



# Yurisdiksi Negara Pantai Terhadap Kapal Asing Yang Memuat Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun (B3) Ditinjau Dari Hukum Laut Internasional

Muhamad Renaldy Djunaidi<sup>1\*</sup>, Popi Tuhulele<sup>2</sup>, Dyah Ridhu Airin Daties<sup>3</sup>.

<sup>1,2,3</sup> Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia.

@ : aldidjunaidi02@gmail.com

doi : 10.47268/tatohi.v3i10.1959

### Info Artikel

#### Keywords:

The Jurisdiction Of The Coastal State; Ships Transporting; Hazardous And Toxic Waste; International Law Of The Sea Convention.

#### Kata Kunci:

Yurisdiksi Negara Pantai; Kapal Pengangkutan; Bahan Berbahaya dan Beracun; Hukum Laut Internasional.

### Abstract

**Introduction:** The jurisdiction of the coastal state is an authority of the state to carry out laws and regulations in its territorial area to regulate people, property, and events that occur in the land area, sea waters, and air space above it.

**Methods of the Research:** The research method used is normative juridical. by using a problem approach such as a statutory approach, a conceptual approach and a case approach. While the sources of legal materials used are primary, secondary and tertiary sources of legal materials. The collection of legal materials is carried out by means of a literature study, then analyzed qualitatively.

**Results of the Research:** The results show that the entry of foreign ships transporting waste in the jurisdiction of the coastal state is not prohibited as long as it is subject to the provisions for the transportation of hazardous and toxic waste that is passing through the territory of the coastal state, namely for foreign ships carrying nuclear or other goods which because of their nature dangerous or toxic, if you want to make a voyage in the territorial waters of an International country, you must carry documents and comply with special precautions established by International treaties for ships (Article 23 of the 1982 International Law Of The Sea Convention). The implementation of Indonesian Jurisdiction for foreign ships transporting waste has been regulated in Law Number 17 of 2008 concerning Shipping and Government Regulation Number 101 of 2014 concerning Management of Hazardous and Toxic Waste, which explains all matters relating to traffic through waters, transportation of dangerous goods and special goods by sea, determination of hazardous and toxic waste, management of hazardous and toxic waste, navigation in sea transportation including aspects of shipping safety and security.

### Abstrak

**Latar Belakang:** Yurisdiksi negara pantai ialah suatu kewenangan negara untuk menjalankan peraturan perundang-undangan di wilayah teritorialnya untuk mengatur orang, harta benda, dan peristiwa yang terjadi pada wilayah darat, perairan laut, dan ruang udara di atasnya.

**Metode Penelitian:** Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif. menggunakan pendekatan masalah seperti pendekatan perundang-undangan (*statue approach*), pendekatan konseptual dan pendekatan kasus. Sedangkan sumber bahan hukum yang digunakan adalah sumber bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan studi kepustakaan, kemudian dianalisis secara kualitatif.

**Hasil Penelitian:** Hasil penelitian menunjukkan bahwa masuknya kapal asing pengangkutan limbah di wilayah yurisdiksi negara pantai tidaklah dilarang asalkan tunduk pada ketentuan pengangkutan limbah Bahan

Berbahaya dan Beracun (B3) yang sedang melintas pada teritorial negara pantai, yakni bagi kapal asing yang mengangkut nuklir atau barang lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila hendak melakukan pelayaran pada perairan teritorial negara Internasional, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian Internasional bagi kapal-kapal (Pasal 23 Konvensi Hukum Laut Internasional 1982). Pelaksanaan Yurisdiksi Indonesia bagi kapal asing pengangkutan limbah telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah nomor 101 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun, yang menjelaskan segala hal yang berkaitan dengan lalu lintas melalui perairan, pengangkutan barang berbahaya dan barang khusus melalui laut, penetapan limbah bahan berbahaya dan beracun, pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun, navigasi dalam sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan dan keamanan pelayaran.

## 1. Pendahuluan

Indonesia adalah negara kepulauan yang memiliki luas wilayah perairan yang paling strategis dibandingkan dengan wilayah daratan, yakni 9 berbanding 1, maka secara geografis Indonesia mempunyai posisi strategis pada silang dunia antara dua benua yaitu benua Asia dan benua Australia dan juga dua samudera yakni samudera pasifik dan samudera hindia.<sup>1</sup> Kondisi geografis yang demikian itu membuat laut memiliki tanggungjawab besar dalam menyediakan sumber daya alam yang tidak ada habisnya, serta kewajiban penting lainnya, yang ditinjau pada faktor ekonomi, komunikasi dan transportasi, perdagangan, pariwisata, perlindungan serta pelestarian alam, ataupun untuk kepentingan pertahanan keamanan.<sup>2</sup> Indonesia mempunyai keistimewaan laut yang sangat baik serta sering dimanfaatkan sebagai jalur lalu lintas transportasi Internasional yang didukung oleh kondisi geografis, lalu lintas melalui alur perairan Indonesia akan terus ada peningkatan aktivitas, terutama bagi kapal tanker yang mengangkut minyak dari timur tengah ke negara-negara Asia yang mengalami perkembangan ekonomi, seperti China, Jepang, Korea Selatan dan Taiwan, dimana lintas yang akan digunakan kesana melalui Selat Malaka, Sunda dan Lombok.

Setiap kapal berbendera pada umumnya memiliki hak untuk berlayar di laut teritorialnya, zona ekonomi eksklusif, laut lepas dan laut teritorial negara lain. Namun dalam hal mengenai hak untuk berlayar di perairan teritorial negara lain, telah diatur dalam Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982. Memberikan pengertian hak lintas damai adalah dengan tunduk pada ketentuan konvensi ini, kapal semua negara, baik berpantai ataupun tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial.<sup>3</sup> Hak lintas damai berlaku bagi semua jenis kapal, kapal-kapal dagang dan kapal-kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan komersial, kapal-kapal perang, dan kapal-kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial.<sup>4</sup> Serta kapal asing dalam pelayarannya harus

<sup>1</sup> Djalal, Hasjim, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Bina Cipta, Jakarta, 1979, h. 6.

<sup>2</sup> ETTY R. AGOES, *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, Jakarta, 2005, h. 1-59.

<sup>3</sup> Lihat Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang *Pengesahan United Convention On The Law Of The Sea*.

<sup>4</sup> ETTY R. AGOES, *Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Abardin, Bandung, 1991, h. 120.

mematuhi peraturan negara Indonesia, sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 12 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan, yang berbunyi lintas dianggap damai apabila tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia, dan dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi dan hukum Internasional lainnya.<sup>5</sup> Dalam hukum internasional selalu mengupayakan penetapan batas laut yang berlaku secara universal dengan memberikan catatan bagi negara-negara pantai dan pelintas. Semula batas laut teritorial ditentukan berdasarkan kebiasaan yang berlaku dalam praktek ketatanegaraan negara yang bersangkutan dengan memperhatikan kepentingan negara lain sebagai pengguna atau pelintas.<sup>6</sup>

Sehubungan dengan ketentuan Internasional bagi kapal-kapal pengangkut barang berbahaya dan beracun dan bahan khusus dalam pelayaran, yang sebagaimana telah diatur dalam Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1982, yakni Kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau barang lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila hendak melakukan pelayaran pada perairan teritorial negara Internasional, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian Internasional bagi kapal-kapal.<sup>7</sup> Serta ada Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, dalam Pasal 11 Ayat (1) berbunyi, Kapal tanker asing, kapal ikan asing, kapal riset kelautan atau kapal survei hidrografi asing, dan kapal asing bertenaga nuklir atau kapal asing yang memuat bahan nuklir atau bahan lainnya yang karena sifatnya berbahaya dan beracun, dalam melaksanakan lintas damai hanya untuk melintas dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lainnya dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melalui perairan Indonesia wajib menggunakan alur laut yang lazim digunakan untuk pelayaran Internasional.<sup>8</sup> Alur laut yang lazim untuk pelayaran di Indonesia telah tercantum dalam peta navigasi atau buku-buku kepanduan bahari yang diterbitkan secara khusus untuk keselamatan pelayaran.

Peraturan ini dibuat untuk menghindarkan lingkungan dari pencemaran dan kerusakan yang berasal dari limbah, menurut Pasal 58 Undang-Undang nomor 32 Tahun 2009 tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, dinyatakan sebagai berikut: 1) Setiap orang yang memasukkan ke dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, menghasilkan, mengangkut, mengedarkan, menyimpan, memanfaatkan, membuang, mengolah, dan/atau menimbun B3 wajib melakukan pengelolaan B3; 2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelolaan B3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Pemerintah. Sedangkan untuk pengelolannya, ditentukan dalam bagian kedua tentang Pengelolaan limbah B3. Dinyatakan pada Pasal 59 Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, sebagai berikut: 1) Setiap

---

<sup>5</sup> Lihat Pasal 12 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3647).

<sup>6</sup> Popi Tuhulele, Upaya Hukum Indonesia Mengajukan Landas Kontinen Ekstensi (Antara Peluang Dan Tantangan), *Jurnal Sasi* Volume XVI No. 3, 2011, h. 108

<sup>7</sup> Lihat Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang *Pengesahan United Convention On The Law Of The Sea*.

<sup>8</sup> Lihat Pasal 11 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4209.

orang yang menghasilkan limbah B3 wajib melakukan pengelolaan limbah B3 yang dihasilkannya; 2) Dalam hal B3 yang dimaksud pada Pasal 58 ayat (1) telah kedaluwarsa, pengelolannya mengikuti ketentuan pengelolaan limbah B3; 3) Dalam hal setiap orang tidak mampu melakukan sendiri pengelolaan limbah B3, pengelolannya diserahkan kepada pihak lain; 4) Pengelolaan limbah B3 wajib mendapat izin dari Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya; 5) Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota wajib mencantumkan persyaratan lingkungan hidup yang harus dipenuhi dan kewajiban yang harus dipatuhi pengelola limbah B3 dalam izin; 6) Keputusan pemberian izin wajib diumumkan; 7) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelolaan limbah B3 diatur dalam Peraturan Pemerintah. Ketentuan bagi kapal pengangkut limbah B3 di Indonesia harus melakukan rekomendasi pengangkutan pada menteri lingkungan hidup dan izin dari menteri perhubungan. Sebagaimana yang telah diatur pada Pasal 48 Ayat (1) dalam Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun bahwa: Pengangkutan limbah B3 wajib memiliki: 1) Surat rekomendasi pengangkutan limbah B3; dan 2) Surat Izin pengelolaan limbah B3 untuk kegiatan pengangkutan limbah B3.

Dari kementerian lingkungan hidup nantinya akan mengeluarkan surat rekomendasi dan *manifes* untuk kegiatan pengangkutan, setelah pihak pengangkut memperoleh izin untuk kegiatan pengangkutan limbah B3 wajib dilakukan sesuai dengan surat rekomendasi dan izin yang telah diberikan, serta untuk pengangkut wajib menyampaikan *manifes* pengangkutan limbah B3 kepada menteri lingkungan hidup dan melaporkan pelaksanaannya.<sup>9</sup> Kapal-kapal yang pengangkut limbah harus dilengkapi dengan alat-alat perlindungan dan keamanan, serta selalu melaporkan pemberitahuan kepada pihak-pihak yang terkait untuk keselamatan pelayaran dan untuk mengambil tindakan pertama yang diperlukan jika terjadi sesuatu yang tidak menguntungkan. Karna kapal-kapal pengangkutan dapat menimbulkan resiko yang besar, dikarenakan bisa terjadi pencemaran yang berupa tumpahan minyak atau muatan bahan berbahaya dan beracun lainnya dalam bentuk curah atau bentuk kemasan yang tumpah ke laut dalam jumlah besar, serta dapat berpotensi mencemari laut dari sektor pariwisata pantai, sektor perikanan dan sektor kehidupan burung-burung dan hewan-hewan di laut.<sup>10</sup> Hukum Internasional mengatur kewajiban untuk menjaga lingkungan dari pencemaran bagi negara-negara Internasional, dalam Pasal 192 Konvensi Hukum Laut 1982, memberikan kewajiban bagi setiap negara anggota untuk menjaga dan melestarikan lingkungan laut. walaupun negara peserta memiliki hak berdaulat untuk mengeksploitasi sumber daya alamnya, namun juga harus melaksanakan kewajibannya untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut sebagaimana diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982.

Pada prinsipnya hukum Internasional mengakui setiap negara mempunyai yurisdiksi atas wilayah teritorialnya, namun ketetapan ini bukan berarti negara-negara Internasional bisa bebas dari tanggungjawabnya oleh sebab itu tidak ada satu negara yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati hak-hak negara lain.<sup>11</sup> Negara sebagai subjek hukum Internasional melekat konsep kedaulatan, yaitu kedaulatan yang melandasi setiap

---

<sup>9</sup> Yulinah Trihadiningrum, *Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya & Beracun*, Teknosain, Yogyakarta, 2016, h. 123.

<sup>10</sup> Sukanda Husin, *Hukum Lingkungan Internasional*, Raja Grafindo Persada, 2016, h. 35.

<sup>11</sup> Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Raja Grafindo, Jakarta, 2002, h. 255.

tindakan atau kegiatan di suatu negara pada berbagai aspek wilayahnya. Kata “kedaulatan” merupakan terjemahan dari kata “*sovereignty*” yang berasal dari kata latin “*superanus*” yang memiliki arti tertinggi.<sup>12</sup> Konsep kedaulatan adalah kekuasaan suatu negara untuk melaksanakan otoritas tertingginya atas segala kekuasaan dan segala sesuatu yang ada di dalam teritorial dan warga negaranya tanpa ada campur tangan dari negara lain. Kedaulatan yang melandasi salah satu hak yang diakui oleh hukum Internasional, yaitu yurisdiksi. Yurisdiksi ialah ciri pokok sentral dari kedaulatan negara sebab merupakan pelaksanaan kewenangan yang dapat mengubah atau membuat atau mengakhiri hubungan dan kewajiban hukum. Yurisdiksi negara pantai terhadap lintas kapal asing yang melakukan pelanggaran di wilayah perairan teritorial Indonesia, berdasarkan kedaulatan dalam Pasal 2 Konvensi Hukum Laut 1982 bahwa kedaulatan negara pantai, dapat dilaksanakan yurisdiksi atas laut teritorialnya, dengan tunduk pada konvensi hukum laut dan peraturan lainnya dari hukum Internasional. Walaupun Indonesia memiliki kedaulatan penuh atas wilayah perairannya tetap harus menentukan jalur pelayaran untuk Hak lintas alur laut kepulauan. Sebagaimana Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982, yakni suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus dan langsung secepat mungkin serta tidak terhalang pada satu bagian laut lepas atau zona ekonomi, Kapal dan pesawat udara dalam melaksanakan alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil ke dua sisi garis sumbu, serta kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut.

Pemerintah Indonesia dalam menarik garis pangkal kepulauan untuk menetapkan lebar laut teritorial dengan penarikan garis pangkal kepulauan dilakukan dengan menggunakan 6 cara yakni, garis pangkal lurus kepulauan, garis pangkal biasa, garis pangkal lurus, garis penutup teluk, garis penutup muara sungai, terusan dan kuala dan garis penutup pada pelabuhan.<sup>13</sup> Terkait garis pangkal lurus kepulauan untuk menghubungkan 2 titik terluar pada garis air rendah pada titik terluar pulau terluar, garis yang ditarik secara lurus antara 2 titik berdampingan yang lazim dilakukan dalam batas-batas pengertian navigasi dan pemetaan untuk kepentingan navigasi. Pemerintah dapat menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan tata cara penggunaannya untuk perlintasan yang sifatnya terus menerus, langsung, dan secepatnya bagi kapal asing yang melalui perairan Indonesia. Penetapan Alur Laut Kepulauan dilakukan dengan memperhatikan: a) ketahanan nasional; b) keselamatan berlayar; c) eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam; d) jaringan kabel dan pipa dasar laut; e) konservasi sumber daya alam dan lingkungan; f) rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional; g) tata ruang laut; dan h) rekomendasi organisasi internasional yang berwenang.<sup>14</sup>

Semua kapal asing yang menggunakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dalam pelayarannya tidak boleh menyimpang kecuali dalam keadaan darurat, pemerintah

---

<sup>12</sup> Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Alumni, Bandung, 2010, h. 16.

<sup>13</sup> Lihat Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4211.

<sup>14</sup> Lihat Pasal 194 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)

mengawasi lalu lintas kapal asing yang melintasi serta pemerintah menetapkan lokasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran untuk melakukan pemantauan terhadap lalu lintas kapal asing yang melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Telah ditetapkan 3 (tiga) alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan sebagai lalu lintas Internasional, diatur dalam Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, yaitu: 1) Pertama, jalur pada ALKI I yang difungsikan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke Samudera Hindia, dan sebaliknya; 2) Kedua, jalur pada ALKI II yang difungsikan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores, dan Selat Lombok ke Samudera Hindia, dan sebaliknya; 3) Ketiga, jalur pada ALKI-III-A yang difungsikan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu.<sup>15</sup> Adapun kewajiban yang harus dilaksanakan serta dipatuhi bagi kapal-kapal asing dan pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut kepulauan Indonesia (ALKI), pada Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan, Yaitu: a) Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan harus melintas secepatnya dengan cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus dan tidak terhalang; b) Selama melintas alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil pada kedua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan; c) Kapal dan pesawat udara asing tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah dan kemerdekaan politik negara kepulauan atau dengan cara lain apapun yang melanggar prinsip-prinsip hukum Internasional yang terkandung dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa; d) Kapal asing tidak boleh berhenti atau buang jangkar, kecuali dalam hal *force majeure* atau dalam hal keadaan musibah atau memberikan pertolongan pada orang atau kapal yang terkenal musibah; e) Dilarang melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan pada sistem telekomunikasi dan tidak boleh melakukan komunikasi dengan orang atau kelompok yang tidak memiliki ijin resmi di wilayah Indonesia.<sup>16</sup>

Dari kewajiban-kewajiban di atas kapal asing dan pesawat udara asing tidak boleh melanggar ketentuan yang ada, karena dapat mengganggu kedaulatan dan integritas negara Indonesia, serta dapat juga diberikan suatu sanksi pidana atau administrasi bagi kapal dan pesawat udara asing yang melanggar. Meskipun sudah ada peraturan-peraturan yang mengatur, tidak menutup kemungkinan akan terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh kapal-kapal asing. Seperti kasus baru-baru ini, pada Rabu 1 September 2021, waktu 15:33 WIB, TNI AL menangkap kapal tanker berbendera Panama, yaitu *MT Zodiac Star* di kawasan perairan pulau Tolop pada posisi 01° 10' 12" U - 103° 51' 07" T, Batam, Kepulauan

---

<sup>15</sup> Lihat 11 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam melaksanakan Hak Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4210).

<sup>16</sup> Lihat Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam melaksanakan Hak Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4210).

Riau, yang masih termasuk wilayah laut teritorial Indonesia.<sup>17</sup> Penangkapan kapal tanker berbendera Panama berdasarkan laporan dari intelijen yang ditindaklanjuti oleh Lanal Batam dengan menggerakkan kapal angkatan laut untuk menyusuri perairan pulau Tolop, segera melakukan pengejaran pada sasaran dan melakukan penghentian serta pemeriksaan terhadap kapal *MT Zodiac Star*. Dari pemeriksaan awal kapal berserta 19 awaknya sedang mengangkut minyak hitam sebanyak 4.600 ton, dan rupanya minyak hitam tersebut merupakan limbah dengan kategori limbah bahan berbahaya dan beracun (LB3) setelah dilakukan uji di laboratorium, dan pengangkutan limbah tersebut tanpa dilengkapi surat persetujuan pengangkutan barang berbahaya dan barang khusus serta tidak menyampaikan pemberitahuan, serta kapal *MT Zodiac Star* hanya bisa menunjukkan tiga dokumen yang kadaluarsa yaitu *Exemption Certificate* (sertifikat sanitasi), *International Oil Pollution Prevention Certificate* (sertifikat Internasional pencegahan pencemaran oleh minyak), *Interim Exemption Certificate*.<sup>18</sup>

Dari ketentuan-ketentuan yang dilanggar oleh kapal *MT Zodiac Star* yang pertama nahkoda berlayar tanpa dilengkapi surat persetujuan berlayar atau *Port Clearance* serta kapal sedang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yaitu minyak hitam atau limbah bahan berbahaya dan beracun sebanyak 4.600 ton tanpa dilengkapi dokumen serta tidak menyampaikan pemberitahuan.<sup>19</sup> Selain itu, kapal *MT Zodiac Star* dinyatakan tidak layak berlayar dikarenakan 3 dokumen, yakni *Exemption Certificate*, *International Oil Pollution Prevention Certificate* dan *Interim Exemption Certificate* yang telah kadaluarsa. Maka didasarkan pada pemaparan diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan Judul Proposal yaitu : “Yurisdiksi Negara Pantai Terhadap Kapal Asing yang Memuat Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) Ditinjau dari Hukum Laut Internasional”.

## 2. Metode Penelitian

Penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif yang sifatnya deskriptif analitis adalah penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah landasan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin (ajaran).<sup>20</sup>

## 3. Hasil Dan Pembahasan

### 3.1 Pengaturan Hukum Internasional Tentang Yurisdiksi Negara Pantai Yang Dimasuki Kapal Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun (B3)

Konsep yurisdiksi negara ada keterkaitan dengan konsep kedaulatan negara. Hukum Internasional memberikan yurisdiksi kepada negara, karena negara memiliki kedaulatan atau kekuasaan tertinggi. Dari kedaulatan negara ini selanjutnya negara diakui memiliki

---

<sup>17</sup> <https://medanbisnisdaily.com/m/news/online/read/2021/09/01/141891/tni-al-tangkap-kapal-tanker-memuat-4-600-ton-limbah>

<sup>18</sup> <https://www.google.com/amp/s/gokepri.com/angkut-4-600-ton-minyak-hitam-kapal-tanker-mt-zodiac-star-ditangkap-tni-al-diperairan-batam/amp/>

<sup>19</sup> <https://batam.tribunnews.com/amp/2021/09/01/tni-tangkap-kapal-mt-zodiac-star-bawa-4600-ton-minyak-hitam-tanpa-dokumen-di-batam>

<sup>20</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2011, h. 101.

yurisdiksi berdasarkan hukum Internasional.<sup>21</sup> Untuk menegakkan hukum atau peraturan perundang-undangan nasionalnya atas objek-objek hukum, serta peristiwa-peristiwa hukum yang terjadi baik di dalam maupun di luar batas-batas wilayahnya.

Kedaulatan Negara merupakan kekuasaan tertinggi suatu negara. Kedaulatan yang dimiliki suatu negara menunjukkan bahwa negara itu merdeka, atau tidak tunduk pada kekuasaan negara lain. Namun bukan berarti kedaulatan tidak ada batasnya. Pembatasan adalah hukum, baik hukum nasional maupun hukum Internasional. Kedaulatan suatu negara tidak lagi bersifat mutlak atau absolut, tetapi harus menghormati kedaulatan negara lain dalam batas-batas tertentu yang ditetapkan oleh hukum Internasional. Hal ini dikenal dengan istilah kedaulatan negara bersifat relative (*Relative Sovereignty of state*).<sup>22</sup> Yurisdiksi merupakan kewenangan negara untuk membuat undang-undang dan kewenangan untuk menegakan suatu keputusan yang didasarkan kepada perundang-undangan yang telah dibuat. Pada dasarnya yurisdiksi menyangkut kekuasaan negara, berlandaskan hukum Internasional untuk mengatur orang, harta benda dan peristiwa serta mempertimbangkan prinsip-prinsip dasar dari kedaulatan negara dalam batas-batas teritorialnya, prinsip persamaan derajat dan prinsip tidak mencampuri urusan negara lain.

Kekuasaan yang akan memberikan yurisdiksi kepada negara pantai untuk mengatur masalah-masalah di wilayah perairannya tersebut didasarkan pada hukum Konvensi Jenewa 1958 dalam Pasal 17 yang menyatakan bahwa: kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai harus mematuhi peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh negara pantai sesuai dengan pasal-pasal ini dan peraturan hukum Internasional lainnya dan, khususnya, dengan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan transportasi pengangkutan dan navigasi,<sup>23</sup> dalam konsep lintas damai dari dulu hingga sekarang ini banyak dipengaruhi oleh dua teori dalam hukum laut Internasional yaitu: a) Teori pertama, bahwa semua umat manusia dapat memiliki laut sehingga laut terbuka bagi manusia dalam pelayaran maupun penggunaan lainnya, dikenal dengan *res communis*; b) Teori kedua, Laut dapat dimiliki dengan menguasai dan mendudukinya dan siapapun dapat mengambil bagian atas lautan tersebut menjadi miliknya yang kemudian ia dapat membatasi penggunaannya, yang kemudian dikenal dengan *res nullius*.<sup>24</sup>

Perbedaan substansial aspek hukum dari kedua teori di atas sangat tajam dalam perkembangan hukum laut selanjutnya. Perbedaan yang utama adalah pengakuan atas pentingnya pelayaran laut sebagai penghubung antar negara dalam perdagangan, perhubungan dan komunikasi. Prinsip kedua yang muncul akibat pertentangan antara doktrin laut terbuka dan laut tertutup adalah hak lintas damai. Dengan adanya hak lintas damai telah meningkatkan perdagangan, hubungan dan komunikasi antar negara. meskipun negara pantai dapat menikmati hak yurisdiksinya atas laut teritorial, kapal asing juga dapat berlayar melalui wilayah teritorial negara pantai selama pelayaran dengan syarat-syarat tertentu. Hak lintas damai, kemudian eksis sebagai pembatasan dan pengecualian kedaulatan absolut negara pantai atas laut teritorialnya.

---

<sup>21</sup> I Wayan Partihana, *Hukum Pidana Internasional*, Yrama Widya, Bandung, 2006, h. 61.

<sup>22</sup> Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Politik Perbatasan Negara Indonesia dan The Outstanding Boundary Problems*, Suluh Media, Yogyakarta, 2018, h. 1.

<sup>23</sup> I Wayan Partihana, *op.cit.*, h. 171-172.

<sup>24</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Alumni, Bandung 2000, h. 320.



Lintas damai sebagaimana yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982, lebih mengarah pada menjaga dan memelihara kepentingan negara pantai dimana kapal-kapal asing yang menggunakan hak lintas damai pada laut teritorial maupun perairan pedalaman suatu negara kepulauan harus mengikuti ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam konvensi hukum laut Internasional.<sup>25</sup> Ketentuan pertama mengenai hak lintas damai ini adalah Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982 yang memberikan hak kepada semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, dapat menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial.<sup>26</sup> Selanjutnya, Pasal 18 ayat 1 Konvensi menerangkan pengertian lintas sebagai navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan: a) melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; dan atau b) berlabuh ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut,<sup>27</sup> dalam ayat 2 ditegaskan bahwa lintas damai sebagaimana dimaksud harus terus-menerus, langsung serta secepat mungkin, mencakup berhenti atau buang jangkar sepanjang hal tersebut berkaitan dengan pelayaran normal, atau perlu dilakukan karena keadaan kesulitan, memberi pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan. Pelaksanaan hak lintas damai tidak terdapat persyaratan-persyaratan, maupun kewajiban untuk memintah izin maupun pemberitahuan terlebih dahulu.

Hak lintas damai merupakan pemberian hak kepada kapal asing untuk melintasi wilayah laut yang berada dalam yurisdiksi suatu negara dengan pembatasan-pembatasan tertentu.<sup>28</sup> Pembatasan-pembatasan tersebut tidak merugikan perdamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 19 UNCLOS dengan memberikan pengertian terkait batasan-batasannya, yaitu: 1) Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum Internasional lainnya; 2) Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut: a) setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum Internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa; b) setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun; c) setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai; d) setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Negara pantai; e) peluncuran, pendaratan / penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal; f) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer; g) bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter Negara

---

<sup>25</sup> Monica Carolina Ingke Tempi, Vol V, *Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasi Di Indonesia, Lex et Societatis*, 2007, h. 51-59.

<sup>26</sup> Lihat Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Convention On The Law Of The Sea*.

<sup>27</sup> Lihat Pasal 18 Ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982, di ratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Convention On The Law Of The Sea*.

<sup>28</sup> Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Abardin, Bandung, 1991, h., 118.

Pantai; h) setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini; i) setiap kegiatan perikanan; j) kegiatan riset atau survey; k) setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya Negara pantai; l) kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.<sup>29</sup>

Dari ketentuan ayat 1 di atas dapatlah dikemukakan bahwa pertama lintasan itu damai selama tidak merugikan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Kedua, ayat 2 menyebutkan suatu daftar tentang kegiatan-kegiatan yang menyebabkan lintas kapal asing dianggap tidak damai. Ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 untuk mendukung terjadinya keselamatan pelayaran, negara pantai harus menerapkan *Traffic Separation Scheme (TSS)*, yaitu jalur pemisah antara batas navigasi lintas kapal-kapal pengangkutan bahan berbahaya dan bahan khusus, pada wilayah perairan yurisdiksi nasional, sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 22 dalam Konvensi hukum laut 1982, yang berbunyi: 1) Negara pantai perlu memperhatikan keselamatan navigasi, dapat mewajibkan kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorialnya untuk mempergunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas sebagaimana yang dapat ditetapkan dan yang harus diikuti untuk pengaturan lintas kapal; 2) Secara khusus, kapal tanker, kapal bertenaga nuklir, dan kapal yang mengangkut nuklir atau barang atau bahan lain karena sifatnya berbahaya atau beracun dapat diharuskan untuk membatasi pelayarannya pada alur laut demikian; 3) Dalam penetapan alur laut dan penentuan skema pemisah lalu lintas menurut Pasal ini, Negara pantai harus memperhatikan: a) rekomendasi dari organisasi Internasional yang berwenang; b) setiap alur yang biasanya digunakan untuk navigasi Internasional; c) karakteristik khusus kapal dan alur tertentu; dan d) kepadatan lalu lintas. 4) Negara pantai harus mencantumkan secara jelas alur laut dan skema pemisah lalu lintas demikian pada peta yang harus diumumkan sebagaimana mestinya.<sup>30</sup>

Penjelasan dari Pasal 22 ayat 1 dan 2 bahwa dalam konvensi hukum laut 1982 dapat mewajibkan setiap kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai untuk menggunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas. Secara khusus, kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain karena sifatnya berbahaya atau beracun diwajibkan untuk membatasi lintasnya melewati alur laut tersebut.<sup>31</sup> Adapun kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain karena sifatnya berbahaya dan beracun dibolehkan melintasi asalkan membawa dokumen dan mematuhi pencegahan khusus sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1982 mengharuskan, bahwa kapal-kapal pengangkutan barang berbahaya dan beracun atau bahan khusus dalam melaksanakan hak lintasnya, yakni kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian

---

<sup>29</sup> Lihat Pasal 19 Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Convention On The Law Of The Sea*.

<sup>30</sup> Lihat Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Convention On The Law Of The Sea*.

<sup>31</sup> Dikdik M. Sodik, *Hukum laut Internasional*, Bandung, Rifika Aditama, 2014, h. 30

Internasional bagi kapal-kapal demikian.<sup>32</sup> Kewajiban negara pantai pada Pasal 24 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982, untuk tidak menghalangi lintas damai bagi kapal asing melalui laut teritorial, kecuali sesuai dengan penerapan ketentuan konvensi ini: 1) Tidak akan menerapkan peraturan perundang-undangan yang secara praktis mengakibatkan terjadinya penolakan ataupun pengurangan hak lintas damai yang dinikmati oleh kapal asing; 2) Tidak akan menerapkan peraturan yang bersifat diskriminatif baik secara formal ataupun secara nyata terhadap kapal negara maupun, ataupun terhadap kapal yang mengangkut muatan ke dan dari negara manapun, atau atas nama negara manapun.<sup>33</sup>

Kewajiban yang ditugaskan kepada negara pantai memang sudah seharusnya, kewajiban ini tetap ada dan berlaku pada negara pantai. Ayat 2 juga mewajibkan negara pantai untuk mengumumkan bahaya yang dapat membahayakan pelayaran di laut teritorialnya. Konvensi Hukum Laut 1982 yang telah mengatur pasal-pasal yang memberikan wewenang yang jauh lebih luas kepada negara pantai untuk menangani isu-isu hukum yang terjadi di wilayah laut yang berada di bawah yurisdiksinya, didasarkan dalam Pasal 25 Konvensi Hukum Laut 1982, terkait Hak perlindungan Negara Pantai yaitu: 1) Negara pantai dapat mengambil langkah yang diperlukan dalam laut teritorialnya untuk mencegah lintas yang tidak damai; 2) Dalam hal kapal menuju perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan di luar perairan pedalaman, Negara pantai juga mempunyai hak untuk mengambil langkah yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran terhadap persyaratan yang ditentukan bagi masuknya kapal tersebut ke perairan pedalaman atau persinggahan; 3) Negara pantai, tanpa diskriminasi formil di antara kapal asing, dapat menanggguhkan sementara dalam daerah tertentu laut teritorialnya lintas damai kapal asing apabila penanggungan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan, termasuk keperluan latihan senjata. Penanggungan demikian berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya.<sup>34</sup> Jika terjadi pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan negara pantai di laut teritorial maka berdasarkan kedaulatan dalam Pasal 2 Konvensi Hukum laut Internasional 1982, negara pantai dapat memberlakukan peraturan hukumnya bahkan pidana pada kapal yang melakukan pelanggaran yang mana pelanggaran tersebut membawa dampak atau mengganggu keamanan negara tersebut.

Kapal pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) adalah kegiatan pengangkutan, pemindahan dan pengiriman dari pelaku pengelola limbah bahan berbahaya dan beracun lainnya. Pelaku yang dimaksud adalah penghasil, pengumpul dan pengolah atau penimbunan limbah B3. Pengangkutan limbah B3 dapat dilakukan apabila penghasil sudah melakukan kontrak kerjasama dengan pengelola limbah B3 dengan menentukan tujuan akhir pengelolaan limbah tersebut.<sup>35</sup> Pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) dari satu negara ke negara lain yang merupakan modus dari suatu negara untuk membuang limbahnya ke wilayah negara lain, dengan tujuan yang baik yaitu mendaur ulang limbah namun tetap saja hal tersebut secara tidak langsung telah membuang limbah B3 yang berbahaya ke negara lain.

---

<sup>32</sup> Lihat Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Convention on The Law Of The Sea*.

<sup>33</sup> I Wayan Partihana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*., Yrama Widya, Bandung, 2014, h. 113.

<sup>34</sup> Lihat Pasal 25 Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Convention On The Law Of The Sea*.

<sup>35</sup> <https://das-b3.com/layanan/view/2/jasa-pengangkutan-limbah-b3>

Konvensi MARPOL (*Marine Pollution*) 73/78 menjelaskan limbah bahan berbahaya yang dapat menimbulkan resiko kepada kegiatan pengangkutan limbah tersebut terutama dilakukan secara ilegal apabila nantinya terjadi kecelakaan yang dapat menyebabkan tumpahan minyak ke laut, maka perlu adanya pengawasan terhadap pengangkutan limbah bahan berbahaya yang melewati lingkungan laut dan masalah-masalah pengangkutan limbah yang melalui jalur maritim serta berkaitan pula dengan aturan yang ada dalam ketentuan Internasional apabila terjadi hal-hal yang dapat merusak dan merugikan lingkungan laut. Dalam MARPOL ada berisikan persyaratan umum untuk standar pengemasan, penandaan, pelabelan, dokumentasi, penyimpanan, pengurangan kuantitas, pembagian dan pemberitahuan untuk mencegah polusi oleh zat-zat bulbol. Lampiran ini sesuai dengan prosedur yang diuraikan dalam Kode Barang Berbahaya Maritim Internasional (IMDG), yang telah diperluas untuk mencakup polutan laut.<sup>36</sup>

Konvensi Hukum Laut 1982 terkait pemakasaan pentaatan pencemaran diakibatkan pembuangan dilaut pada Pasal 216 Ayat (1) huruf c, yakni Perundang-undangan yang ditetapkan sesuai dengan konvensi ini serta ketentuan-ketentuan dan standar-standar Internasional yang ditentukan melalui organisasi-organisasi Internasional yang kompeten atau konferensi diplomatik untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut yang diakibatkan oleh dumping harus dipaksakan pentaatannya: (huruf c) Oleh setiap negara berkenaan dengan tindakan-tindakan pemuatan limbah atau barang lainnya yang terjadi di dalam wilayahnya atau pada terminal-terminal lepas pantainya,<sup>37</sup> dalam hal terdapat alasan yang jelas menduga bahwa suatu kapal yang berlayar di laut teritorial suatu negara, selama melakukan lintas, telah melakukan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan negara itu yang telah ditetapkan sesuai dengan Konvensi Hukum Laut 1982 untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal, dapat melakukan pemeriksaan kapal secara fisik berkenaan dengan pelanggaran dan apabila terdapat pembuktian yang cukup kuat dari pada perkara itu, dapat mulai mengadakan penuntutan termasuk penahanan kapal tersebut sesuai dengan undang-undangnya.<sup>38</sup>

Berkaitan dengan kelayakan suatu kapal, dalam hal pengangkutan laut diperlukan pula dokumen-dokumen yang tergolong dalam dokumen kapal (*Ship's Documents*) dari standar pengemasan muatan, penyimpanan, dokumen kelaiklautan kapal. Dokumen kapal ini merupakan dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh dan harus berada di atas kapal, yang akan menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi dan bidang-bidang tertentu.<sup>39</sup> Sebuah kapal harus melengkapi kelengkapan dokumen kapal terlebih dahulu, ini dilakukan agar aktivitas pelayaran menjadi legal dan terhindar dari pelanggaran. Dokumen kelengkapan kapal juga merupakan bukti bahwa kapal tersebut layak untuk berlayar dan telah melengkapi urusan birokrasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

---

<sup>36</sup> Ramadhan, Muhammad Rifaldo, and Ahli Nautika Tingkat III, *Karya Ilmiah Terapan Implementasi Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut Oleh Zat Berbahaya Menurut MARPOL Annex II Diatas Kapal SV Marvela* 18, 2021, h. 30.

<sup>37</sup> Lihat Pasal 216 Ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982, di ratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Convention On The Law Of The Sea.

<sup>38</sup> Lihat Pasal 220 Ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Convention On The Law Of The Sea

<sup>39</sup> Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis. Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia*, PT Grafindo Persada, Jakarta, 2019, h. 183-184.

Terkait dengan *port clearance* adalah dokumen yang menyatakan bahwa kapal telah mendapatkan izin dari pihak atau instansi yang terkait dengan perizinan untuk berlayar ke pelabuhan tujuan. Dan sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal, sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal adalah sertifikat bagi kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Apabila kapal melanggar suatu ketentuan atau standar Internasional negara bendera harus melakukan pemeriksaan segera, dan apabila diperlukan penuntutan hukum tanpa memandang tempat di mana pelanggaran itu terjadi.<sup>40</sup>

Dampak dari kapal pengangkutan limbah berbahaya yang melakukan pelayaran tanpa adanya pemberitahuan, persetujuan negara bersangkutan, melalui persetujuan diperoleh dengan pemalsuan, kekeliruan atau penipuan yang tidak sesuai dengan bahan dan dokumen atau membuang limbah berbahaya yang jelas bertentangan dengan konvensi dan prinsip-prinsip umum hukum Internasional yang terkandung dalam Piagam PBB. Pengangkutan barang khususnya muatan barang berbahaya melalui laut jika terjadi kecelakaan atau terbakarnya muatan barang berbahaya atau kecelakaan maka pengangkutan barang berbahaya perlu memerlukan penanganan khusus, seperti dari kemasan, penyimpanan dan persyaratan jenis kapal untuk mengangkut barang berbahaya, serta alat-alat pencegahan pencemaran laut dan keamanan untuk mengambil tindakan permulaan jika terjadi sesuatu hal yang tidak diinginkan, tentang kejahatan mengenai tubrukan kapal diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 pada Pasal 97 tetapi lebih ditekankan pada yurisdiksi kriminal atas kejahatan tersebut. Pasal 97 ayat (1) sama sekali tidak menegaskan pengertian dari tubrukan kapal dan tidak merinci unsur-unsur dari kejahatan atau tindak pidana tubrukan kapal akan tetapi hanya menegaskan, Negara mana yang memiliki yurisdiksi kriminal atas kejahatan tersebut.<sup>41</sup>

Pertanggungjawaban hukum mengenai Yurisdiksi kriminal dalam perkara tabrakan laut atau tiap insiden pelayaran lainnya diatur dalam ketentuan Pasal 97 Konvensi Hukum Laut, yang berbunyi: 1) Dalam hal terjadinya suatu tubrukan atau insiden pelayaran lain apapun yang menyangkut suatu kapal laut lepas, berkaitan dengan tanggung jawab pidana atau disiplin nakhoda atau setiap orang lainnya dalam dinas kapal, tidak boleh diadakan penuntutan pidana atau disiplin terhadap orang-orang yang demikian kecuali di hadapan peradilan atau pejabat administratif dari atau Negara bendera atau Negara yang orang demikian itu menjadi warganegaraanya; 2) Dalam perkara disiplin, hanya Negara yang telah mengeluarkan izin nakhoda atau sertifikat kemampuan atau ijin yang harus merupakan pihak yang berwenang, setelah dipenuhinya proses hukum sebagaimana mestinya untuk menyatakan penarikan sertifikat demikian, sekalipun pemegangnya bukan warganegara dari Negara yang mengeluarkannya; 3) Tidak boleh penangkapan atau penahanan terhadap kapal, sekalipun sebagai suatu tindakan pemeriksaan, diperintahkan oleh pejabat manapun kecuali oleh pejabat pejabat dari Negara bendera.<sup>42</sup>

Berdasarkan ketentuan di atas, maka apabila terjadi tabrakan kapal yang menyebabkan lingkungan tercemar maka dapat diajukan di tempat bendera kapal tersebut.

---

<sup>40</sup> Albert W. Koers, *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut*, Terjemahan Rudi M. Rizky, Wahyuni Bahar, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1994, h. 29.

<sup>41</sup> I Wayan Parthiana, *Op. Cit.*, h. 193-194

<sup>42</sup> Lihat Pasal 97 Konvensi Hukum Laut 1982, di ratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Convention On The Law Of The Sea*.

Karena dalam kecelakaan tersebut kapal Negara bendera ter-registrasi maka dapat dilakukan gugatan di tempat kapal tersebut berasal. Bila tubrukan terjadi karena kesalahan salah satu pihak, maka tanggung jawab dipikul oleh pihak yang bersalah. Adapun bila tubrukan kapal terjadi akibat kedua pihak, tanggung jawab yang dipikul oleh masing-masing pengusaha adalah seimbang sesuai dengan kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh masing-masing pihak, adapun akibat dari tubrukan kapal yakni tumpahan limbah ke laut akan langsung mencemari laut yang nantinya mengakibatkan kerusakan pada sektor perikanan yang dimana hilangnya kesempatan dan penghasilan para nelayan untuk menangkap ikan dan mengail ikan, matinya ikan dan tercemarnya hasil tangkapan ikan, kerang-kerangan laut, kepiting, ikan hias dan sebagainya, adapun kerusakan berupa matinya burung-burung laut dan hewan-hewan mamalia lainnya.<sup>43</sup>

### **3.2 Yurisdiksi Indonesia Terhadap Kapal Bermuatan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun (B3) Yang Memasuki Perairan Indonesia**

Indonesia melalui deklarasi Djuanda, 13 Desember 1957 memberitahukan kepada dunia bahwa laut Indonesia (laut sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan) sebagai kesatuan wilayah Nasionalnya. Dan Indonesia sebagai negara kepulauan, telah diakui oleh dunia Internasional melalui Konvensi Hukum Laut PBB ke tiga yakni, United Nation Convention on the Law of the Sea 1982, kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang - Undang No.17 Tahun 1985. Berdasarkan UNCLOS 1982, total luas wilayah laut Indonesia menjadi 5,9 juta kmz, terdiri atas 3,2 juta kme perairan teritorial dan 2,7 kmz perairan Zona Ekonomi Eksklusif, luas perairan ini belum termasuk landas kontinen.<sup>44</sup> Konvensi Hukum Laut 1982, memberikan kewenangan kepada negara pantai terhadap kapal asing yang melakukan pelanggaran di laut teritorialnya, pemberian kewenangan yang bersifat mengatur ini didasarkan oleh undang-undang nasionalnya (*legislative jurisdiction*) dan kewenangan untuk dapat memaksakan pelaksanaan peraturannya tersebut (*enforcement jurisdiction*).

Negara pantai memiliki kedaulatan dan kekuasaan untuk melaksanakan peraturannya pada laut teritorialnya untuk melindungi kepentingan keamanannya, ketertiban dan perpajakan. Oleh karena itu, kapal asing harus tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum yang dibuat oleh negara pantai, berkaitan dengan keselamatan pelayaran lalu lintas, kapal pengangkutan limbah dan pencemaran laut yang disebabkan oleh kapal, Wewenang untuk memaksakan pentaatan terhadap hukum demikian dinamakan yurisdiksi. Hal itu disebabkan bahwa dengan diakui laut teritorial sebagai bagian wilayah negara atas nama negara pantai berdaulat, membawa akibat pada negara pantai mempunyai yurisdiksi atas kapal-kapal asing yang berada di laut teritorialnya,<sup>45</sup> dalam rangka menindaklanjuti amanat Konvensi Hukum Laut 1982, Indonesia telah mengatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah nomor 101 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun, yang menjelaskan segala hal yang berkaitan dengan lalu lintas melalui perairan, pengangkutan barang berbahaya dan barang khusus melalui laut, kenavigasian dalam

---

<sup>43</sup> Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Penerbit Alumni, Bandung, 1982, h 27.

<sup>44</sup> Arianto, Mukhamad Fredy, *Potensi Wilayah Pesisir di Negara Indonesia*, *Jurnal Geografi*, Surabaya, 2020, h. 1.

<sup>45</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, Penerbit Bina Cipta, Bandung. 1986, h. 66.

sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan, keamanan pelayaran, penetapan B3 , pengelolaan B3 dan pengangkutan B3.

Sehubungan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) harus dilakukan dengan mengikuti peraturan yang ditetapkan oleh lembaga yang berwenang, yaitu kementerian lingkungan hidup dan kementerian perhubungan. Peraturan tersebut antara lain menyangkut kualifikasi pengemudi/nakhoda, persyaratan pengangkut, sistem manifes, sistem pelaporan, prosedur pengangkutan, navigasi, pengawasan serta pengangkutan lintas antar negara.<sup>46</sup> Tanggungjawab nakhoda atas kegiatan pengangkutan bahan limbah harus sesuai Pasal 230 (1) Undang-undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yakni Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatannya.<sup>47</sup> Tanggungjawab atas muatan kapal harus sesuai dengan jenis dan jumlah limbah yang dinyatakan dalam dokumen muatan atau perjanjian kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pelaksanaan pelayaran terkait dengan kegiatan pengangkutan barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengangkutan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 233 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang berbunyi: 1) Pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk pengangkutan limbah; 2) Spesifikasi kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan tata cara pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri; 3) Kapal yang mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun wajib memiliki standar operasional dan prosedur tanggap darurat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan,<sup>48</sup> dalam tata cara pengangkutan limbah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatas, kementerian lingkungan hidup nantinya akan menerbitkan surat rekomendasi dan manifes untuk kegiatan pengangkutan, dan pihak pengangkut memperoleh izin untuk kegiatan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) dilaksanakan sesuai dengan surat rekomendasi dan izin yang telah diberikan.

Sama halnya dengan tata cara pengangkutan limbah B3 pada Peraturan Pemerintah nomor 101 tahun 2014 tentang pengelolaan limbah B3, Pasal 48 Ayat (1) terkait kewajiban yang dimiliki kapal pengangkutan limbah B3 adalah surat rekomendasi limbah B3, Izin pengelolaan limbah B3 untuk kegiatan pengangkutan limbah B3,<sup>49</sup> untuk memperoleh surat rekomendasi pengangkutan limbah B3, pemilik atau perusahaan harus mengajukan surat permohonan secara tertulis kepada menteri perhubungan. Pengangkutan barang berbahaya dan beracun wajib dilaksanakan dengan penanganan khusus dikarenakan muatan bahan berbahaya dapat menimbulkan resiko serta dampak yang buruk bagi lingkungan laut dan sekitarnya, berhubungan dengan bahan berbahaya sebagaimana yang dijelaskan dalam

---

<sup>46</sup> Yulinah Trihadiningrum, *Op. Cit.*, h .121.

<sup>47</sup> Lihat Pasal 230 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)

<sup>48</sup> Lihat Pasal 233 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)

<sup>49</sup> Lihat Pasal 48 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 333, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5617.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dalam Pasal 45 dijelaskan apa yang dimaksudkan dengan barang berbahaya, sebagaimana bentuknya dari bahan cair, bahan padat dan bahan gas,<sup>50</sup> yaitu : Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diklasifikasikan sebagai berikut: a) bahan atau barang peledak (*explosives*); b) gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (*compressed gases, liquified or dissolved under pressure*); c) cairan mudah menyala atau terbakar (*flammable liquids*); d) bahan padat mudah menyala atau terbakar (*flammable solids*); e) bahan atau barang pengoksidasi (*oxidizing substances*); f) bahan beracun mudah menular (*toxic and infectious substances*); g) bahan atau barang radioaktif (*radioactive material*); h) bahan atau barang perusak (*corrosive substances*); dan i) berbagai bahan atau zat berbahaya lainnya (*miscellaneous dangerous substances*).

Prosedur pengangkutan barang khusus dan berbahaya dalam Pasal 46 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yakni pengangkutan barang berbahaya dan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 wajib memenuhi persyaratan: (a) pengemasan, penumpukan, dan penyimpanan di pelabuhan, penanganan bongkar muat, serta penumpukan dan penyimpanan selama berada di kapal, (b) keselamatan sesuai dengan peraturan dan standar, baik nasional maupun Internasional bagi kapal khusus pengangkut barang berbahaya dan (c) pemberian tanda tertentu sesuai dengan barang berbahaya yang diangkut.<sup>51</sup> Pemilik atau nahkoda yang sedang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus wajib menyampaikan pemberitahuan kepada syahbandar sebelum kapal pengangkut barang khusus dan barang berbahaya tiba di pelabuhan.<sup>52</sup> Proses kedatangan kapal asing atau kapal Indonesia dari luar negeri wajib melampirkan laporan kedatangan kapal 2 X 24 jam dengan lampiran permohonan berupa salinan *ship's particular*, salinan *master cable*, pemberitahuan pelayanan kapal dan barang, pemberitahuan keagenan kapal asing, laporan tentang kedatangan dan keberangkatan kapal, dan rencana pola trayek. berdasarkan permintaan tersebut maka akan diterbitkan surat pemantauan dan akan dilakukan penyaringan sesuai dengan surat pengawasan.

Adapun sistem navigasi buat kapal laut, dengan penggunaan radio, satelit navigasi, alat bantu navigasi sangatlah penting bagi pelayaran kapal di laut, menurut Pasal 131 UU Pelayaran yaitu: Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah-pelayarannya wajib dilengkapi dengan perlengkapan navigasi atau perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya yang memenuhi persyaratan, dalam pelaksanaan fungsi keselamatan dan keamanan dan penegakan hukum di bidang angkutan perairan, serta perlindungan lingkungan maritim yang dilaksanakan oleh pemerintah. Penjelasan lebih lanjut terkait keselamatan dan keamanan menurut Pasal 117 Undang-Undang Nomor. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Terkait dengan keselamatan dan keamanan angkutan perairan harus dibuktikan dengan terpenuhinya persyaratan dari kelaiklautan kapal dan kenavigasian, yang dimaksud persyaratan kelaiklautan kapal yaitu: Kelaiklautan kapal harus wajib dipenuhi oleh setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi: a) keselamatan kapal; b) pencegahan pencemaran dari kapal; c) pengawakan kapal; d) garis

---

<sup>50</sup> Lihat Pasal 45 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)

<sup>51</sup> Lihat Pasal 46 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)

<sup>52</sup> Lihat Pasal 47 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)



muat kapal dan pemuatan; e) kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang; f) status hukum kapal; g) manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; h) manajemen keamanan kapal.<sup>53</sup>

Pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal harus dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal, karena keberadaan transportasi laut harus wajib melengkapi kelaiklautan kapal yang dikelolanya untuk sarana angkutan yang harus memenuhi standar keselamatan dan keamanan pelayaran menurut Undang-undangnya. Selanjutnya kewenangan Indonesia dapat melakukan pemeriksaan secara fisik terhadap kapal asing yang melanggar ketentuan nasional Indonesia, hanya pada pemeriksaan sertifikasi kapal catatan atau dokumen lain yang disyaratkan untuk dibawah oleh kapal, sesuai dengan ketentuan-ketentuan dan standar Internasional yang umum diterima atau dokumen-dokumen sejenis yang dibawa. Pemeriksaan fisik lebih lanjut terhadap kapal tersebut hanya dapat dilakukan setelah adanya penyidikan yang dimaksud dan semata-mata apabila: a) ada dasar-dasar yang jelas untuk menduga bahwa keadaan kapal atau peralatannya tidak sesuai secara substansial dengan isi dokumennya; b) isi dokumen-dokumen tersebut tidak mencukupi untuk konfirmasi atau sertifikasi atas pelanggaran yang diduga, atau c) kapal tersebut tidak membawa sertifikasi dan catatan yang berlaku,<sup>54</sup> dalam penyidikan menunjukkan adanya suatu pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku, maka penahanan dilakukan tidak boleh lama dari yang diperlukan untuk tujuan penyidikan dan harus dibebaskan sesuai prosedur, yakni dengan adanya jaminan uang atau jaminan keuangan lainnya.

Kapal-kapal yang tidak menyampaikan pemberitahuan telah melanggar peraturan sebagaimana dalam ketentuan pada Pasal 47 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu pemilik atau agen perusahaan angkutan laut yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus wajib menyampaikan pemberitahuan kepada Syahbandar sebelum kapal pengangkut barang khusus dan barang berbahaya tiba di pelabuhan. Serta kapal-kapal yang melanggar dapat dijerat dengan Pasal 295 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa, setiap orang yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus yang tidak menyampaikan pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Maka perlu adanya pengawasan oleh pihak-pihak terkait, pengawasan adalah bentuk penekanan pada suatu proses yang berjalan secara sistematis sesuai dengan tahap-tahap yang telah ditentukan. Dan pengawasan bagi kapal-kapal angkutan di wilayah perairan Indonesia biasa dilakukan oleh Syahbandar dan TNI AL karena di amanatkan tugas dan kewenangan dalam menjalankan keselamatan dan keamanan pelayaran.<sup>55</sup> TNI AL Menurut Pasal 9 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia, maka disebutkan tugas pokok TNI Angkatan Laut adalah mempertahankan keutuhan seluruh perairan yurisdiksi nasional dan atau lewat laut bersama

---

<sup>53</sup> Lihat Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

<sup>54</sup> Lihat Pasal 226 Ayat 1 (huruf a) Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Convention On The Law Of The Sea

<sup>55</sup> <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4505/syahbandar-sebagai-ujung-tombak-pengawasan-keselamatan-pelayaran>

dengan segenap komponen kekuatan pertahanan keamanan negara lainnya, mengembangkan potensi nasional menjadi kekuatan pertahanan dan keamanan negara dibidang maritim serta menjamin keamanan segala usaha dan kegiatan di laut.<sup>56</sup>

Syahbandar menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar dalam melaksanakan tugas mengamankan wilayah laut berdasarkan kewajiban negara dan kedaulatan negara pantai yang diamanatkan Konvensi tentang Hukum Laut Internasional 1982 yang sudah diratifikasi menjadi hukum nasional. Kedudukan Syahbandar dalam konsepsi hukum laut Internasional sebagai *commander* atau *leading sector* utama untuk menjaga keselamatan dan keamanan wilayah negara dan wilayah lingkungan laut.<sup>57</sup>

Kapal asing yang hendak masuk wilayah perairan Indonesia wajib mengikuti prosedur pemeriksaan kapal guna dapat melanjutkan pelayarannya. Pengawasan kapal asing (*port state control*) dilakukan oleh syahbandaran. Hasil pemeriksaan kapal asing yang dimaksud di atas dibagi menjadi: 1) *seaworthy* adalah clearance out (Izin untuk meninggalkan pelabuhan); 2) *substandard* adalah perlu klarifikasi dengan pihak operator kapal; 3) *unsafe* adalah diperlukan tindakan perbaikan (*corrective action*),<sup>58</sup> terdapat sedikit perbedaan terhadap pemeriksaan kapal asing yang akan berlabuh dengan kapal berbendera Indonesia. Pada kapal asing pemeriksaan dilakukan di perairan zona tambahan yang terletak pada sisi luar dari garis pangkal dan tidak lebih dari 24 mil laut. Artinya zona tambahan berada di luar zona laut teritorial suatu negara.

TNI AL menangkap kapal tanker berbendera Panama pada Rabu 1 September 2021, waktu 15:33 WIB, dan kapal tersebut bernama MT Zodiac Star di tahannya kapal MT Zodiac Star pada kawasan perairan pulau Tolop di posisi 01° 10' 12" U - 103° 51' 07" T, Batam, Kepulauan Riau, yang masih termasuk wilayah laut teritorial Indonesia.<sup>59</sup> Penangkapan MT Zodiac Star berawal dari laporan intelijen yang ditindaklanjuti oleh Lanal Batam dengan menggerakkan kapal angkatan laut Nipa I-4-57 guna menyisir perairan Pulau Tolop Kepulauan Riau. Kapal angkatan laut Nipa segera melakukan pengejaran menuju sasaran dan mendapati secara visual sebuah kapal yang mencurigakan, kapal angkatan laut Nipa lantas melakukan penghentian dan pemeriksaan terhadap MT Zodiac Star.<sup>60</sup>

Dari pemeriksaan awal kapal berserta 19 awaknya termasuk nahkoda, sedang mengangkut minyak hitam sebanyak 4.600 ton, dan rupanya minyak hitam tersebut merupakan limbah dengan kategori limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) setelah dilakukan uji di laboratorium. Kegiatan pengangkutan limbah tersebut kapal MT Zodiac

---

<sup>56</sup> Lihat Pasal 9 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 4439)

<sup>57</sup> Purwendah, Elly Kristianti, *Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut Oleh Kapal Tanker*, Perspektif, 20:1 (Purwokerto:Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma, 2015), h. 34.

<sup>58</sup> Sefriani, *Hukum Internasional*, Rajawali Pers, Yogyakarta, 2009, h. 215.

<sup>59</sup> <https://medanbisnisdaily.com/m/news/online/read/2021/09/01/141891/tni-al-tangkap-kapal-tanker-memuat-4-600-ton-limbah>

<sup>60</sup> <https://koarmada1.tnial.mil.id/berita/detail/597-tni-al-tangkap-tanker-berbendera-panama-langgar-aturan-di-perairan-batam>

Star tidak dilengkapi dengan surat persetujuan berlayar dan pengangkutan barang berbahaya dan barang khusus serta tidak menyampaikan pemberitahuannya, dan kapal MT Zodiac Star hanya bisa menunjukkan tiga dokumen yang sudah kadaluarsa yaitu: *Exemption Certificate* (sertifikat sanitasi), *International Oil Pollution Prevention Certificate* (sertifikat Internasional pencegahan pencemaran oleh minyak), *Interim Exemption Certificate*.<sup>61</sup> Dari ketentuan-ketentuan yang dilanggar oleh kapal MT Zodiac Star yang pertama nahkoda berlayar tanpa dilengkapi surat persetujuan berlayar atau *Port Clearance* serta kapal sedang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yaitu minyak hitam atau limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) sebanyak 4.600 ton tanpa dilengkapi dokumen serta tidak menyampaikan pemberitahuan.<sup>62</sup>

Kapal MT Zodiac Star telah melanggar Pasal 47 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu pemilik atau agen perusahaan angkutan laut yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus wajib menyampaikan pemberitahuan kepada Syahbandar sebelum kapal pengangkut barang khusus dan barang berbahaya tiba di pelabuhan.<sup>63</sup> Serta MT Zodiac Star dapat dijerat dengan Pasal 295 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang No 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja bahwa, setiap orang yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus yang tidak menyampaikan pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).<sup>64</sup>

Selain itu, kapal MT Zodiac Star dinyatakan tidak layak berlayar dikarenakan 3 dokumen, yakni *Exemption Certificate*, *International Oil Pollution Prevention Certificate* dan *Interim Exemption Certificate* yang telah kadaluarsa. Yang mana ini telah melanggar Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yakni kelaiklautan kapal yang wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal.<sup>65</sup> Maka MT Zodiac Star dapat dijerat juga dengan Pasal 302 Undang-undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi: 1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah); 2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah); 3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud

---

<sup>61</sup> <https://www.google.com/amp/s/gokepri.com/angkut-4-600-ton-minyak-hitam-kapal-tanker-mt-zodiac-star-ditangkap-tni-al-diperairan-batam/amp/>

<sup>62</sup> <https://batam.tribunnews.com/amp/2021/09/01/tni-tangkap-kapal-mt-zodiac-star-bawa-4600-ton-minyak-hitam-tanpa-dokumen-di-batam>

<sup>63</sup> Lihat Pasal 47 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

<sup>64</sup> Lihat Pasal 295 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

<sup>65</sup> Lihat Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).<sup>66</sup>

Nakhoda MT Zodiac Star disangkakan berlayar tanpa dilengkapi surat persetujuan berlayar yang mana telah melanggar Undang-undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 219 Ayat (1) yakni, Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.<sup>67</sup> Dan Pasal 323 Ayat (1) Undang-Undang Pelayaran yang berbunyi, Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).<sup>68</sup>

Indonesia mempunyai yurisdiksi untuk melakukan pemeriksaan kapal secara fisik, melakukan penuntutan termasuk penahanan, apabila kapal asing MT zodiac star yang sedang melaksanakan hak lintas damai dan melakukan pelanggaran di laut teritorial Indonesia, maka berdasarkan kedaulatan dalam Pasal 2 Konvensi Hukum laut Internasional 1982, negara pantai dapat memberlakukan peraturan hukumnya bahkan pidana pada kapal yang melakukan pelanggaran yang mana pelanggaran tersebut membawa dampak atau mengganggu keamanan negara tersebut.<sup>69</sup>

#### 4. Kesimpulan

Hukum Internasional telah mengatur tentang yurisdiksi negara pantai yang dimasuki kapal limbah bahan berbahaya dan beracun dalam Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1982 yang mengharuskan, kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian Internasional bagi kapal-kapal demikian. Kapal Pengangkutan barang khususnya muatan barang berbahaya melalui laut harus dilengkapi dengan alat-alat pencegahan pencemaran laut dan keamanan untuk kepentingan pelayaran yang aman. Yurisdiksi Indonesia dapat melakukan pemeriksaan, penuntutan, penahanan, serta persyaratan kelaiklautan kapal yang harus dibuktikan dengan sertifikat dan dokumen kapal. Nakhoda MT Zodiac Star telah melanggar Undang-undang Pelayaran, Pasal 219 Ayat (1), Juncto Pasal 323 Ayat (1) Undang-Undang No 17/2008 Tentang Pelayaran, bahwa Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar sebagaimana Pasal 219 dapat dipidana penjara paling lama 5 tahun dan denda paling banyak Rp.600 juta. Kemudian kapal MT Zodiac Star telah melanggar Pasal 47 Juncto Pasal 295 Undang-Undang Pelayaran,

---

<sup>66</sup> Lihat Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

<sup>67</sup> Lihat Pasal 219 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

<sup>68</sup> Lihat Pasal 323 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

<sup>69</sup> Lihat Pasal 2 Konvensi Hukum Laut 1982, diratifikasi oleh Indonesia pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Convention On The Law Of The Sea*.

setiap orang yang mengangkut barang berbahaya dan khusus yang tidak memberitahukan pada syahbandar sebagaimana Pasal 47 dapat dipidana paling lama 6 bulan dan denda paling banyak Rp.100 juta. Kapal MT Zodiac Star tidak layak berlayar dikarenakan 3 dokumen/sertifikat yang kadaluarsa, telah melanggar kelaiklautan kapal pada Pasal 302 Ayat (1) Juncto Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Pelayaran, kelaiklautan kapal wajib dipenuhi bagi kapal sesuai dengan daerah pelayarannya, dapat dipidana penjara paling lama 3 tahun atau denda paling banyak Rp.400 juta.

## Daftar Referensi

### Jurnal

- Arianto, Mukhamad Fredy, (2020), Potensi Wilayah Pesisir di Negara Indonesia, *Jurnal Geografi*, Surabaya
- Monica Carolina Ingke Tempi, (2007), Pengaturan Hukum Hak Lintas Damai Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 Dan Implementasi Di Indonesia, *Lex et Societatis*, Vol V,
- Popi Tuhulele, Upaya Hukum Indonesia Mengajukan Landas Kontinen Ekstensi (Antara Peluang Dan Tantangan), *Journal Sasi* Volume XVI No. 3, 2011

### Buku

- Arianto, Mukhamad Fredy, Potensi Wilayah Pesisir di Negara Indonesia, *Jurnal Geografi*, Surabaya, 2020
- Albert W. Koers, *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut*, Terjemahan Rudi M. Rizky, Wahyuni Bahar, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1994.
- Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Alumni, Bandung 2000.
- Dikdik M. Sodik, *Hukum Laut Internasional*, Bandung, Rifika Aditama, 2014.
- Djalal, Hasjim, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Bina Cipta, Jakarta, 1979
- Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Abardin, Bandung , 1991.
- Etty R. Agoes, *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, Jakarta, 2005.
- Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Raja Grafindo, Jakarta, 2002.
- I Wayan Partihana, *Hukum Pidana Internasional*, Yrama Widya, Bandung, 2006.
- I Wayan Partihana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia.*, Yrama Widya, Bandung, 2014.
- Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Penerbit Alumni, Bandung, 1982.
- Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, Penerbit Bina Cipta, Bandung. 1986.
- Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Alumni, Bandung, 2010.

- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2011.
- Sefriani, *Hukum Internasional*, Rajawali Pers, Yogyakarta, 2009.
- Sukanda Husin, *Hukum Lingkungan Internasional*, Raja Grafindo Persada, 2016.
- Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Politik Perbatasan Negara Indonesia dan The Outstanding Boundary Problems*, Suluh Media, Yogyakarta, 2018.
- Yulinah Trihadiningrum, *Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya & Beracun*, Teknosain, Yogyakarta, 2016.
- Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis. Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia*, Grafindo Persada, Jakarta, 2019.

### **Online/World Wide Web**

- Etty R. Agoes, (2005), Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, Jakarta.
- Hanafi Amrani, (2016), *Rezin Anti-Money Laundering : Perkembangan Ke Arah Internasionalisasi Dan Implikasinya Terhadap Prinsip Dasar Kedaulatan Negara*, Centre For Economic Crime Studies, Yogyakarta.
- <https://das-b3.com/layanan/view/2/jasa-pengangkutan-limbah-b3>
- <https://medanbisnisdaily.com/m/news/online/read/2021/09/01/141891/tni-al-tangkap-kapal-tanker-memuat-4-600-ton-limbah>
- <https://www.google.com/amp/s/gokepri.com/angkut-4-600-ton-minyak-hitam-kapal-tanker-mt-zodiac-star-ditangkap-tni-al-diperairan-batam/amp/>
- <https://batam.tribunnews.com/amp/2021/09/01/tni-tangkap-kapal-mt-zodiac-star-bawa-4600-ton-minyak-hitam-tanpa-dokumen-di-batam>
- <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4505/syahbandar-sebagai-ujung-tombak-pengawasan-keselamatan-pelayaran>
- <https://koarmada1.tnial.mil.id/berita/detail/597-tni-al-tangkap-tanker-berbendera-panama-langgar-aturan-di-perairan-batam>
- Purwendah, Elly Kristianti, (2015), Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut Oleh Kapal Tanker, *Perspektif*, 20:1 (Purwokerto: Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma).
- Ramadhan, Muhammad Rifaldo, and Ahli Nautika Tingkat III, (2021), *Karya Ilmiah Terapan Implementasi Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut Oleh Zat Berbahaya Menurut MARPOL Annex II Diatas Kapal SV Marvela 18*.