



## Pencemaran Pada Selat Internasional dan Tanggung Jawab Negara Pemilik Kapal

Wayan Dharmayana Samuel<sup>1\*</sup>, Marthinus Kainama<sup>2</sup>, Johanis Steny Franco Peilouw<sup>3</sup>

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

 : wayandharma08@gmail.com

 : [10.47268/tatohi.v4i6.2451](https://doi.org/10.47268/tatohi.v4i6.2451)

Info Artikel	Abstract
<p><b>Keywords:</b> Pollution; International Straits; Responsibility of the Ship Owner State.</p> <p><b>Kata Kunci:</b> Pencemaran; Selat Internasional; Tanggung Jawab Negara Pemilik Kapal.</p>	<p><b>Introduction:</b> The many phenomena of sea pollution that often occur, especially in international straits as a result of ship activities, make this problem an urgent matter. Considering that Indonesia is an archipelagic country with a total of 17,500 islands and 70% of the sea area and only 30% of the land area.</p> <p><b>Purposes of the Research:</b> The purpose of writing in this research is to know and understand the regulation of international law of the sea for pollution that occurs in international straits and to know and understand the responsibilities of ship-owning states based on international law.</p> <p><b>Methods of the Research:</b> Qualitative analysis research method, normative legal research type, problem approach using three problem approaches namely statutory approach, conceptual approach and case approach. Source legal materials primary legal materials, secondary legal materials and also tertiary legal materials.</p> <p><b>Results of the Research:</b> The results of the study prove that pollution in international straits has been regulated in an international law, namely in the 1982 UNCLOS, and in terms of the responsibility of the ship owner state adheres to the principle of absolute responsibility (strict liability) as stated in the 1969 CLC but not all cases can be Using this principle, only cases that have a large impact on the environment can use this principle, for example the case of an oil spill in a country's marine environment.</p> <p><b>Abstrak</b></p> <p><b>Latar Belakang:</b> Banyaknya fenomena pencemaran laut yang sering terjadi terutama di selat-selat internasional akibat dari aktifitas kapal menjadikan permasalahan ini sebagai suatu hal yang urgent. Mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah 17.500 pulau dan luas wilayah laut sebanyak 70% serta wilayah darat yang hanya 30%.</p> <p><b>Tujuan Penelitian:</b> Tujuan penulisan dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui dan memahami pengaturan hukum laut internasional terhadap pencemaran yang terjadi di selat internasional dan untuk mengetahui dan memahami tanggung jawab negara pemilik kapal berdasarkan hukum internasional.</p> <p><b>Metode Penelitian:</b> Metode penelitian analisa secara kualitatif, tipe penelitian hukum normatif, pendekatan masalah menggunakan tiga pendekatan masalah yaitu pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual dan pendekatan kasus. Sumber bahan hukum bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan juga bahan hukum tersier.</p> <p><b>Hasil Penelitian:</b> Hasil penelitian membuktikan bahwa, pencemaran pada selat internasional telah diatur dalam sebuah hukum yang bersifat</p>

---

internasional yaitu di dalam *UNCLOS* 1982, serta dalam hal tanggung jawab negara pemilik kapal menganut asas tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sebagaimana tercantum dalam *CLC* 1969 tetapi tidak semua kasus dapat menggunakan asas ini hanya kasus yang memiliki dampak besar bagi lingkungan yang dapat menggunakan asas ini misalnya kasus tumpahan minyak di lingkungan laut suatu negara.

---

## 1. Pendahuluan

Secara geografis bumi menunjukkan bahwa wilayah lautan lebih besar dari wilayah daratan, sehingga konsekuensi besar yang akan ditimbulkan akibat dari pemanfaatan laut adalah pencemaran pada wilayah laut mengingat sumber daya alam yang diperlukan untuk mendukung kesejahteraan manusia berada di lautan. Terkait dengan pencemaran laut sendiri menurut *United Nations Convention on the Law of Sea (UNCLOS III 1982)* “adalah perubahan dalam lingkungan laut termasuk muara sungai atau (*estuaries*) yang menimbulkan akibat yang buruk sehingga dapat merusak sumber hayati laut (*marine living resource*) secara wajar, menurunkan kualitas air laut dan mutu kegunaan serta manfaatnya”,<sup>1</sup> ini berarti bahwa pencemaran laut secara langsung berdampak pada menurunnya kualitas lingkungan laut dan mutu kegunaan serta manfaatnya. Indonesia sebagai salah satu negara dengan jumlah pulau terbanyak di yaitu “dengan jumlah 17.500 pulau dan luas wilayah laut sebesar 70% menjadikan Indonesia sebagai negara yang rentan terhadap pencemaran terutama pada selat yang digunakan sebagai selat untuk pelayaran internasional. “Laut menjadi bagian yang sangat penting dalam kehidupan manusia, mengingat 60% populasi manusia di bumi berada di sekitar 60 Km dari pantai dan sangat bergantung pada hasil laut”.<sup>2</sup>

Kerusakan pada lingkungan laut sangat mempengaruhi kualitas hidup manusia yang mana berupa sumber makanan, ruang hidup dan lingkungan. Ketika terjadi kerusakan pada lingkungan laut entah di darat maupun dilautan “Akibat dari perbuatan manusia dalam memanfaatkan sumber daya alam dan lingkungan maka manusia pula yang akan menanggung dan merasakan akibat kerusakan itu. Oleh sebab itu manusia di Bumi wajib untuk memelihara lingkungan hidup sebagai habitat, tempat, dan sumber penghidupannya”.<sup>3</sup>

Selat merupakan wilayah perairan sempit yang mengabungkan dua bagian perairan yang besar dan terletak diantara dua permukaan darat. Sedangkan selat internasional adalah selat-selat yang menjadi tempat perlintasan yang ukurannya tidak lebih luas dari lebar laut teritorial masing-masing negara. di Indonesia sendiri terdapat lebih dari 4 selat yang digunakan sebagai selat internasional seperti Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makassar, dan Selat Lombok.

---

<sup>1</sup> *United Nations Convention on the Law of Sea (UNCLOS III)*, The United Mission, 2011, diakses dari [http://www.un.org/depts/los/Convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/Convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf), pada tanggal 18 Agustus 2022 pukul 00:53

<sup>2</sup> Hartanto Beni, “Oil Spill dan Tumpahan Minyak dilaut dan Berberapa Kasus di Indonesia” Bahari Jogja, 2008, VII, h. 12

<sup>3</sup> Muhamad Yunus, *Aspek Hukum Dari Pembinaan Perilaku Berwawasan Lingkungan*, Yayasan Ilmu-Ilmu Sosial dan *The Toyota Foundation*, Jakarta, 1999, h. 152

Kurangnya armada pengawasan yang meliputi seluruh wilayah kepulauan ini, sehingga pencemaran laut semakin sering terjadi. “Masalah tentang pencemaran laut sendiri telah mencapai titik yang membutuhkan perhatian karena kesadaran lingkungan membutuhkan perhatian atau kepedulian (*concern*) masyarakat dunia terhadap lingkungan sebagai akibat terjadinya berbagai masalah lingkungan”.<sup>4</sup> Demikian hal ini sangat membahayakan bagi kepentingan nasional. Adapun beberapa kasus pencemaran laut di perairan Indonesia sebagai berikut:

**Tabel 1.**  
**Berberapa Kasus Pencemaran di Perairan Indonesia Akibat Kapal**

No.	Tahun	Keterangan	Lokasi
1.	2018	Tumpahan minyak yang terjadi akibat kapal MV Ever Judger milik Panama yang menjatuhkan jangkar ke pipa milik Pertamina serta menyeret dan memecahkannya, sehingga menimbulkan tumpahan minyak mentah sebanyak 5000 liter dan memicu kebakaran yang menyebabkan lima orang nelayan meninggal dunia. <sup>5</sup>	Teluk Balikpapan
2.	2013	Tumpahan minyak yang terjadi akibat kapal Mt. Southern Mermaid GRT 5999 berbendera Singapura yang mengalami kecelakaan saat sedang melakukan olah gerak keluar dari Jetty PT Asahimas Chemical yang kemudian membentur dermaga PT Asahimas dan mengakibatkan tumpahan minyak diperairan Cidawan. <sup>6</sup>	Perairan Cidawan

**Sumber: Berbagai Sumber**

Banyaknya kasus pencemaran laut akibat kapal ini menjadikan negara Indonesia harus lebih memperhatikan masalah ini. Mengingat Indonesia selain merupakan negara

<sup>4</sup> Muhamad Akib, *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional Edisi Revisi*, Jakarta : RajaGrafindo Persada, 2014, h. 11

<sup>5</sup> Sari Novita, *Tumpahan Minyak Balikpapan, Nahkoda MV Ever Judger Lalai*, Pusat Riset Kelautan-Pusriskel Badan Riset dan Sumber Daya Manusia Kelautan dan Perikanan Kementerian KelautandanPerikanan-RI, diakses dari <http://pusriskel.litbang.kkp.go.id/index.php/component/content/article/2108-tumpahan-minyak-balikpapan-nahkoda-mv-ever-judger-lalai> pada 14 Januari pukul 23:39

<sup>6</sup> Biro Komunikasi dan Informasi Publik, *Upaya Penanganan Tumpahan Minyak Dari MT.Southern Mermaid di Perairan Cidawan*, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diakses dari <http://dephub.go.id/berita/baca/Upaya-Penanganan-Tumpahan-Minyak-MT-Southern-Mermaid=di-Perairan-Cidawan-60464/?cat=QmVyaXRhfHNiY3Rpb24tNju=language=id>

kepulauan juga merupakan negara dengan sumber daya laut yang banyak yang mana aktifitas yang dilakukan dalam mengelola sumber daya laut dapat menjadi faktor pemicu pencemaran pada lingkungan laut. minyak dari kapal.

Di samping itu secara geografis Indonesia juga merupakan negara kepulauan yang dapat menerima dampak langsung dari pencemaran akibat tumpahan minyak yang terjadi. Semakin tinggi intensitas kegiatan manusia yang umumnya sejalan dengan tingkat kemajuan ekonomi semakin besar pula kemungkinan pencemaran terjadi. Masalah pencemaran laut, setiap negara diberikan kewajiban untuk menjaga kelestarian lingkungan laut, ini berarti bahwa setiap negara harus mengambil Tindakan untuk pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang terjadi di lingkungan laut miliknya dari sumber pencemaran apapun. Polusi akibat terjadinya tumpahan minyak di lingkungan karena aktivitas kapal merupakan salah satu sumber pencemaran yang selalu menjadi perhatian karena dampaknya sangat cepat dirasakan oleh masyarakat dan sangat mempengaruhi terjadinya kerusakan lingkungan laut dan makhluk hidup yang berada disekitar pantai.

## 2. Metode Penelitian

Metode penelitian dalam penulisan ini adalah metode analisa secara kualitatif, dengan tipe penelitian adalah tipe penelitian normatif, pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus, dan pendekatan konsep. Prosedur pengumpulan bahan hukum menggunakan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

## 3. Hasil dan Pembahasan

### A. Pengaturan Hukum Laut Internrasional Tentang Pencemaran Pada Selat Internasional

Padatnya perlintasan kapal yang terjadi di selat yang digunakan sebagai selat internasional memungkinkan terjadinya pencemaran serius terhadap air laut di selat tersebut. "Pencemaran laut sendiri merupakan perubahan pada lingkungan laut yang disebabkan akibat dimasukkannya oleh manusia secara langsung ataupun tidak, bahan-bahan ataupun energi kedalam lingkungan laut yang sedemikian buruk sehingga menimbulkan kerugian terhadap kekayaan hayati, menimbulkan masalah pada kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan laut serta menurunnya tempat-tempat pemukiman dan rekreasi".<sup>7</sup> Laut pada dasarnya mempunyai fungsi, baik sebagai sumber makanan bagi manusia, jalan perdagangan, sarana penaklukan, tempat pertempuran, tempat bersenang-senang dan rekreasi maupun alat pemersatu bangsa,<sup>8</sup> dalam *Report of the Secretary General United Nation* pencemaran laut dapat terjadi karena :<sup>9</sup> 1) Pembuangan limbah domestik, industri dan limbah pertanian; 2) Pembuangan polutan yang terbawa kapal secara sengaja dan operasional; 3) Gangguan lingkungan laut dari kegiatan eksplorasi dan eksploitasi

---

<sup>7</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Cet II, Pusat Studi Wawasan Nusantara Bandung, 1995, h. 177

<sup>8</sup> Johanis Leatemia, Pengaturan Hukum Daerah Kepulauan, *Mimbar Hukum* Vol.23, No 3 Oktober 2011

<sup>9</sup> Luh Putu Sudini, Pengelolaan Selat Yang Digunakan Sebagai Selat Internasional Menurut Konvensi Hukum Laut, *International Journal of Social and Local Economic Governance (IJLEG)* Vol. 1, No. 1, April 2015, h. 12

mineral laut; 4) Pembuangan limbah radioaktif yang dihasilkan dari penggunaan energi nuklir secara damai; 5) Penggunaan laut oleh militer.

Berdasarkan pernyataan tersebut, pencemaran laut dapat dilakukan baik secara sengaja seperti pembuangan minyak maupun tidak sengaja misalnya kapal pecah, kapal bertabrakan, kapal mengalami kebocoran, dan sebagainya. Pada zaman sekarang ini zat pencemar yang berbahaya dan sering mencemari lingkungan laut ialah minyak. Indonesia sebagai negara kepulauan menjadikan Indonesia sebagai negara yang rentan terhadap pencemaran. Setiap tahunnya pencemaran laut akibat minyak yang disebabkan oleh kapal sering terjadi. "Tumpahan minyak ini merupakan salah satu kejadian pencemaran laut yang dapat diakibatkan dari hasil operasi kapal tanker (*air ballast*), perbaikan dan perawatan kapal (*docking*), terminal bongkar muat tengah laut, air bilga, dan yang banyak terjadi adalah kecelakaan atau tabrakan kapal.<sup>10</sup> Yang jika dibiarkan maka perairan laut Indonesia akan semakin tercemar dari waktu ke waktu mengingat Indonesia merupakan salah satu negara dengan jumlah wilayah laut sebanyak 70% dan wilayah darat sebanyak 30%. Indonesia merupakan negara yang luas wilayah laut mencapai 3.273.310 Km dengan banyaknya pulau yang membentang menjadikan Indonesia memiliki banyak keuntungan dimulai dari hasil kekayaan alam laut dari bidang perikanan, pertambangan, pemanfaatan laut hingga potensi pariwisata yang andal. Lingkungan laut sangat diperhatikan oleh perhatian dunia, karena dari tahun ke tahun kasus pencemaran pada laut akibat aktivitas kapal sangat marak terjadi terutama pada selat-selat yang digunakan sebagai selat internasional misalnya Selat Malaka yang tidak hanya penting dalam strategis militer namun juga memiliki arti ekonomis yang sangat tinggi baik bagi negara-negara tepinya maupun bagi negara-negara pemakai alur pelayaran ini. Seperti pada tabel di bawah ini kasus pencemaran laut akibat aktivitas kapal di Selat Malaka.

**Tabel 2.**  
**Daftar Kasus Pencemaran Laut di Selat Malaka**

No.	Tahun	Nama Kapal	Tumpahan
1.	2017	Mt Wan hai 301 (Singapura) dan APL Danver (Galbatar)	300 Ton
2.	2015	Mt Alyarmouk (Libya) dan Mv Sinar Kapuas (Singapura)	4500 Mt Crude Oil
3.	2014	Mt Thorco Cloud dan Mt Stolt Commitment	560 Ton

**Sumber: Pendayaan Pulau-Pulau Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil<sup>11</sup>**

<sup>10</sup> Direktorat Pendayagunaan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, *Tumpahan Minyak (Oil spill)*, diakses dari <https://kkp.go.id/djprl/p4k/page/2626-tumpahan-minyak-Oil-spill> pada 1 Januari 2023 pukul 09:43

<sup>11</sup> Pendayagunaan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, Kasus Pencemaran Akibat Tumpahan Minyak, diakses dari <http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/pesisirpulaukecil/kegiatan/pencemaran-laut/tumpahan-minyak-oil-spil/kasus-pencemaran.html> pada 2 Januari pukul 23:53



Selat Malaka terletak diantara bagian timur Pulau Sumatera (Indonesia), bagian barat Semenanjung Peninsula (Malaysia) dan Pulau Singapura. Selain letaknya yang sangat strategis, menghubungkan Samudera Hindia dengan Laut Cina Selatan dan Samudera Pasifik. "Keberadaan Selat Malaka juga memperpendek jalur perdagangan dari Teluk Persia menuju kawasan Asia Timur, panjang Selat Malaka mencapai 960 Km dengan lebar 2,8 Km hingga 70 Km dan kedalaman 25 M".<sup>12</sup> Berberapa penelitian menunjukkan bahwa Selat Malaka mengalami pendangkalan 1 Km sampai dengan 2 Km setiap tahunnya.<sup>13</sup> Meskipun tidak termasuk dalam kategori selat internasional, Selat Malaka telah diakui dunia sebagai selat yang digunakan dalam pelayaran internasional (*Strait used for International Navigation*) sebagaimana diatur dalam *UNCLOS 1982*.

Laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia berada di bawah kedaulatan Negara Indonesia. Namun diantara kedua bagian wilayah laut ini berlaku hak lintas damai dan hak lintas alur kepulauan bagi kapal-kapal asing. Tentang hak lintas damai dapat dilihat dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Pasal 11 ayat (1) yang menentukan bahwa kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai dapat menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.<sup>14</sup> Dengan demikian semakin besar manfaat yang diperoleh dari laut, maka setiap negara harus menjaga kelestarian wilayah lautnya dari sumber pencemaran apapun yang dapat merusak lingkungan laut itu sendiri. Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dan berada diantara dua samudra, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik serta terletak diantara dua benua yaitu Benua Australia dan Benua Asia. Ini menjadikan Indonesia berada di posisi silang yang sangat strategis artinya perairan Indonesia sangat penting bagi rute pelayaran internasional yang menghubungkan dunia bagian utara dan selatan serta sebaliknya.

Pelanggaran yang serius adalah tindakan melanggar hukum yang mengakibatkan pencemaran atau kerusakan lingkungan hidup yang relatif besar dan menimbulkan keresahan masyarakat. *UNCLOS 1982* telah mengatur bahwa setiap negara dengan memperhatikan hak negara lain dalam melakukan hukum internasional didasarkan pada eksistensi dan kedaulatan suatu negara yang merupakan kekuasaan tertinggi.<sup>15</sup> Hukum internasional sangatlah unik dibandingkan dengan bidang hukum lainnya.

Hal tersebut dikarenakan hukum internasional didasarkan pada eksistensi dan kedaulatan suatu negara. Kedaulatan negara merupakan kekuasaan tertinggi dalam batas wilayah negara pada pemerintahan negara, baik dalam arti teritorial maupun personal.<sup>16</sup> Selain itu kedaulatan juga merupakan karakteristik dari sebuah negara yang tidak digangu

---

<sup>12</sup> Nadia Nurani Isfarin, *Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka Dari Pencemaran Lintas Batas*, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2012. h. 2

<sup>13</sup> Peter Tilman dalam J. Capon, *The Strait of Oil Pollution in The Malacca Strait: Arguing for a Broad Interpretation of The United Nations Convention on The law of The Sea*, *Pacific Rim Law and Policy Journal* Volume 7 PP 119, 1998.

<sup>14</sup> Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Pasal 11 Ayat (1).

<sup>15</sup> Mochtar Kusumatmadja, *Pengantar Hukum Internasional I*, Binacipta, Bandung, 1997, h. 25

<sup>16</sup> M Firdaus Sholihin & Wiwin Yulianingsih, *Kamus Hukum Kontemporer*, Sinar Grafika, Jakarta Timur, 2016, h. 99

atau tidak boleh diintervensi oleh negara lain. “Kata kedaulatan merupakan terjemahan dari kata berasal *Sovereight* (Inggris), *Sovereinete* (Perancis), *Sovranus* (Italia).

Semua kata asing itu berasal dari Bahasa Latin *Superanus*, yang berarti tertinggi atau yang teratas”.<sup>17</sup> Jadi kedaulatan merupakan kekuasaan mutlak atau abadi dari suatu negara yang tidak dapat diintervensi oleh negara lain karena setiap bentuk intervensi suatu negara terhadap negara lain dianggap sebagai pelanggaran terhadap konsep kedaulatan. Hukum internasional telah mengatur segala interaksi dan hubungan negara-negara di wilayah laut. Dalam *UNCLOS* 1982 memberikan hak kepada negara pantai untuk mengatur dan mengawasi lalu lintas damai dalam laut teritorial yaitu, pertama memberikan hak untuk menetapkan kriteria lintas damai, kedua memberikan wewenang mengeluarkan peraturan peraturan yang berkaitan dengan lintas damai.<sup>18</sup>

Artinya negara harus melakukan pengawasan dalam bentuk dan mekanisme tertentu agar tidak sampai terjadi masalah yang mengakibatkan pencemaran maupun kerusakan lingkungan. Jika dilihat Kembali “kerusakan lingkungan yang dilakukan di wilayah suatu negara dapat menimbulkan bencana secara luas menembus batas-batas teritorial mengingat manusia hanya memiliki satu tempat tinggal yaitu planet bumi.<sup>19</sup> Hal tersebut dapat ditemui dalam kasus pencemaran akibat tumpahan minyak dari tabrakan kapal MT Alyarmouk yang berbendera Libya dan kapal MV Sinar Kapuas milik Singapura yang terjadi pada 2 Januari 2015 di Selat Singapura pada posisi 01°27,747' LU/104° 31,231' BT(11 Mil Timur Laut dari Pendra Blanca perairan Singapura di Selat Singapura.

Tabrakan tersebut mengakibatkan MT Alyarmouk yang sedang dalam pelayaran menuju Tiongkok menumpahkan minyak bertipe *Crude Oil* sebanyak 4500 Mil.Ton.<sup>20</sup> Akibat dari kejadian tersebut sebaran minyak pun terjadi hingga berdampak pada seluruh pantai Utara Pulau Bintan dan Pulau-Pulau sekitarnya yang masuk dalam yuridiksi negara Indonesia. Perkembangan masalah pencemaran laut di dunia meningkat pesat seiring dengan banyaknya aktifitas di laut misalnya eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam, pembangunan lepas pantai, pengangkutan di laut dan sebagainya.

Aktifitas kegiatan manusia di laut membawa dampak terjadinya pencemaran laut misalnya tumpahan minyak dan tumpahannya zat-zat berbahaya lainnya ke dalam laut. Masalah pencemaran lingkungan laut akibat aktifitas manusia yang tampaknya progresif dengan waktu menuntut perhatian semua pihak guna untuk mengeliminasi ataupun memperkecil risiko yang ditimbulkan.

Secara umum terdapat empat penyebab utama timbulnya permasalahan lingkungan hidup yaitu “kependudukan (*population*), kemiskinan (*poverty*), kerusakan atau

---

<sup>17</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional I*, Op. Cit h. 27

<sup>18</sup> Sodik, M Didik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2016, h. 30

<sup>19</sup> Sefriani, *Peran Hukum Internasional Dalam Hubungan Internasional Kontemporer*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2016, h. 276

<sup>20</sup> Kementerian Kelautan dan Perikanan, Memorandum Nomor: 1424/SJ.4/TU.210/V/2021, diakses dari <https://drive.google.com/file/d/1-VNO18vYE9KVHr5acxuts0CHIpBhyeP/view?usp=drivesdk> pada 6 Januari 2023.

pencemaran (*pollution*), dan kebijaksanaan (*policy*)".<sup>21</sup> Faktor-faktor ini yang kemudian menyebabkan adanya permasalahan lingkungan hidup. Awalnya masalah lingkungan hidup ini dianggap sebagai masalah hukum nasional, sehingga tidak diperlukan instrumen hukum internasional untuk mengaturnya karena apa yang terjadi di lingkungan atau wilayah suatu negara adalah urusan negara yang bersangkutan.<sup>22</sup> Padahal dalam permasalahan lingkungan dampak yang ditimbulkan tidak hanya berdampak pada satu negara saja tetapi dapat juga berdampak pada negara lain. Khususnya dalam permasalahan pencemaran lingkungan laut yang dapat berakibat pada negara-negara yang berbatasan secara teritorial.

Pada tingkat regional Asia Tenggara komitmen terhadap masalah lingkungan hidup diwujudkan dalam beberapa kesepakatan regional tentang pengendalian pencemaran laut antara lain: 1) Perjanjian tripartit (Indonesia, Malaysia, dan Singapura) mengenai kontrol lingkungan laut di Selat Malaka dan Singapura (IMCO Res.A.3759X); 2) *Traffic Separation Scheme (TSS)* Selat Malaka dan Selat Singapura, diadakan untuk mencegah terulangnya malapetaka "Showa Maru" 1975. TSS memuat ketentuan *Under Keel Clearance (UKC)*; 3) Program Lingkungan ASEAN (ASEP): Bangkok (1978-1983), Kuala Lumpur (1983-1988), Jakarta (1988-1992), Manila (1992-1997) dibentuk untuk meningkatkan kerjasama regional antarnegara di lingkungan ASEAN.<sup>23</sup>

Kerjasama ini diharapkan nantinya dapat menjawab berbagai agenda terkait penanganan pencemaran dengan lebih memperhatikan kerjasama-kerjasama antar negara dan melibatkan stakeholder lain yaitu negara pengguna selat, perusahaan, NGO, dan lain-lain dalam upaya perlindungan lingkungan pada selat-selat internasional baik dari aspek pencemaran, pengurangan, maupun pengendalian pencemaran.<sup>24</sup> agar kedepannya pencemaran ini dapat ditangani dengan baik.

## **B. Tanggung Jawab Negara Pemilik Kapal Berdasarkan Hukum Internasional**

Indonesia adalah salah satu negara dengan jumlah wilayah laut sebanyak 70% dan wilayah darat 30%. Laut menjadi bagian yang penting karena banyaknya sumber daya alam di laut yang dapat menopang perkembangan ekonomi dari sebuah negara. "Kelautan merupakan suatu peristilahan yang berhubungan dengan segala kegiatan di laut yang meliputi masalah kedaulatan dan kewenangan suatu negara, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam baik hayati maupun non hayati yang berada di permukaan, dasar laut maupun ruang udara di atasnya serta perlindungan lingkungan laut".<sup>25</sup> Jika berbicara tentang "negara dalam kerangka hukum laut internasional, maka dikenal adanya negara pantai, dalam hal ini bisa negara pantai biasa atau negara kepulauan (*coastal states/archipelagic state*), negara pengguna (*maritime user state*), negara tidak berpantai (*land-locked states*) serta negara yang secara geografis tidak diuntungkan (*geographically*

---

<sup>21</sup> Sefriani, *Peran Hukum Internasional Dalam Hubungan Internasional Kontemporer*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2016, h. 258.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> Maridi, *Sejarah Perkembangan Hukum Lingkungan*, diakses dari <http://maridi.staff.fkip.uns.ac.id/files/2012/03/week2-3.Sejarah-Perkembangan-HI>. Pada 5 Januari Pukul 01:34

<sup>24</sup> *Ibid.*, h. 221

<sup>25</sup> Dhiana Puspitawati, *Hukum Laut Internasional*, Kencana, Depok, 2017, h. 6.



*disadvantage state*), yaitu negara yang tidak mempunyai panjang pantai tidak lebih dari 100 mil laut".<sup>26</sup> UNCLOS 1982 merupakan suatu konvensi internasional yang secara optimal mengakomodasikan secara seimbang kepentingan seluruh negara dalam ketentuan-ketentuannya, terutama dalam hal pengaturan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). "Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) ini dapat didefinisikan sebagai suatu zona maritim selebar 200 mil laut dari garis pangkal".

ZEE negara pantai mempunyai hak berdaulat berkaitan dengan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam serta yurisdiksi sejenisnya. Dalam ZEE negara pengguna (*maritime user state*) dapat menikmati hak kebebasan berlayar (*freedom of navigation*), lintas pesawat terbang (*overflight by aircraft*) serta hak untuk menanam pipa-pipa dan kabel-kabel bawah laut".<sup>27</sup> Negara-negara pengguna mempunyai kewajiban dalam melaksanakan hak mereka di ZEE. Kewajiban ini meliputi kewajiban untuk selalu mematuhi peraturan-peraturan negara pantai maupun negara kepulauan yang relevan dengan ketentuan UNCLOS 1982 tentang ZEE.

UNCLOS 1982 juga mengakomodasikan kepentingan-kepentingan masing-masing kelompok tersebut. "Kedaulatan merupakan kekuasaan yang tertinggi dalam lingkungan kekuasaan negara dan di atas kekuasaan ini tidak ada kekuasaan negara lain".<sup>28</sup> Oleh karena kedaulatan negara pantai diperpanjang sampai wilayah laut teritorial maka negara pantai mempunyai hak untuk memberlakukan seluruh peraturan perundang-undangannya di laut teritorial. Sebaliknya negara-negara pengguna (*user maritime states*) mempunyai kewajiban untuk mematuhi peraturan perundang-undangan demikian apabila berada di laut teritorial suatu negara pantai.

UNCLOS 1982 mengatur tentang hak lintas transit berkenaan dengan hal pelayaran bebas kepada negara-negara pengguna (*maritime user states*) pada laut territorial suatu negara pantai dengan rezim hak lintas damai. Hak lintas damai tersebut diatur dalam Pasal 17 UNCLOS 1982 yaitu, "Tunduk pada konvensi ini, kapal semua negara, baik berpantai maupun tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial".<sup>29</sup> Kewajiban negara pantai untuk membolehkan dilaksanakannya hak lintas damai tersebut pada laut territorialnya dan merupakan kewajiban negara pantai untuk melakukan segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran.

Latar belakang timbulnya tanggung jawab negara dalam hukum internasional adalah tidak ada satu negara pun yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati hak-hak negara lain. Setiap pelanggaran terhadap hak negara lain, menyebabkan negara tersebut wajib untuk memperbaiki pelanggaran hak itu. Dengan kata lain negara harus mempertanggungjawabkan segala perbuatannya yang menimbulkan kerugian bagi negara lain. Tanggung jawab negara ada ketika "negara tersebut telah melanggar kedaulatan wilayah negara lain, merusak wilayah atau harta benda negara lain, dan lain-lain".<sup>30</sup> Disaat

---

<sup>26</sup> *Ibid*

<sup>27</sup> *Ibid*

<sup>28</sup> E Utrecht, Moh. Saleh Djindang, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia Cet ke 11*, Ichthiar Baru, Jakarta 1982, h. 456

<sup>29</sup> Pasal 17 UNCLOS 1982

<sup>30</sup> *Ibid*

timbulnya pelanggaran tersebut maka negara diwajibkan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya. Tanggung jawab negara merupakan suatu kewajiban yang harus dilakukan oleh suatu negara ke negara lain yang berdasarkan pada perintah hukum internasional.

Hukum internasional tentang tanggung jawab negara adalah hukum internasional yang bersumber pada hukum kebiasaan internasional dan berkembang melalui praktik negara-negara dan putusan-putusan pengadilan internasional. Sesuai dengan ketentuan Pasal 38 Ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional (*International Court Of Justice*) yaitu, "Dalam memutuskan sengketa internasional harus berdasarkan pada hukum internasional, yakni menerapkan traktat dan kebiasaan yang ada". Praktik tersebut semakin memperluas kedudukan hukum kebiasaan internasional yang mengatur tentang pertanggungjawaban negara sebagai sumber primer hukum internasional.<sup>31</sup>

Secara yuridis tanggung jawab negara ada ketika suatu negara melakukan perbuatan atau kelalaian yang dipertautkan padanya sehingga melahirkan pelanggaran terhadap kewajiban internasional, baik yang lahir dari sumber hukum internasional maupun dalam suatu perjanjian internasional",<sup>32</sup> dengan demikian maka pertanggungjawaban negara dapat dimintakan. Suatu negara bertanggung jawab karena telah melanggar kedaulatan yuridiksi negara lain. Hal tersebut dikarenakan "kejadian pada wilayah suatu negara dapat pula berdampak pada wilayah negara lain terutama yang berdekatan secara geografis."<sup>33</sup>

Tanggung jawab negara menyangkut keadaan-keadaan dimana, dan prinsip-prinsip dengan mana, negara yang dirugikan menjadi berhak atas ganti rugi untuk kerugian yang dideritanya.<sup>34</sup> Konvensi hukum laut 1982 mengatur persoalan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi berkenaan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Dalam Pasal 235 konvensi hukum laut menegaskan bahwa setiap negara bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban internasional mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, sehingga semua negara harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional.

Tanggung jawab dan ganti rugi dari negara (*state sovereignty*) merupakan prinsip fundamental dalam hukum internasional, sehingga jika terjadi pelanggaran kewajiban internasional akan timbul tanggung jawab negara. Pertanggungjawaban secara perdata ada ketika adanya perbuatan atau tindakan dari suatu negara yang bertentangan dengan hukum internasional. Tanggung jawab perdata ini misalnya, pada tanggung jawab negara kepada negara lain atau pengusaha asing sehubungan dengan tidak dipenuhinya kewajiban-kewajiban dalam pelaksanaan perjanjian atau kontrak komersial. Adapun secara garis besar tanggung jawab negara dapat dibagi menjadi dua, yaitu :<sup>35</sup>

1. Tanggung jawab perbuatan melawan hukum (*delictual liability*).

---

<sup>31</sup> *Ibid*

<sup>32</sup> Dedi Supriyadi, *Hukum Internasional dari konsepsi sampai aplikasi*, Pustaka Setia, Bandung, 2011, h. 159

<sup>33</sup> A. M. Yunus Wahid, *Pengantar Hukum Lingkungan*, Op. Cit h. 113

<sup>34</sup> *The Work of the International Law Commission Volume II, United Nations*, New York, 2012, PP 85-88, diakses dari [http://legal.un.org/avl/ICL/8th-E/Vol\\_II.pdf](http://legal.un.org/avl/ICL/8th-E/Vol_II.pdf)

<sup>35</sup> *Ibid*. h. 163

Tanggung jawab ini lahir dari setiap kesalahan atau kelalaian suatu negara terhadap orang asing didalam wilayahnya atau wilayah negara lain. Timbulnya pertanggungjawaban ini dikarenakan hal-hal berikut. Eksplorasi ruang angkasa, dimana negara peluncur satelit selalu bertanggung jawab terhadap setiap kerugian yang disebabkan oleh satelit tersebut sistem tanggung jawabnya adalah tanggung jawab absolut (*absolute liability*).

Eksplorasi nuklir, negara bertanggung jawab terhadap setiap kerusakan yang ditimbulkan oleh kegiatan-kegiatan dalam bidang eksplorasi nuklir, pertanggungjawabannya dilakukan secara absolut. Kegiatan-kegiatan lintas batas nasional, setiap negara harus mengawasi dan mengatur setiap kegiatan diwilayahnya, baik yang sifatnya publik maupun perdata, yang melintasi batas negaranya dan menimbulkan kerugian terhadap negara lain. Sistem tanggung jawab yang berlaku disini bergantung pada bentuk kegiatan yang bersangkutan.

## 2. Tanggung jawab atas pelanggaran perjanjian (*contractual liability*).

### a. Pelanggaran suatu perjanjian

Pada sengketa *Chorzow Factory* 1927. Pelanggaran terhadap perjanjian melahirkan kewajiban untuk membayar ganti rugi. Sifat dan besarnya ganti rugi untuk pelanggaran suatu perjanjian internasional ditentukan oleh Mahkamah Internasional, pengadilan, peradilan arbitrase atau melalui perlindungan.

### b. Pelanggaran kontrak

Pelanggaran kontrak dalam hukum internasional dapat memainkan perannya dalam dua hal berikut, pertama para pihak (negara dan negara atau negara dan perusahaan asing) sepakat untuk memberlakukan prinsip-prinsip hukum internasional dalam kontrak mereka. Kedua, hukum internasional memainkan peran penting ketika suatu negara melakukan tindakan-tindakan yang melanggar kontrak menurut hukum internasional.

Mengenai tanggung jawab negara belum ada perjanjian yang secara khusus mengatur mengenai tanggung jawab negara dalam hukum internasional. Dalam persoalan tanggung jawab negara sering menggunakan artikel tentang tanggung jawab negara karena perbuatan yang dipersalahkan menurut hukum internasional (*Draft Articles on Responsibility of States for International Wrongful Acts*) yang dibuat oleh komisi Hukum Internasional (*International Law Commission*).

Adapun dalam hal pertanggungjawaban negara ada beberapa pengecualian dalam tanggung jawab negara yaitu: <sup>36</sup> 1) Adanya persetujuan dari negara yang dirugikan (*consent*); 2) Diterapkannya sanksi-sanksi yang sah; 3) Keadaan memaksa (*force majeure*); 4) Tindakan yang sangat diperlukan (*doctrine of necessity*); 5) Tindakan bela diri (*self defense*). Kelima hal tersebut yang dapat digunakan dalam pengecualian tanggung jawab negara sesuai dengan Rancangan Komisi Hukum Internasional Pasal 23 yang menentukan bahwa kesalahan negara dapat dihindari apabila tindakan tersebut masuk ke dalam lima kategori pengecualian tanggung jawab negara diatas.

---

<sup>36</sup> Dedi Supriyadi, Hukum Internasional (dari Konsepsi Sampai Aplikasi), *Op. Cit*, h. 164

Pasal demi pasal dalam hak asasi manusia (HAM) menentukan bahwa setiap tindakan atau perbuatan suatu negara yang dipersalahkan secara internasional melahirkan pertanggungjawaban internasional negara yang bersangkutan. Suatu perbuatan dapat diatribusikan kepada negara dan dianggap sebagai sebuah pelanggaran jika, “Pertama, berdasarkan hukum internasional, ia dapat diatribusikan kepada negara itu; kedua, melahirkan suatu pelanggaran terhadap suatu kewajiban internasional”.<sup>37</sup> Hal inilah yang kemudian dapat dimintakan pertanggungjawabannya.

Secara umum ketentuan yang berlaku dalam “Perbuatan yang diatribusikan kepada negara hanyalah perbuatan organ negara atau pemerintah atau pejabatnya (orang atau entitas yang bertindak berdasarkan perintah/arahan, anjuran, atau pengawasan organ-organ itu)”.<sup>38</sup> Organ-organ yang dimaksud ini dapat mencakup organ pemerintahan nasional, daerah ataupun lokal dan orang-orang ataupun entitas dalam tingkatan apapun. Termasuk didalamnya orang-orang yang secara nyata bertindak sebagai organ pemerintahan meskipun mereka tidak diklasifikasikan demikian oleh hukum nasional negara yang bersangkutan.<sup>39</sup> Jika Tindakan seseorang atau kelompok orang yang bukan merupakan tindakan pemerintah pun dianggap sebagai tindakan negara jika orang atau kelompok tersebut bertindak berdasarkan perintah negara atau berada dibawah perintah atau pengawasan negara.

Meskipun, suatu perbuatan dapat diatribusikan kepada suatu negara, untuk melahirkan adanya tanggung jawab negara, perbuatan itu harus dibuktikan sebagai pelanggaran suatu kewajiban internasional negara yang bersangkutan. Sumber dari tanggung jawab ini adalah tindakan atau tindakan-tindakan yang melanggar hukum internasional. Adapun berberapa unsur dalam tanggung jawab negara yaitu: 1) Adanya perbuatan atau kelalaian (*act or omission*) yang dapat dipertautkan (*imputable*) di suatu negara; 2) Perbuatan atau kelalaian itu merupakan pelanggaran terhadap kewajiban internasional, baik kewajiban yang timbul dari perjanjian maupun sumber hukum lainnya; 3) Tindakan kerusakan atau kerugian (*damage or loss*) yang menjadi keharusan dalam setiap kasus yang menuntut adanya pertanggung jawaban negara.<sup>40</sup>

Tanggung jawab dan ganti rugi terdapat dalam UNCLOS 1982 Bab XII Perlindungan dan pelestarian lingkungan laut Pasal 235. Suatu negara yang telah menyetujui suatu kapal untuk dapat mengibarkan bendera tersebut harus mempunyai tanggung jawab atas kapal tersebut beserta akibat-akibat hukum yang timbul dari pengoperasian kapal, oleh karena itu UNCLOS 1982 mensyaratkan adanya *genuine link requirement* atau adanya hubungan yang asli antara negara pemilik kapal. Prinsip tanggung jawab mutlak atau *strict liability* diatur dalam Pasal 3 ayat (1) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992 (CLC 92)* yang berbunyi: “Pemilik kapal pada saat suatu kejadian atau dimana kejadian tersebut terdiri dari serangkaian kejadian pada saat saat kejadian pertama harus bertanggung jawab atau merusakkan atau polusi yang disebabkan oleh kapal sebagai hasil dari kejadian itu”.<sup>41</sup> Permasalahan pencemaran laut menggunakan pertanggungjawaban

---

<sup>37</sup> *Ibid*

<sup>38</sup> *Ibid*

<sup>39</sup> *Ibid*

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992

ganti kerugian dengan asas *strict liability* karena dapat menguntungkan pihak yang dirugikan akibat pencemaran laut. "asas tanggung jawab ini didasarkan pada kesalahan yang didasarkan pada adagium bahwa tidak ada tanggung jawab apabila tidak terdapat unsur kesalahan (*no liability without fault*)".<sup>42</sup>

Landasan berpikirnya adalah bahwa seseorang yang telah melakukan tindakan terlarang yang dirumuskan dalam peraturan perundang-undangan dapat dimintai pertanggungjawaban tanpa mempertimbangkan apakah orang tersebut melakukan kesalahan".<sup>43</sup> Jadi, pada hakekatnya jika ada sebuah kesalahan maka akan ada pertanggungjawabannya tanpa memperhitungkan kesalahan berdasarkan asas tanggung jawab mutlak. *Strict liability* merupakan kewajiban mutlak yang dihubungkan dengan di timbulkannya kerusakan tanpa melihat adanya kesalahan.

### 3. Kesimpulan

Pengaturan hukum yang bersifat internasional dalam masalah pencemaran pada selat internasional adalah *United Nations Convention on the Law of Sea 1982* Pasal 192-237, *Civil Liability* yang mengatur tentang pelanggaran yang diakibatkan oleh tumpahan minyak, dalam hal terjadinya pencemaran laut yang disebabkan oleh kapal-kapal yang melewati selat internasional maka negara pemilik kapal diwajibkan untuk memberikan ganti kerugian kepada negara tercemar. Karena ketika terjadinya suatu pencemaran maka pertanggungjawabannya adalah secara mutlak atau *strict liability* dimana hal ini diatur dalam *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969*.

### Daftar Referensi

#### Jurnal

Johanis Leatemia, Pengaturan Hukum Daerah Kepulauan, *Mimbar Hukum* Vol.23, No 3 Oktober 2011

Luh Putu Sudini, Pengelolaan Selat Yang Digunakan Sebagai Selat Internasional Menurut Konvensi Hukum Laut, *International Journal of Social and Local Economic Governance (IJLEG)* Vol. 1, No. 1, April 2015

Ratna Subaida, Juita, Dewi Tuti Muryati, dan Ani Triwati, Asas Strict Liability Dalam Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Pelaku Tindak Pidana Lingkungan Hidup, *Jurnal Dinamika Sosial dan Budaya* 16 (2), 2014

#### Buku

Dedi Supriyadi, *Hukum Internasional dari konsepsi sampai aplikasi*, Pustaka Setia, Bandung, 2011

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

---

<sup>42</sup> Hendrik Salmon, *Eksistensi dan Fungsi Prinsip Strictliability Dalam Penegakkan Hukum Lingkungan*, Faculty Of Law, Pattimura University, 2013, h. 3

<sup>43</sup> Ratna Subaida, Juita, Dewi Tuti Muryati, dan Ani Triwati, Asas Strict Liability Dalam Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Pelaku Tindak Pidana Lingkungan Hidup, *Jurnal Dinamika Sosial dan Budaya* 16 (2), 2014, h. 8



- Hartanto Beni, "Oil Spill dan Tumpahan Minyak dilaut dan Berberapa Kasus di Indonesia" Bahari Jogja, 2008.
- Muhamad Yunus, *Aspek Hukum Dari Pembinaan Perilaku Berwawasan Lingkungan*, Yayasan Ilmu-Ilmu Sosial dan *The Toyota Foundation*, Jakarta, 1999
- Muhamad Akib, *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional Edisi Revisi*, (Jakarta : RajaGrafindo Persada, 2014)
- Mochtar Kusumaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Cet II, Pusat Studi Wawasan Nusantara Bandung, 1995
- Mochtar Kusumatmadja, *Pengantar Hukum Internasional I*, Binacipta, Bandung, 1997
- M Firdaus Sholihin & Wiwin Yulianingsih, *Kamus Hukum Kontemporer*, Sinar Grafika, Jakarta Timur, 2016
- E Utrecht, Moh. Saleh Djindang, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia Cet ke 11*, Icthiar Baru, Jakarta, 1982
- Sodik, M Didik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2016
- Sefriani, *Peran Hukum Internasional Dalam Hubungan Internasional Kontemporer*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2016

#### **Skripsi, Tesis atau Disertasi Online/World Wide Web**

- Biro Komunikasi dan Informasi Publik, *Upaya Penanganan Tumpahan Minyak Dari MT.Southern Mermaid di Perairan Ciwadan*, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, <http://dephub.go.id/berita/baca/Upaya-Penanganan-Tumpahan-Minyak-MT-Southern-Mermaid=di-Perairan-Ciwadan-60464/?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNju=language=id>
- Direktorat Pendayagunaan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil , *Tumpahan Minyak (Oil spill)*, <https://kkp.go.id/djprl/p4k/page/2626-tumpahan-minyak-Oil-spill>
- Hendrik Salmon, *Eksistensi dan Fungsi Prinsip Strictliability Dalam Penegakkan Hukum Lingkungan*, Faculty Of Law, Pattimura University, 2013.
- Nadia Nurani Isfarin, *Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka Dari Pencemaran Lintas Batas*, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2012.
- Pendayagunaan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, Kasus Pencemaran Akibat Tumpahan Minyak, <http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/pesisirpulaukecil/kegiatan/pencemaran-laut/tumpahan-minyak-oil-spil/kasus-pencemaran.html>
- Peter Tilman dalam J. Capon, *The Strait of Oil Pollution in The Malacca Strait: Arguing for a Broad Interpretation of The United Nations Convention on The law of The Sea*, *Pasific Rim Law and Policy Journal Volume 7* PP 119, 1998.
- Maridi, *Sejarah Perkembangan Hukum Lingkungan*, <http://maridi.staff.fkip.uns.ac.id/files/2012/03/week2-3.Sejarah-Perkembangan-HI>.

- Kementerian Kelautan dan Perikanan, Memorandum Nomor: 1424/SJ.4/TU.210/V/2021, diakses dari <https://drive.google.com/file/d/1-VNO18vYE9KVHr5acxuts0CHIpbhyeP/view?usp=drivesdk> pada 6 Januari 2023.
- Sefriani, *Peran Hukum Internasional Dalam Hubungan Internasional Kontemporer*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2016
- Sari Novita, *Tumpahan Minyak Balikpapan, Nahkoda MV Ever Judger Lalai*, Pusat Riset Kelautan-Pusriskel Badan Riset dan Sumber Daya Manusia Kelautan dan Perikanan Kementerian KelautandanPerikanan-RI, diakses dari <http://pusriskel.litbang.kkp.go.id/index.php/component/content/article/2108-tumpahan-minyak-balikpapan-nahkoda-mv-ever-judger-lalai>.
- The Work of the International Law Commission Volume II, United Nations, New York, 2012, PP 85-88*, diakses dari [http://legal.un.org/avl/ICL/8th-E/Vol\\_II.pdf](http://legal.un.org/avl/ICL/8th-E/Vol_II.pdf)
- United Nations Convention on the Law of Sea (UNCLOS III)*, The United Mission, 2011, [http://www.un.org/depts/los/Convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/Convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)