pembuangan langsung.

⁸ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Pasal 1 angka 60).

⁹ Ni Putu Suci Merinarni. *Upaya Hukum dalam Penyelesaian Sengkera Pencemaran Lingkungan Laut dalam Kasus Tumpahan Minyak Montara di Laut Timor*. Udayana Master Law Journal. Vol. 5 (4).

3. *Marine pollution caused by radioactivity*

Timbul akibat kegiatan radioaktif alami dan manusia, terutama uji coba senjata nuklir dan pembuangan limbah radioaktif, termasuk penggunaan laut untuk kepentingan militer.

4. *Ship-borne pollutants.*

Disebabkan oleh tumpahan minyak dari kecelakaan kapal di laut.

5. *Pollution from offshore mineral production.*

Pencemaran laut yang disebabkan oleh kegiatan penambangan di dasar laut, terlebih jika terjadi kebocoran pada instalasi penambangan dan pembuangan limbah yang tidak memenuhi syarat.

Sejalan dengan permasalahan pencemaran lingkungan di laut, maka terbentuklah *Convention on the Establishment of the International Maritime Consultative Organization 1948 (IMO Convention 1948)*. Secara singkat konvensi ini berisikan pembentukan organisasi internasional bidang maritim yang tugasnya menangani keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut dari bahaya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal. Indonesia meratifikasi konvensi ini dan menjadi anggota IMO sejak September 1960 dengan Surat Pejabat Presiden kepada Sekretaris Jenderal IMO No. 9796/1960 pada tanggal 7 Mei 1960. Konvensi IMO ini mengalami beberapa kali amandemen yang kemudian diratifikasi Indonesia dengan bentuk legalitas Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1996.¹⁰

¹⁰ Departemen Perhubungan. *Daftar Konvensi Internasional Bidang Maritim Dimana Indonesia sebagai Negara Anggota*. https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasi-berkala/20200819131943.DAFTAR_KONVENSI_INTERNASIONAL_BIDANG_MARITIM.pdf diakses pada 23 Agustus 2023

Selanjutnya di bawah IMO terdapat *International Convention for the Prevention of Pollution From Ships 1973 and Protocol of 1978 relating thereto* (MARPOL 73/78). Konvensi ini merupakan pengganti dari *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil 1954* (OILPOL). Secara singkat konvensi ini menangani pencegahan dan penanggulangan pencemaran oleh minyak dari kapal, yang disebabkan oleh kecelakaan kapal tanker dan kapal lainnya. Mengenai pencemaran yang disebabkan oleh minyak berlaku ketentuan Annex I. Indonesia meratifikasi konvensi ini dengan bentuk legalitas berupa Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986.¹¹

Kemudian, berdasarkan regulasi yang ada di Indonesia, Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut. Perpres ini menyebutkan definisi dari tumpahan minyak di laut pada Pasal 1 angka 2, yaitu “*Tumpahan minyak di laut adalah lepasnya minyak baik langsung atau tidak langsung ke lingkungan laut yang berasal dari kegiatan pelayaran, kegiatan perusahaan minyak dan gas bumi, atau kegiatan lain.*”¹² Dikutip dari Kementerian Kelautan dan Perikanan, setidaknya ada 6 kasus tumpahan minyak yang telah ditangani oleh KKP.¹³

1. Kasus bocornya pipa Pertamina Cilacap (King Fisher) (April 2000). Kerugian 600.000 barel minyak mentah.

¹¹ *Ibid*

¹² Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut (Pasal 1 angka 2)

¹³ Kementerian Kelautan dan Perikanan. *Tumpahan Minyak (Oil Spill)*. <https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/djprl/P4K/Pencemaran%20Laut/Oil%20Spill/tumpahan%20minyak.pdf>, diakses pada 13 Agustus 2023

2. Kasus Montara (75 hari) (Agustus 2009). Kerugian 400 barel/hari.
3. Kasus Kepulauan Seribu (2003 dan 2004).
4. Kasus tubrukan Motor Tanker (MT) Wan Hai 301 dengan MT APL Denver (Januari 2017). Kerugian 300 ton minyak mentah.
5. Kasus tumpahan minyak Balikpapan (2018). Kerugian 202.700m³ atau 1.238.619 barrel. (1 barrel = 159 liter)

Penulisan skripsi ini akan meneliti mengenai pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kebocoran minyak akibat tabrakan Kapal MV. EVER JUDGER. Kapal MV. Ever Judger merupakan jenis kapal Bulk Carrier berbendera Panama dengan YardNo/Hull No. ZJ82K-1001 IMO *number* : 9632844 milik Holding Company Limited, British Virgin Island, yang dikelola oleh perusahaan operator Fleet Management Ltd, Hongkong. Kapal ini memiliki bobot dengan panjang 229 m, lebar 32,26 m, tinggi 49,8 m, draft 13,8 m, dan berat 95.047 ton, dan 44.060 *Gross Tonnage* (GT).¹⁴

Peristiwa ini terjadi pada 31 Maret 2018 yang diawali oleh berlayarnya Kapal MV. Ever Judger menuju Dermaga Balikpapan Coal Terminal untuk mengambil batubara milik TNB FUEL SERVICE yang kemudian akan dibawa menuju Pelabuhan Manjung Lumut Perak Malaysia. Kapal tersebut menjatuhkan jangkar sebanyak 1 (satu) segel (27,5 m) dan tersangkut hinga

¹⁴ Putusan Pengadilan Negeri Balikpapan. Nomor 749/Pid.B/LH/2018/PN.BPP tentang Pidana Lingkungan Hidup. <https://putusan3.mahkamahagung.go.id/direktori/putusan/724692ba4396c5689b408f34b9ab8ae4.htm> diakses pada 14 November 2023.

menyeret dan memecahkan pipa *crude oil* milik PT. Pertamina RU V sejauh ± 120 meter dari Terminal Lawe-Lawe ke Balikpapan.¹⁵

Berdasarkan Surat Direktorat Pengolahan GM RU V PT. Pertamina Balikpapan No. R-020/E15000/2018-S2, hitungan minyak mentah yang tumpah ke Perairan Balikpapan sebesar 103.771 Bbl (Seratus Tiga Ribu Tujuh Ratus Tujuh Puluh Satu Barrel). Akibat yang ditimbulkan dari peristiwa tersebut adalah menyebarnya minyak mentah (*crude oil*) di perairan yang menyebabkan buku mutu air terlampaui. Akibat lain adalah rusaknya hutan Mangrove di Kawasan Kariangau seluas ± 319.21 Ha, Kawasan hutan Margasari ± 2.34 Ha, serta berdampak pada mahluk hidup/biota laut. Bocornya pipa minyak mentah tersebut juga menyebabkan kebakaran di beberapa titik di Perairan Teluk Balikpapan yang memakan korban jiwa sebanyak 5 orang pemancing di sekitar lokasi titik sebaran minyak terbakar.¹⁶

Kasus ini telah diselesaikan di Pengadilan Indonesia melalui Pengadilan Negeri Balikpapan Nomor 749/Pid.B/LH/2018/PN.BPP, lalu di-banding melalui Pengadilan Tinggi Samarinda Nomor 88/PIDLH/2019/PT SMR, dan berakhir di tingkat kasasi Pengadilan Mahkamah Agung Nomor 4161 K/Pid.Sus.LH/2019. Namun, dalam penelitian ini Penulis ingin menekankan pada aspek hukum Internasional.

Sebelumnya selama 10 tahun terakhir, setidaknya ada 3 kasus terdahulu mengenai pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kebocoran

¹⁵ *Ibid*

¹⁶ *Ibid*

minyak akibat kapal. Pertama, penelitian dengan judul “Pertanggungjawaban Pemilik MT Alyarmouk atas Tumpahan Minyak di Perairan Kepulauan Riau Berdasarkan CLC 1992”¹⁷ yang ditulis oleh Muqtarib. Penelitian tersebut mengkaji mengenai kecelakaan kapal MT Alyarmouk dan MV Sinar Kapuas yang menyebabkan perairan Kepulauan Riau tercemar akibat tumpahan minyak dari kapal pada 2015 yang lalu. Kedua, penelitian dengan judul “Kebijakan Pengendalian Pencemaran di Selat Malaka yang Bersumber dari Kecelakaan Kapal”¹⁸ yang ditulis oleh Vita Cita Emia Tarigan. Penelitian tersebut membahas mengenai pencemaran lingkungan laut di Selat Malaka, yang salah satunya adalah kasus tubrukan MT Wan Hai 301 dengan MT APL Denver di Perairan Malaysia 2017 silam. Ketiga, penelitian dengan judul “Analisis Peristiwa Tumpahan Minyak oleh MV Wakashio di Kepulauan Mauritius Tahun 2020”¹⁹ yang ditulis oleh Adha Muhammad Hakim, Gerardus Dimas Febriyanto, dan Pravda Dandun Jadmiko. Penelitian tersebut mengkaji peristiwa tumpahan minyak MV Wakashio di laut Mauritius yang mengakibatkan tercemarnya air laut pada 2020 silam.

Terdapat keterkaitan antara penelitian di atas dengan penelitian pada skripsi ini, namun demikian, terdapat pula beberapa perbedaan antara penelitian sebelumnya dengan penelitian pada skripsi ini, seperti subjek

¹⁷ Muqtarib. *Pertanggungjawaban Pemilik MT Alyarmouk atas Tumpahan Minyak di Perairan Kepulauan Riau Berdasarkan CLC 1992*. Litra : Jurnal Hukum Lingkungan Tata Ruang dan Agraria. Vol 2 (1). Oktober 2022

¹⁸ Cita, Vita Emia Tarigan. *Kebijakan Pengendalian Pencemaran di Selat Malaka yang Bersumber dari Kecelakaan Kapal*. Jurnal Penelitian Hukum De Jure Vol 19 (4). Desember 2019

¹⁹ Adha, Gerardus, Pravda. *Analisis Peristiwa Tumpahan Minyak oleh MV Wakashio di Kepulauan Mauritius Tahun 2020*. Intelektiva. Vol 3 (4). Desember 2021

penelitian, dimana subjek pada skripsi Penulis yaitu kapal berbendera Panama, sedangkan penelitian terdahulu yang telah Penulis sebutkan di atas berbendera Libya, Singapura, dan Gibraltar. *Locus Delicti*, dimana skripsi Penulis terjadi di Perairan Teluk Balikpapan, sedangkan pada kasus pertama terjadi di Perairan perbatasan Singapura-Indonesia yang menjalar hingga ke Kepulauan Riau, kasus kedua terjadi di Perairan Malaysia, dan kasus ketiga terjadi di Laut Mauritius. Selanjutnya penyebab, dimana penyebab terjadinya kasus pada skripsi Penulis yaitu akibat jangkar kapal yang menghantam pipa kilang minyak bawah laut, yang artinya minyak yang menyebabkan pencemaran lingkungan laut bersumber dari pipa. Sedangkan 3 penelitian di atas terjadi karena tubrukan kapal, yang artinya penyebab kebocoran minyak yang menyebabkan pencemaran di laut bersumber dari kapal itu sendiri (internal).

Berdasarkan kronologi kasus yang sudah dijelaskan di atas, Penulis tertarik untuk meneliti kasus bocornya pipa kilang minyak milik PT. PERTAMINA RU V di Perairan Teluk Balikpapan yang terjadi pada 31 Maret 2018 yang lalu, yang menimbulkan berbagai isu hukum seperti bagaimana pertanggungjawaban terhadap peristiwa tersebut, mekanisme hukum yang akan digunakan oleh kedua belah pihak, serta penyelesaian hukum baik itu menurut hukum nasional maupun hukum internasional. Oleh sebab itu diperlukan analisis lebih lanjut mengenai kasus tersebut.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah dijelaskan di atas, maka rumusan masalah yang menjadi pembahasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apa saja instrumen hukum internasional yang mengatur mengenai pencemaran lingkungan laut?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab pencemaran lingkungan laut berdasarkan hukum internasional atas peristiwa bocornya pipa kilang minyak PT. Pertamina?
3. Bagaimana mekanisme penyelesaian pencemaran lingkungan laut berdasarkan hukum internasional atas peristiwa bocornya pipa kilang minyak PT. Pertamina?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini berdasarkan rumusan permasalahan di atas adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui instrumen hukum internasional yang mengatur mengenai pencemaran lingkungan laut.
2. Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab pencemaran lingkungan laut berdasarkan hukum internasional atas peristiwa bocornya pipa kilang minyak PT. Pertamina.
3. Untuk mengetahui mekanisme penyelesaian pencemaran lingkungan laut berdasarkan hukum internasional atas peristiwa bocornya pipa kilang minyak PT. Pertamina.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dalam penelitian ini :

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat secara keilmuan di bidang hukum, khususnya hukum internasional mengenai pencemaran lingkungan di laut, serta diharapkan mampu menambah pengetahuan dan cakrawala yang luas secara internasional.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan mampu bermanfaat dan menambah pengetahuan mengenai pencemaran lingkungan di laut bagi pihak terkait, baik itu masyarakat, mahasiswa, maupun pemerintah.

E. Kerangka Teori

1. Teori Perlindungan Hukum

Teori perlindungan hukum menurut Fitzgerald yang dikutip oleh Satjipto Raharjo, bermula dari hukum alam atau aliran hukum alam yang menyatakan bahwa hukum bersumber dari Tuhan, bersifat universal dan abadi, serta tidak dapat dipisahkan dari moral. Aliran ini meyakini bahwa hukum dan moral mencerminkan aturan internal dan eksternal kehidupan manusia, diwujudkan melalui sistem hukum dan moral.²⁰

²⁰ Satjipto Raharjo. Ilmu Hukum, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2000. Hal 53.

Menurut R. La Porta dalam *Jurnal of Financial Economics*, bentuk perlindungan hukum yang diberikan oleh suatu negara memiliki dua sifat, yaitu bersifat pencegahan (*prohibited*) dan bersifat hukuman (*sanction*).²¹

Philippe Sand menjabarkan prinsip perlindungan laut yang dikutip oleh Nadia Nurani menjadi 7, dimana teori perlindungan lingkungan laut ini dimaksudkan perlindungan hukum terhadap lingkungan laut. Adapun teori perlindungan lingkungan laut menurut Phillippe Sand yaitu :²²

- a. *Sovereignty Over Natural Resources and The Responsibility not to Cause Damage to the Environment of other States or to Areas Beyond National Jurisdiction* (Prinsip Hak Berdaulat atas Sumber Daya Alam dan Kewajiban Mencegah Kerusakan terhadap Negara Lain)

Negara memiliki kedaulatan untuk bebas mengeksploitasi isi kekayaan alamnya dan bertanggung jawab atas aktivitas dalam yurisdiksi negaranya terkontrol atau tidak menyebabkan kerusakan lingkungan terhadap wilayah di luar yurisdiksinya. Prinsip ini merupakan pernyataan dari prinsip 21 Deklarasi Stockholm yang merupakan hasil adopsi ICJ dalam *Advisory Opinion* dalam kasus *Legalitas Penggunaan Senjata Nuklir 1996*.

²¹ R. La Porta. *Investor Protection and Corporate governance*. *Jurnal Of financial Economics* 58. 01 Januari 2000.

²² Isfarin, Nadia Nurani. *Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka Dari Pencemaran Minyak Lintas Batas*. *Jurnal Ilmu Hukum*. 15 (2). September 2012. hal 212

Prinsip ini turut tercermin pada Pasal 193 UNCLOS 1982 dimana negara memiliki hak berdaulat untuk mengeksploitasi kekayaan alamnya disertai dengan kewajiban melindunginya.²³

b. *Principle of Preventive Action* (Prinsip Mencegah Kerusakan)

Prinsip ini tercermin pada Pasal 194 UNCLOS 1982 mengenai tindakan-tindakan yang dilakukan negara untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut.²⁴

c. *Cooperation* (Prinsip Kerjasama)

Para negara harus bekerjasama dalam prinsip *good faith* dan semangat *partnership* sebagai upaya perlindungan lingkungan. Prinsip ini tercermin pada Pasal 197 UNCLOS 1982 dengan tujuan untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut.²⁵

d. *Sustainable Development* (Prinsip Pembangunan Berkelanjutan)

Pemanfaatan sumber daya laut harus mempertimbangkan lingkungan, dan memastikan tidak berkurangnya hak generasi yang akan datang dalam menikmati sumber daya tersebut.

e. *Precautionary Principle* (Prinsip Kehati-hatian)

Diterapkan dalam Deklarasi Rio 1992 yang bertujuan untuk berhati-hati atas segala kegiatan yang akan dikelola, dan menimbang dampak-dampaknya di masa mendatang.

f. *Polluter Pays Principle* (Prinsip Pencemar mengganti Kerugian)

²³ Tirtamulia Tjondro, *Zona-Zona Laut UNCLOS*, Brilian Internasional

²⁴ *Ibid.* Pasal 194

²⁵ *Ibid.* Pasal 197

Kerusakan lingkungan dibebankan pembayaran ganti rugi oleh pihak yang bertanggung jawab.

g. *Principle of Common but Differentiated Responsibility* (Prinsip Tanggung Jawab Bersama)

Prinsip ini merupakan pengembangan dari prinsip kesetaraan dalam hukum internasional dan pengakuan perlakuan khusus bagi negara berkembang.

Kewajiban setiap negara untuk tidak mencemari lingkungan laut dan memiliki kewajiban untuk melindungi wilayah laut diuraikan lebih lanjut pada UNCLOS 1982 terutama mengenai pencemaran lingkungan laut akibat kebocoran minyak. Setiap negara memiliki tanggung jawab untuk mengambil tindakan guna melindungi lingkungan laut, serta mengontrol, mengurangi, dan mengelola pencemaran laut.

Teori perlindungan lingkungan laut akan menjadi acuan penting dalam penyelesaian permasalahan pada kasus ini guna mengembalikan lingkungan laut sebelum terjadinya kasus tersebut.

2. Teori Tanggung Jawab Hukum

Menurut Sugeng Istanto, pertanggungjawaban merupakan suatu kewajiban untuk memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas semua hal yang terjadi dan suatu kewajiban untuk memberikan perbaikan atas suatu kerugian yang mungkin akan ditimbulkannya.²⁶

²⁶ F. Soegeng Istanto, *Hukum Internasional*, Yogyakarta, UAJ Yogyakarta, 1994. hal 77

Hans Kelsen dalam teori tanggung jawab hukumnya berpandangan bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atau memiliki tanggung jawab atas perbuatan tertentu serta memiliki tanggung jawab atas suatu sanksi atas perbuatan yang dilarang.²⁷ Hans Kelsen sendiri membagi tanggung jawab menjadi 4 (empat) macam, yakni sebagai berikut :²⁸

- a. Pertanggungjawaban individu, yakni seorang individu memiliki tanggung jawab atas suatu pelanggaran yang disebabkan oleh dirinya sendiri.
- b. Pertanggungjawaban kolektif, yakni seorang individu memiliki tanggung jawab terhadap pelanggaran yang telah dilakukan orang lain.
- c. Pertanggungjawaban atas dasar kesalahan, yakni seorang individu bertanggungjawab terhadap pelanggaran yang Ia lakukan dengan sengaja dan dapat diperkirakan tujuan pelanggarannya yang akan menimbulkan kerugian.
- d. Pertanggungjawaban mutlak, yakni seorang individu memiliki tanggung jawab terhadap pelanggaran yang Ia lakukan dengan tidak disengaja dan tidak diperkirakan kerugian yang akan timbul dari tujuan pelanggaran tersebut.

²⁷ Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, sebagaimana diterjemahkan oleh Somardi, *Teori Umum Hukum dan Negara: Dasar – Dasar Ilmu Hukum Normatif sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, Jakarta, BEE Media Indonesia, 2007. hal. 81

²⁸ Hans Kelsen, *Pure Theory of Law*, sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, *Teori Hukum Murni: Dasar- Dasar Ilmu Hukum Normatif*, Bandung, Nusa Media, 2018. hal 140

Teori pertanggungjawaban hukum akan menjadi dasar dalam mencari bentuk tanggung jawab internasional dalam permasalahan pencemaran lingkungan laut akibat kebocoran pipa kilang minyak bawah laut.

3. Teori Penyelesaian Sengketa

Menurut Huala Adolf, suatu sengketa dapat dikatakan sebagai sengketa hukum apabila sengketa tersebut dapat diserahkan dan diselesaikan oleh pengadilan internasional.²⁹ Namun, hal tersebut sulit diterima karena pada dasarnya secara teoritis sengketa-sengketa internasional dapat diselesaikan oleh pengadilan internasional, dan mahkamah internasional harus memutuskan perkara tersebut berdasarkan prinsip kepatutan dan kelayakan (*ex aequo et bono*).

Dikutip dari *International Court of Justice (ICJ)*, menyatakan bahwa yang dimaksud dengan sengketa internasional adalah :

“..... *An international legal dispute can be defined as a disagreement on a question of law or fact, a conflict, or a clash of legal views or interests.*”³⁰ Sengketa internasional dapat didefinisikan sebagai ketidaksepakatan pada suatu masalah hukum atau fakta, konflik, atau perbedaan pandangan atau kepentingan hukum.

Berdasarkan pernyataan di atas, dapat Penulis simpulkan bahwa dapat dikatakan sengketa internasional jika persoalan mengenai perbedaan pandangan, konflik, masalah hukum dapat menimbulkan perselisihan dan didalamnya terdapat unsur asing atau lintas batas negara dalam sebuah perselisihan tersebut.

²⁹ Huala Adolf. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Sinar Grafika, 2020. hal 59

³⁰ International Court of Justice. *Contentious Jurisdiction*. <https://icj-cij.org/contentious-jurisdiction> diakses pada 24 Agustus 2023

Piagam PBB pada Pasal 33 menjelaskan bahwa dalam bersengketa proses penyelesaiannya dapat dilakukan dengan cara damai terlebih dahulu melalui perundingan, penyelidikan, mediasi, konsiliasi, arbitrase, ataupun penyelesaian menurut hukum melalui badan-badan atau pengaturan regional, atau dengan cara damai yang para pihak pilih sendiri.³¹ Pernyataan pada Piagam PBB dalam pasal tersebut tercermin pada Bab XV UNCLOS 1982 mengenai penyelesaian sengketa (*settlement of disputes*), dimana proses penyelesaian sengketa dapat dilakukan secara damai.

Teori penyelesaian sengketa internasional berperan penting sebagai acuan mengenai solusi dari permasalahan pada penelitian ini yang berkaitan dengan kapal berbendera asing milik Panama tersebut.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Metode penelitian terbagi menjadi 2 macam, yaitu metode penelitian hukum normatif dan metode penelitian hukum empirik. Analisis hukum normatif menekankan pada metode deduktif, dan metode induktif sebagai penunjang. Sumber data analisis hukum normatif mengedepankan dan mempergunakan bahan-bahan kepustakaan dalam penelitiannya.³²

Berdasarkan pernyataan di atas, Penulis berkesimpulan bahwa penelitian hukum normatif adalah penelitian yang mengkaji tentang hukum sebagai aturan, asas hukum, prinsip hukum, teori hukum, norma

³¹ Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa. (Pasal 33).

³² Zainal, Asikin. Amiruddin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada, 2014. hal 166

hukum, dan berbagai kepustakaan lainya untuk tercapainya sebuah jawaban dari suatu permasalahan hukum.

Berdasarkan judul dan permasalahan yang diangkat pada penelitian ini, Penulis menggunakan metode penelitian hukum normatif (yuridis normatif).

2. Pendekatan Penelitian

a. Pendekatan Perundang-undangan

Pendekatan peraturan perundang-undangan dalam penelitian ini dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi terkait dengan isu hukum terkait pencemaran lingkungan di laut yang disebabkan oleh kebocoran pipa kilang minyak ditinjau dari hukum internasional.

b. Pendekatan Konseptual

Pendekatan konseptual dalam penelitian ini dilakukan dengan cara meninjau pandangan-pandangan doktrin, prinsip hukum untuk mencari jawaban dari permasalahan dalam penelitian ini.

c. Pendekatan Kasus

Penelitian ini menggunakan beberapa kasus sebagai rujukan terkait dengan isu hukum yang dihadapi, namun terdapat 1 (satu) kasus yang akan menjadi fokus utama dalam peneltitian ini.

3. Sumber Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan 3 (tiga) buah jenis bahan penelitian hukum, yakni hukum primer, hukum sekunder, dan hukum tersier

a. Hukum Primer

Bahan hukum primer terdiri dari bahan-bahan hukum yang mengikat seperti perundang-undangan, konvensi internasional, perjanjian, ataupun yurisprudensi.

1. Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on The Law of The Sea 1982*) diratifikasi menjadi Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut
2. Piagam PBB (*Charter of The United Nations and Statute of The International Court of Justice*)
3. *International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 and Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) And Protocol of 1998* diratifikasi menjadi Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986
4. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Convention 69)* diratifikasi menjadi Keputusan Presiden Nomor 18 Tahun 1978
5. *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 (FUND Convention 71)* diratifikasi menjadi Keputusan Presiden Nomor 41 Tahun 1978 tentang Pencabutan Keputusan Presiden Nomor 19 Tahun 1978

6. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response, and Cooperation 1990 (OPRC) diratifikasi menjadi Peraturan Presiden Nomor 76 Tahun 2022
7. Convention on Biological Diversity (CBD) diratifikasi menjadi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1994 tentang Pengesahan Konvensi PBB mengenai Keanekaragaman Hayati
8. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Convention) 2001 diratifikasi menjadi Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2014
9. Deklarasi Stockholm 1972 tentang Lingkungan Manusia
10. Deklarasi Rio de Janeiro 1992 tentang Lingkungan dan Pembangunan
11. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945
12. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
13. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut
14. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut
Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim

15. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2014 tentang Kerugian Lingkungan Hidup Akibat Pencemaran dan/atau Kerusakan Lingkungan Hidup
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim
17. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
18. Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2023 tentang Pengarusutamaan Pelestarian Keanekaragaman Hayati Dalam Pembangunan Berkelanjutan

b. Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan penjelasan lebih lanjut dari hukum primer, seperti buku, jurnal, literatur, artikel yang terkait pencemaran lingkungan di laut yang disebabkan oleh bocornya pipa kilang minyak.

c. Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan penelitian yang memberikan pemahaman lanjutan dari hukum primer dan hukum tersier, seperti Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kamus hukum, dan kamus Inggris-Indonesia.

4. Teknik Pengumpulan Bahan Penelitian

Teknik pengumpulan bahan dalam penelitian ini menggunakan teknik studi kepustakaan. Studi kepustakaan/studi dokumen meliputi studi bahan-

bahan hukum yang terdiri dari bahan-bahan hukum primer, bahan-bahan hukum sekunder, bahan-bahan tersier terkait pencemaran lingkungan di laut.³³

5. Teknik Analisis Bahan Penelitian

Teknik analisis bahan penelitian dalam penelitian ini data yang didapatkan disusun dan dianalisis secara kualitatif, yaitu data yang digunakan berupa studi literatur seperti peraturan perundang-undangan, doktrin, jurnal demi memperoleh jawaban yang jelas dari permasalahan dari penelitian ini.

6. Teknik Penarikan Kesimpulan

Teknik penarikan kesimpulan dalam penelitian ini menggunakan metode pemikiran secara deduktif. Pemikiran secara deduktif yaitu penarikan kesimpulan dari hal-hal yang bersifat umum ke hal-hal yang bersifat khusus.

³³ Asikin, Zainal. Amiruddin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada, 2014. hal 68

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, 2010

F. Soegeng Istanto, *Hukum Internasional*, Yogyakarta, UAJ Yogyakarta, 1994

Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, sebagaimana diterjemahkan oleh Somardi, *Teori Umum Hukum dan Negara: Dasar – Dasar Ilmu Hukum Normatif sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, Jakarta, BEE Media Indonesia, 2007.

Hans Kelsen, *Pure Theory of Law*, sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, *Teori Hukum Murni: Dasar- Dasar Ilmu Hukum Normatif*, Bandung, Nusa Media, 2018.

Huala, Adolf. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Sinar Grafika, 2020

John Baylis, Steve Smith. *The Globalization of World Politics*. Inggris.

Joko Subagyo, P. *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta : Rineka Cipta, 1993

Julio Barboza. 2011. *The Environment, Risk, and Liability in International Law*. Leiden: Martinus Nijhoff Publisher.

Koesnadi Hardjosoemantri. Harry Supriyono. *Sejarah Perkembangan Hukum Lingkungan*. 2014

Kenneth, Moure. *Managing The France Poincare: Economic Understanding and Political Constraint in French Monetary Policy 1928-1936*. Cambridge University Press. August 29, 1991

Komar Kantaatmadja. *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*. Bandung: Alumni 1981

Konvensi Keanekaragaman Hayati. Kementrian Negara Lingkungan Hidup

Laode M. Syarif, Maskun, & Birkah Latif, *Evolusi Kebijakan dan Prinsip-Prinsip Lingkungan Global dalam Hukum Lingkungan, Teori Legislasi dan Studi Kasus*, Jakarta: USAID, 2015

Mochtar Kusumaatmadja. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Bina Cipta. 1990.

Merchant Shipping Act 1995. London: The Stationery Office

- Nancy K.Kubasek. Gary S. Silverman. *Environmental Law* (Englewood Cliffs. New Jersey: Presentice Hall).
- N.H.T Siahaan. *Hukum Lingkungan dan Ekologi Pembangunan* (Edisi Kedua), Erlangga: Jakarta, 2004.
- Satjipto Raharjo. Ilmu Hukum, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti,2000.
- Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010.
- Usmawadi. *Hukum Laut Internasional Suatu Pengantar*. Palembang: Universitas Sriwijaya. 2016
- Usmawadi. *Pengaturan Hukum Pencemaran Laut yang Berasal dari Penambangan Minyak di Lepas Pantai Indonesia (Khusus Selat Malaka)*. Fakultas Pascasarjana. UNPAD. Bandung: 1989.
- Usmawadi., Syahmin AK. 2012. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Palembang: Unsri Press. Edisi Pertama
- Yoshifumi Tanaka. 2018. *The Peaceful Settlement of International Disputes*. Cambridge University: United Kingdom.
- Zainal, Asikin. Amiruddin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada, 2014.

INSTRUMEN-INSTRUMEN HUKUM INTERNASIONAL

A. KONVENSI

- United Nations Convention on the Law of the Sea*. (Disahkan pada 10 Januari 1982 di Jamaika, Entry Force : 16 November 1994, 1833 UNTS 397)
- Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice*
- International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 and Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) And Protocol of 1998*. Consilidated Edition, IMO London, 1997
- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001*. London, 23 March 2001. Entry into force: 21 November 2008. Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs by Command of Her Majesty November 2005
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)* 1969. Adopted in Brussels, Belgium, 29 November 1969
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation*, London 1990. Adoption: 30 November 1990; Entry into Force: 13 May 1995
- International Convention on The Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, 1971. Adoption: 18 November 1971; Entry into Force: 16 Oktober 1978

International Safety Management Code (ISM CODE). London, 2010. Part A.
5.1 Master's Responsibility and Authority
Convention on Biological Diversity, first adopt 22 May 1992
Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea,
1972 (COLREG Convention 72)
International Law Commission. Responsibility of States for Internationally
Wrongful Acts 2001. Adopted in 2001.

B. DEKLARASI

Stockholm Declaration 1972. United Nations Conference on the Human
Environment. United Nations Environment Programme
Rio Declaration on Environment and Development. Rio de Janeiro, 3-14 June
1992

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. (Lembaran Negara
Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. Tambahan Lembaran Negara
Republik Indonesia Nomor 4849)

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

Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran
dan/atau Perusakan Laut. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999
Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3816)

Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan
Darurat Tumpahan Minyak di Laut Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun
2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim

Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan
Maritim. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 27.
Tambahan Lembara Negara Nomor 5109)

Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2014 tentang Kerugian
Lingkungan Hidup Akibat Pencemaran dan/atau Kerusakan Lingkungan
Hidup

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan
Pencemaran Lingkungan Maritim

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan
Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. (Lembaran Negara
Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021, Tambahan Lembaran Negara
Nomor 6634)

Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2023 tentang Pengarusutamaan Pelestarian Keanekaragaman Hayati Dalam Pembangunan Berkelanjutan

JURNAL

Adha, Gerardus, Pravda. *Analisis Peristiwa Tumpahan Minyak oleh MV Wakashio di Kepulauan Mauritius Tahun 2020*. Intelektiva. Vol 3 (4). Desember 2021

Adrian, Nugraha., dkk. *Increasing Understanding of Legal Responsibilites in Ship Accidents at Sinar Bahari Palembang Shipping Vocational School*. Indonesian Journal of Legal Community Engagement 6 (1) (2023)

Badaruddin., et.al. Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar. Indonesian Journal of Legality of Law 3 (2) : 79-97, June 2021

Catherine Redgwell, *International Environtmental Law*, dalam Malcolm D. Evans, 2003, *International Law, First Edition*, Oxford University Press, Oxford.

Cita, Vita Emia Tarigan. *Kebijakan Pengendalian Pencemara di Selat Malaka yang Bersumber dari Kecelakaan Kapal*. Jurnal Penelitian Hukum De Jure Vol 19 (4). Desember 2019

Elizabeth A.Martin ed., *A Dictionary of Law*, Oxford University Press, New York, 2002.

Eny Budi Sri Haryani, Makalah Pribadi Pengantar falsafah sains, IPB, Bogor, 2005.

Harahap, R.G. dan Rosyid, D.M. *Studi Peran Keandalan Manusai dalam Tubrukan Kapal (Studi Kasus Pelabuhan Perak Surabaya)*. Jurnal Kelautan. Jurusan Teknik Kelautan. 2011. FTK-ITS: Surabaya.

Hari Utomo. *Siapa yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident)*. Jurnal Legislasi Indonesia: Vol. 14, No. 01. Maret 2017: 57-76.

Hingorani, *Modern International Law*, 2bd.ed., Oxford & IBH Publishing, New Delhi, 1984

International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC). 2019. *Claims Manual 2019 Edition*.

Irfan Fauzi. *Optimalisasi dalam Menjangka Peta untuk Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di MT. Eternal Oil I milik PT. Tanker Armada Nusantara*. Universitas Maritim Amni. 2019.

Irsadi Aristora. *Pencemaran Laut Ditinjau dari Sudut Hukum Lingkungan (Studi Kasus Tumpahan Batu Bara di Laut Meulaboh)*. Prodi Ilmu Hukum FH.UTU. Aceh, 2018.

Isfarin, Nadia Nurani. *Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka Dari Pencemaran Minyak Lintas Batas*. Jurnal Ilmu Hukum. 15 (2). September 2012

Jurgen Friedrich. *International Environmental*. New York: Springer. 2013.

Lady, L., P. Marlina, A. Umyati. *Kajian Kecelakaan Kapal di Pelabuhan Banten Menggunakan Human Factor Analysis and Classification System (HFACS)*. Jurnal Rekayasa Sistem Industri. 2014. Vol. 3. No. 2.

Muqtarib. *Pertanggungjawaban Pemilik MT Alyarmouk atas Tumpahan Minyak di Perairan Kepulauan Riau Berdasarkan CLC 1992*. Litra : Jurnal Hukum Lingkungan Tata Ruang dan Agraria. Vol 2 (1). Oktober 2022

Marine Safety Act 1998 No 121

Nathanael Ivan, Gurning, R.O.S., Pitana Trika. *Analisa Keselamatan Awak Kapal Berdasarkan Konsep The Maritime Labour Convention (MLC) 2006 di Rute Penyebrangan Ketapang-Gilimanuk*. Jurnal Kelautan. Jurusan Teknik Kelautan. 2011. FTM-ITS: Surabaya

Nisha, Desfi Arianti., dkk. *Penerapan International Safety Management Code Terhadap Manajemen Keselamatan Pengoperasian KM Bhaita Perkasa Pada PT. Rempak Karimun Line Tanjung Balai Karimun*. Jurnal Manajemen Riset dan Teknologi. Vol. 4, No. 2, Februari 2023

R. La Porta. *Investor Protection and Corporate governance*. Jurnal Of financial Economics 58. 01 Januari 2000.

United Nations Environment Programme. *Marine Pollution*. UNEP Regional Seas Reports and Studies No. 25,1982.

United Nation Environment Programme. *Training Manual on International Environmental Law*. Kenya: Division of Environmental Policy and Law..

Wahyu Wijaya. *Perlindungan Buruh Migran Menurut Hukym Internasional dan Hukum Regional (ASEAN)*. Prosiding Ilmu Hukum. Universitas Islam Bandung.

INTERNET

Departemen Perhubungan. *Daftar Konvensi Internasional Bidang Maritim Dimana Indonesia sebagai Negara Anggota.* https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasi-berkala/20200819131943.DAFTAR_KONVENSI_INTERNASIONAL_BIDANG_MARITIM.pdf diakses pada 23 Agustus 2023

Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut. *Jumlah Pulau.* (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2022) <https://kkp.go.id/djprl/p4k/page/4270-jumlah-pulau>, diakses pada 13 Agustus 2023

Fadhillah, Fariz. *Pertamina Klaim Letak Pipa Distribusi Sudah Sesuai Ketentuan.* 2018. <https://kalimantan.bisnis.com/read/20180417/407/785099/pertamina-klaim-letak-pipa-distribusi-sudah-sesuai-ketentuan#:~:text=Pertamina%20telah%20memastikan%20pipa%20penyalur%20dibungkus%20casing%20semen,atau%20ALKI%20II%20paling%20dangkal%20mencapai%2014%20meter>. diakses pada 16 Agustus 2023

International Court of Justice. *Contentious Jurisdiction.* <https://icj-cij.org/contentious-jurisdiction> diakses pada 24 Agustus 2023

International Harbour Master Association. *Role of the Harbour Master.* <https://harbourmaster.org/harbour-master/role-of-harbour-master>. diakses pada 03 Desember 2023

International Maritime Organization (IMO). *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER).* [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) diakses pada 22 Oktober 2023

International Maritime Organization (IMO). *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC).* [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) diakses pada 18 Oktober 2023

International Maritime Organization (IMO). *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND).* [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx) diakses pada 22 Oktober 2023

International Maritime Organization (IMO). *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC).* <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International->

Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx. diakses pada 01 November 2023

International Maritime Organization (IMO). The International Safety Management (ISM) Code. <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/ISMCode.aspx>. diakses pada 30 November 2023

International Monetary Fund (IMF). What is Special Drawing Rights. <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>. diakses pada 02 November 2023

International Tribunal for the Law of the Sea. *Advisory Proceedings*. <https://itlos.org/en/main/jurisdiction/advisory-proceedings/>. diakses pada 10 Desember 2023

JDIH Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi. Peraturan Presiden Republik Indonesia No 76 Tahun 2022. <https://jdih.maritim.go.id/perpres-no-76-tahun-2022>. diakses pada 01 November 2023

Kementerian Kelautan dan Perikanan. *Tumpahan Minyak (Oil Spill)*. <https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/djprl/P4K/Pencemaran%20Laut/Oil%20Spill/tumpahan%20minyak.pdf>, diakses pada 13 Agustus 2023

Kementerian Perhubungan Indonesia. *Kemenhub Kukuhkan 44 Pejabat Pemeriksa Kecelakaan Kapal*. <https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-kukuhkan-44-pejabat-pemeriksa-kecelakaan-kapal#:~:text=Sejumlah%20analisis%20tentang%20kecelakaan%20kapal%20berdasarkan%20laporan%20investigasi,dan%20kepiawaian%20nahkoda%20kapal%20menjadi%20sumber%20penyebab%20kecelakaan%20kapal>.

Kuswardani, Anastasia Rita Tisiana Dwi. *Keistimewaan Laut Indonesia: Kekuatan dan Tantangannya*. Mongabay Situs Berita Lingkungan (2020). <https://www.mongabay.co.id/2020/06/24/keistimewaan-laut-indonesia-kekuatan-dan-tantangannya/>, diakses pada 13 Agustus 2023

NASA. *Supporting Recovery Efforts After Oil Spills*. <https://appliedsciences.nasa.gov/what-we-do/disasters/oil-spills>

Pratama, Oki. *Konservasi Perairan Sebagai Upaya menjaga Potensi Kelautan dan Perikanan Indonesia*. (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2020) <https://kkp.go.id/djprl/artikel/21045-konservasi-perairan-sebagai-upaya-menjaga-potensi-kelautan-dan-perikanan-indonesia>, diakses pada 13 Agustus 2023

Permanent Court of Arbitration. <https://pca-cpa.org/en/cases/291/>. diakses pada 21 November 2023.

Permanent Court of Arbitration. <https://pca-cpa.org/en/cases/85/>. diakses pada 21 November 2023.

Permanent Court of Arbitration. <https://pca-cpa.org/en/cases/210/>. diakses pada 21 November 2023.

United Nations. *International Day for Biological Diversity 22 May*. <https://www.un.org/en/observances/biological-diversity-day/convention> diakses pada 31 Oktober 2023.

United States Coast Guard (USCG). *Vessel Determination & Policy Letters*. <https://uscgboating.org/regulations/vessel-determinations.php> diakses pada 05 Oktober 2023.

PUTUSAN PENGADILAN

Putusan Mahkamah Agung No : 4161/K/Pid.Sus.LH/2019 tentang Permohonan Kasasi Pidana Khusus Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

Putusan Pengadilan Negeri Balikpapan. No : 749/Pid.B/LH/2018/PN.BPP tentang Pidana Lingkungan Hidup.