

PENGENDALIAN TERHADAP OCEAN DUMPING DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI)

Oleh

Satria Arif Darmawan, Muhammad Gholib Ramdani, Delli Dwi Galih Anjasromo, Muhammad Setia Mahendra, Program Studi Hukum, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Tidar

E-mail: satriaad97@gmail.com, mgholibr@gmail.com, anjasromo.dd@gmail.com,
mahendrasetia03@gmail.com

Abstrak

Semakin banyaknya lalu lintas di perairan Indonesia menyebabkan beberapa masalah timbul salah satunya pencemaran laut di wilayah Indonesia karena kegiatan dumping yang dilakukan oleh kapal kapal yang melintas. Dibutuhkan suatu solusi terhadap pencemaran laut yang terjadi karena kegiatan dumping. Penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum yuridis normatif. Sumber data didukung oleh suber data primer dan sekunder yang mengacu pada peraturan perundang-undangan dan literatur yang berkaitan dengan Pengendalian Terhadap Ocean Dumping di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) khususnya di Batam dan Bintan yang merupakan jalur ALKI. Hasil dari penelitian ini adalah diperlukan tindakan pengendalian terhadap pencemaran laut seperti pengukuran batas mutu air terhadap limbah yang akan dibuang dan pembuangan limbah pada tempatnya sesuai peraturan yang berlaku serta pertanggung jawaban bagi yang melanggar. Ini berarti kapal asing yang melintasi Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) harus patuh terhadap peraturan perundang-undangan Indonesia. Upaya yang dilakukan oleh Indonesia untuk menindak pelanggar adalah dengan menggunakan asas strict liability atau asas tanggung jawab mutlak terhadap kapal asing yang melakukan ocean dumping di laut Indonesia agar dampaknya tidak menyebar kemanan-mana.

Kata kunci: ALKI, Laut Teritorial, Ocean Dumping

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, laut adalah hal yang tidak akan pernah lepas dari Indonesia. Identitas sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) serta negara maritim membuat Indonesia memiliki wilayah laut dan sumber daya kelautan yang melimpah. Wilayah Indonesia yang terbentang dari Sabang hingga Merauke dalam hitungan matematis $\frac{1}{3}$ wilayahnya adalah daratan sedangkan $\frac{2}{3}$ wilayahnya adalah lautan. Di

atas wilayah lautan dan daratan ada wilayah udara yang mencakup keseluruhan wilayah Indonesia. Sebagai negara kepulauan Indonesia sangat diuntungkan dengan adanya Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982. Indonesia memperoleh tambahan wilayah yang sangat signifikan dengan diakuinya hak negara kepulauan untuk menarik garis lurus kepulauan menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar. Perairan laut Indonesia bertambah sekitar 2,7 juta km².¹ Wilayah Indonesia yang luas membuat tanggung jawab Indonesia sangatlah besar untuk

¹ Sefriani, *Hukum Internasional: Suatu Pengantar* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2010), Hal. 184.

mengelola dan mengawasi wilayahnya. Tidak hanya itu, strategisnya wilayah Indonesia yang diapit oleh dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia serta dua Samudera yakni Samudera Pasifik dan Samudera Hindia membuat Indonesia juga memiliki tugas dan tanggung jawab lebih untuk melindungi kedaulatan wilayah perairannya. Apalagi saat ini luas wilayah Indonesia sekitar 1,905 juta km².

Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 sangat penting peranannya dalam menetapkan batas-batas kedaulatan baik negara pantai maupun negara kepulauan seperti Indonesia, hal ini disebabkan pentingnya laut dalam hubungan antar bangsa. Berkaitan dengan Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982, Indonesia telah meratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 sehingga Indonesia terikat hak melaksanakan ketentuan-ketentuan dalam konvensi tersebut. Untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia PP Nomor 37 Tahun 2002 menetapkan 3 Alur Laut Kepulauan (ALK):²

1. ALK I, yaitu Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda;
2. ALK II, yaitu Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Selat Makasar, Laut Flores, dan Selat Lombok;
3. ALK III, terbagi III A - III E. ALK IIIA adalah Alur Laut Kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu. Adapun ALK IIIB adalah untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, dan Selat Leti. ALK IIIC adalah untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Laut Arafura atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, dan Laut Banda. ALK IIID adalah untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu. Adapun ALK IIIE adalah untuk pelayaran dari Samudera Hindia ke Laut Sulawesi atau sebaliknya, melintasi Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku atau untuk pelayaran dari Laut Timor ke Laut Sulawesi atau sebaliknya, melintasi Selat Leti, Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku atau untuk pelayaran dari Laut Arafura ke Laut Sulawesi atau sebaliknya, melintasi Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku.

Dengan adanya suatu petunjuk atau denah peta tentang alur laut kepulauan yang telah ditetapkan pemerintah Indonesia, maka diharapkan bagi kapal asing yang menggunakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dapat memilih ketiga jalur laut yang telah ditentukan oleh Indonesia. Jadi dari sana terlihat wilayah laut Indonesia mana yang merupakan wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang boleh dilalui oleh kapal asing

² Pasal 11 PP Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Dalam

Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan

dan wilayah mana yang tidak boleh dilalui oleh kapal asing, karena tidak setiap wilayah laut Indonesia dapat digunakan oleh kapal asing. Jalur pelayaran Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) pastinya ramai dan padat karena dilalui oleh kapal-kapal asing yang melintas, namun ada resiko yang terjadi akibat pembuangan dari kapal-kapal yang melintas (*ocean dumping*) secara ilegal. Sumber daya kelautan Indonesia akan tercemar akibat limbah pembuangan kapal (*ocean dumping*) secara ilegal oleh kapal asing yang sedang melintas di wilayah laut Indonesia. Salah satu contoh yang terjadi, seperti kapal-kapal asing yang membuang limbahnya di Batam dan Bintan sebelum berlabuh ke Singapura, karena di Singapura ada aturan kapal yang masuk harus sudah bersih dari limbah.³

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, rumusan masalah yang akan dibahas adalah

1. Apa saja dampak buruk yang ditimbulkan akibat dari *ocean dumping*?
2. Bagaimana cara pengendalian dari *ocean dumping*?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan diadakannya penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui dampak buruk apa saja yang ditimbulkan dari *ocean dumping*.
2. Untuk mengetahui bagaimana cara pengendalian dari *ocean dumping*.

TINJAUAN PUSTAKA

a. Negara Kepulauan (*Archipelagic State*)

Indonesia merupakan negara kepulauan atau *archipelagic state* karena banyaknya jumlah pulau yang tersebar di wilayah Indonesia. Gugusan pulau di Indonesia juga beragam dari yang berukuran besar hingga pulau yang berukuran kecil. Dalam Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 juga dijelaskan istilah negara kepulauan yakni:

For the purposes of this Convention:

- a. "*archipelagic State*" means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands;
- b. "*archipelago*" means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such.⁴

Sedangkan menurut UU Nomor 6 Tahun 1996 negara kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.⁵

b. Garis Pangkal Kepulauan

Garis Pangkal Kepulauan adalah garis yang menghubungkan titik titik terluar dari pulau-pulau terluar dari sebuah negara kepulauan dan tidak boleh melebihi 100 mil laut dan ketentuan khusus apabila 3% dari seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi panjang tersebut maka panjang maksimumnya adalah 125 mil laut. Dan penerapan garis pangkal tidak boleh menyimpang jauh dari konfigurasi kepulauan. Serta penerapan

³ Yuyu Agustini Rahayu, "*Laut Batam dan Bintan Kerap jadi Lokasi Pembuangan Limbah Kapal Asing*", Merdeka.com, 2019, Diakses di <https://m.merdeka.com/uang/laut-batam-dan-bintan-kerap-jadi-lokasi-pembuangan-limbah->

[kapal-asing.html](#) pada tanggal 17 Maret 2020 pukul 21.10.

⁴ Pasal 46 Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982.

⁵ Pasal 1 angka 5 UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

garis pangkal ini tidak boleh memotong laut teritorial negara lain.⁶

c. Hak Lintas

Dalam Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 telah memberikan seperangkat ketentuan terhadap kapal asing yang melintas di suatu negara, hak lintas ini dimaksudkan untuk melindungi kepentingan negara pantai dan negara kepulauan, begitu juga dengan kepentingan kapal dan pesawat udara ketika melintas di perairan negara tersebut. Beberapa macam hak lintas sebagai berikut:

1. Hak Lintas Damai (*The Right of Innocent Passage*)

Ketentuan Hak Lintas Damai telah diatur dalam Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982, seperti memberikan hak kepada semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial.⁷ Hak Lintas Damai yang dimaksud adalah lintas melalui laut teritorial secara terus menerus, langsung serta secepat mungkin. Dikatakan "damai" apabila tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan dari negara pantai maupun negara kepulauan.

2. Hak Lintas Transit (*The Right of Transit Passage*)

Hak Lintas Transit diartikan sebagai pelaksanaan dari kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung serta secepat mungkin pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang terletak antara satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) dengan bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif

(ZEE).⁸ Dalam Hak Lintas Transit tidak ada perbedaan pengadaan berdasarkan jenis kapal serta tidak terdapat persyaratan-persyaratan untuk melaksanakan lintas itu sendiri, maupun kewajiban untuk meminta izin atau pemberitahuan terlebih dahulu.

3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*The Right of Archipelagic Seanes Passage*)

Hak Lintas Alur Laut Kepulauan adalah merupakan kompromi antara hak lintas damai yang semula diperjuangkan oleh negara-negara kepulauan salah satu pihak dan rezim kebebasan pelayaran yang semula diperjuangkan oleh negara-negara maritim di lain pihak.⁹ Negara Kepulauan berhak menentukan alur laut serta rute penerbangan di atas wilayahnya. Semua jenis kapal dan pesawat asing, baik negara pantai maupun negara tak berpantai dapat menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia, antara satu bagian dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) Indonesia dengan bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) Indonesia lainnya.

Negara kepulauan memiliki kebebasan dalam penerapan hak lintas laut dalam hal ini negara berhak untuk menentukan alur laut maupun rute penerbangan yang cocok digunakan secara terus menerus oleh kapal asing maupun pesawat di lintas udara. Namun apabila suatu negara tidak menentukan suatu rute maupun alur penerbangan maka kapal maupun pesawat asing dapat melintas pada rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.¹⁰

⁶ Op.Cit., Pasal 47

⁷ Op.cit., Pasal 17

⁸ Op.cit., Pasal 38 ayat 2

⁹ Manuputy Alma dkk, *Identifikasi Konseptual Akses Perikanan Negara Tak Berpantai dan*

Negara yang secara Geografis Tak Berujung di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (Makasar: Arus Timur, 2012), Hal. 56.

¹⁰ Op.cit., Pasal 53

d. Pencemaran Laut

Pencemaran Laut merupakan masalah yang dihadapi bersama oleh masyarakat internasional. Pengaruhnya bukan saja menjangkau seluruh kegiatan yang berlangsung di laut, melainkan juga menyangkut kegiatan-kegiatan yang berlangsung di wilayah pantai, termasuk muara-muara sungai yang berhubungan dengan laut. Pada dasarnya laut itu mempunyai kemampuan alamiah untuk menetralsisir zat-zat pencemar yang masuk ke dalamnya. Akan tetapi apabila zat-zat pencemar tersebut melebihi batas kemampuan air laut untuk menetralsirnya, maka kondisi itu dikategorikan sebagai pencemaran. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 19 tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut, pencemaran merupakan masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi dan/atau komponen lain kedalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya.¹¹

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian yang dilakukan bersifat yuridis normatif yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk meneliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

B. Cara Penelitian

Cara penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan analisis konsep hukum (*Analitical and*

Conseptual Approach) yang dalam hal ini dilakukan dengan menyelidiki dan memahami suatu konsep hukum yang berkaitan dengan isi penelitian. Sumber data yang digunakan penulis adalah data sekunder yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka mencakup bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan yang mengikat dan terdiri dari norma dasar atau kaidah dasar yaitu Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982, Konvensi MARPOL 73/78, UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, PP Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut, dan PP Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti buku-buku referensi ilmiah, jurnal ilmiah, artikel, majalah, surat kabar, *website* serta hasil penelitian lainnya. Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan-bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus, ensiklopedia, dan bahan lain yang memuat informasi sehingga bisa dijadikan rujukan penelitian ini.

C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang dipergunakan adalah dengan cara mengumpulkan data secara tidak langsung yang dilakukan terhadap data sekunder. Alat-alat yang dipergunakan dalam pengumpulan data ini dengan mempergunakan pengumpulan

¹¹ Pasal 1 angka 2 PP Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Dan/Atau Perusakan Laut.

berbagai peraturan hukum dalam hal ini berasal dari konvensi internasional, artikel dan jurnal yang berkorelasi dengan masalah yang diangkat. Data yang terakomodasi dari penelitian kepustakaan, dilakukan abstraksi data, selanjutnya dianalisis menggunakan pendekatan kualitatif terhadap data sekunder maupun primer dan digunakan untuk merumuskan kesimpulan.

HASIL PENELITIAN & PEMBAHASAN

A. Dampak Buruk Yang Ditimbulkan *Ocean Dumping*

Bagi kita yang tidak tinggal di pesisir pantai dan tidak bersinggungan langsung dengan kehidupan laut kita tidak terlalu mempermasalahakan berbagai kegiatan di laut. Namun bagi saudara-saudara kita yang tinggal di pesisir pantai, laut dengan segala sumber daya yang terkandung di dalamnya sangatlah penting bagi mereka. Letak strategis membuat negara kepulauan (*archipelagic state*) seperti Indonesia banyak dilalui oleh kapal-kapal, bahkan kapal-kapal asing juga tidak ketinggalan melintasi perairan Indonesia. Akibatnya Indonesia ramai oleh jalur lalu lintas pelayaran oleh kapal-kapal dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) menuju bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) yang melalui perairan Indonesia. Namun akibat ramainya jalur lalu lintas pelayaran malah memberikan dampak buruk bagi perairan Indonesia yang dilalui oleh kapal-kapal, terutama oleh kapal-kapal asing. Hal ini bisa saja terjadi akibat tindakan dari para awak kapal yang tidak memikirkan kelangsungan hidup dan kelestarian sumber daya kelautan, khususnya di perairan Indonesia. Tindakan seperti pembuangan

limbah dari kapal (*ocean dumping*) secara ilegal sedikit banyak membuat mata pencaharian para nelayan terganggu, apalagi kejadian tersebut dilakukan secara berulang dalam jangka waktu yang lama. Secara umum dampak buruk dari pembuangan limbah oleh kapal (*ocean dumping*) secara ilegal yaitu membuat laut tercemar, mengganggu ekosistem, serta merusak ekosistem laut.

Minyak merupakan campuran yang kompleks, mengandung hidrokarbon jenuh bertitik dididik rendah dan cepat larut dalam air.¹² Saat limbah minyak tumpah ke perairan, limbah minyak tersebut dapat terapung, tenggelam, larut, dan menguap di perairan. Saat limbah minyak terapung, penyebaran akan lebih luas karena dipengaruhi oleh arus laut dan juga hembusan angin, sedangkan limbah minyak yang mengendap akan menutupi sedimen dasar perairan. Kehadiran dari limbah minyak yang berlangsung lama dapat menyebabkan ekosistem laut menjadi terganggu, karena:

- Kehadiran dari limbah minyak dapat menutupi lapisan permukaan air, sehingga merusak ganggang dan plankton sehingga pembiakannya menjadi terhambat;
- Kehadiran lapisan minyak yang tebal di laut akibat pembuangan limbah dari kapal (*ocean dumping*) secara ilegal dapat menghambat proses respirasi dan fotosintesis alamiah;
- Komponen minyak memungkinkan timbulnya proses peracunan secara langsung terhadap organisme yang hidup di laut;
- Komponen yang mengendap dari limbah minyak akan menutupi sedimen dasar perairan, sehingga bisa mengganggu kehidupan organisme dasar perairan.

¹²Ahmad Ryadi, Dampak Buruk Tumpahan Minyak di Laut, Kompasiana.com, 2015, Diakses 19 Maret 2020, pukul 16.19 WIB.

(<https://www.kompasiana.com/a.ryadi/55a022dd0f9373620d8b4567/dampak-buruk-tumpahan-minyak-dilaut>)

Dampak buruk lainnya dari limbah minyak akibat pembuangan limbah dari kapal (*ocean dumping*) secara ilegal adalah menyebabkan terganggunya proses kehidupan dari organisme laut. Secara fisika dan kimia, kehadiran limbah minyak mengganggu proses sel ataupun subsel pada tubuh organisme perairan sehingga besar kemungkinan terjadinya kematian dari organisme perairan tersebut. Secara fisiologis dan perilaku, kehadiran limbah minyak dapat membuat organisme perairan menjadi stres. Kemudian pertumbuhan fitoplankton laut juga akan terhambat akibat keberadaan senyawa beracun dalam komponen limbah minyak, juga senyawa beracun yang terbentuk dari proses biodegradasi. Jika jumlah dari fitoplankton menurun, maka populasi dari berbagai macam jenis ikan, udang, dan kerang juga akan menurun. Penurunan populasi dari ikan, udang, dan kerang mengakibatkan permasalahan lain yakni kesulitan bagi para nelayan yang sehari-hari menggantungkan hidup dari hasil laut sehingga menimbulkan terganggunya perekonomian dari para nelayan. Kesehatan dari masyarakat-masyarakat yang tinggal di pesisir pantai juga akan ikut terganggu, karena kebanyakan dari masyarakat-masyarakat yang tinggal di pesisir pantai akan mengonsumsi makanan sehari-hari dari hasil laut. Apabila masyarakat mengonsumsi hasil laut yang telah terkontaminasi oleh limbah minyak dalam jangka waktu yang lama akan mengakibatkan timbulnya berbagai macam penyakit dan bisa berujung pada kematian.

Dampak buruk selanjutnya yaitu terhadap penurunan populasi alga dan protozoa akibat kontak dengan racun *slick* yang terdapat dalam lapisan minyak di permukaan air akibat pembuangan limbah dari kapal (*ocean dumping*) secara ilegal. Terumbu karang juga akan mengalami efek letal dan subletal oleh kehadiran limbah minyak di laut, komponen yang mengendap akan menutupi permukaan karang sehingga

secara langsung menyebabkan kematian atau secara tidak langsung mengganggu proses respirasi dan fotosintesis dari hewan *zoozenthela* pada karang sehingga menyebabkan kematian dalam jumlah besar. Pemulihan hewan *zoozenthela* pada karang juga memakan waktu lama dikarenakan kompleksitas dari komunitasnya. Kemudian dampak buruk dari pembuangan limbah oleh kapal (*ocean dumping*) secara ilegal tidak hanya bagi organisme yang media hidupnya adalah laut tetapi juga berdampak terhadap organisme yang sering berinteraksi dengan laut, baik mencari makan atau aktifitas lainnya. Salah satu contohnya adalah burung-burung laut, karena laut adalah tempat dari burung-burung laut untuk mencari makan. Secara langsung, kehadiran limbah minyak dipermukaan laut memang tidak terlalu mengganggu bagi burung-burung laut yang hidunya di udara. Hanya saja mengingat burung-burung laut merupakan organisme yang senang berenang saat mencari makan, maka sudah pasti limbah minyak yang menutupi permukaan air menjadi hal yang tidak baik untuk burung-burung laut. Saat berenang, limbah minyak akan menempel di sayap dari burung-burung laut, lalu setelah itu burung-burung laut akan membersihkan sayapnya dengan cara dipatuk atau dijilat menggunakan paruhnya atau oleh temannya. Keadaan ini memungkinkan burung-burung laut tersebut meminum air yang mengandung limbah minyak, sehingga dalam jumlah yang banyak menyebabkan terjadinya keracunan dan mengakibatkan burung-burung laut akan mati.

Dampak buruk pembuangan limbah oleh kapal (*ocean dumping*) secara ilegal juga akan mempengaruhi wilayah pesisir pantai dan juga pada hutan mangrove. Limbah minyak yang menyebar hingga wilayah pesisir pantai dan hutan mangrove akan menurunkan kualitas dari wilayah pesisir pantai dan hutan mangrove tersebut.

Pada wilayah pesisir pantai, pencemaran dari limbah minyak akan merusak nilai estetika dari pesisir pantai tersebut. Residu berwarna gelap yang terdampar di wilayah pesisir pantai akan menutupi batuan, pasir, tumbuhan, serta hewan disekitar wilayah pesisir pantai tersebut. Keadaan ini semakin penting untuk diantisipasi apabila kejadian dari limbah minyak dari pembuangan kapal (*ocean dumping*) berada dekat dengan lokasi penduduk yang padat. Seperti kawasan ekowisata, rekreasi, benda purbakala, cagar alam dan harta karun di dasar laut yang terkena oleh limbah minyak akan menjadi rusak atau berkurang nilai keindahannya sehingga nilai jualnya akan berkurang. Apabila kita mengamati, kerusakan dari pencemaran akibat limbah minyak terhadap hutan mangrove lebih kepada gangguan fisik. Biasanya lapisan dari limbah minyak akan menutupi seluruh sistem perakaran pohon mangrove, sehingga di mulut-mulut lenti sel akan terputus. Limbah minyak juga akan menutupi kulit kayu, akar penyangga dan *pnheumatophora* yang berfungsi dalam pertukaran karbondioksida atau CO_2 dan oksigen atau O_2 . Hal ini dapat menurunkan kadar oksigen atau O_2 dalam akar pohon mangrove sebesar 1-2% dalam waktu 2 hari atau 48 jam. Pada bibit mangrove, limbah minyak akan merusak proses germinasi atau perkecambahan pada pohon mangrove. Berdasarkan penelitian, secara umum kehadiran minyak pada pohon mangrove akan mengganggu proses pertumbuhan pada anakan dari pohon mangrove tersebut, sehingga menyebabkan terjadinya *defoliasi* atau gugur daun pada anakan dari pohon mangrove dan berakhir pada kematian. Dalam pencemaran minyak yang berat, pohon mangrove dapat mati

dalam waktu 2-3 hari atau 48-72 jam.

¹³Terhadap daerah wisata di wilayah pesisir pantai juga tidak akan bisa luput dan pasti akan terkena dampak dari limbah minyak. Kerugian yang diakibatkan oleh limbah minyak dari pembuangan limbah oleh kapal (*ocean dumping*) secara ilegal secara akumulasi jumlahnya sangatlah tinggi. Salah satu contohnya adalah kerugian yang dialami oleh resort di Batam dan Bintan yang mencapai hingga Rp 2,3 miliar karena limbah minyak yang telah mencemari bibir pantai sepanjang 105 km² pada periode November 2019 hingga Januari 2020.¹⁴ Kerugian yang sangat banyak tersebut untuk mengganti handuk yang terkontaminasi limbah minyak dan pembebasan biaya inap atau pelayanan ekstra bagi tamu/wisatawan yang kecewa akibat kejadian dari pencemaran laut dari limbah minyak yang mencemari Batam dan Bintan.

B. Pengendalian *Ocean Dumping*

Sumber daya kelautan yang dimiliki oleh negara Indonesia haruslah kita jaga bersama. Maka dari itu perlu tindakan nyata agar kejadian pencemaran laut tidak lagi terus berulang. Upaya-upaya pengendalian dari pembuangan limbah oleh kapal (*ocean dumping*) secara ilegal haruslah benar-benar dilakukan. Peran serta dari masyarakat juga diperlukan, apalagi bagi masyarakat yang berprofesi atau bermata pencaharian sebagai nelayan. Tidak hanya nelayan saja yang tidak boleh melakukan perbuatan yang menimbulkan pencemaran laut tetapi berlaku juga bagi setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran laut.¹⁵ Kesadaran untuk tidak

¹³ *Ibid.*

¹⁴Christiyaningsih, Resor si Bintan Rugi Miliaran Akibat Limbah Minyak, [Republika.co.id](https://republika.co.id), 2020, Diakses pada 19 Maret 2020, pukul 17.00 WIB, 2020.

(<https://m.republika.co.id/berita/q4gqkh459/resort-di-bintan-rugi-miliaran-akibat-limbah-minyak>)

¹⁵ Pasal 9 PP Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Dan/Atau Perusakan Laut.

membuang limbah minyak ke laut sangat diperlukan agar nantinya kelestarian dari laut beserta ekosistemnya bisa selalu terjaga dan lestari karena tidak tercemar oleh limbah minyak. Laut merupakan ruang perairan di muka bumi yang menghubungkan daratan dengan daratan dan bentuk-bentuk alamiah lainnya, yang merupakan kesatuan geografis dan ekologis beserta segenap unsur terkait, dan yang batas dan sistemnya ditentukan oleh peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.¹⁶ Laut Indonesia terkenal kaya akan keanekaragaman hayati sehingga perlu untuk dikelola dalam suatu sistem perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup yang terpadu dan terintegrasi, hal ini karena perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup bertujuan:¹⁷

- a. melindungi wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dari pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup;
- b. menjamin keselamatan, kesehatan, dan kehidupan manusia;
- c. menjamin kelangsungan kehidupan makhluk hidup dan kelestarian ekosistem;
- d. menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup;
- e. mencapai keserasian, keselarasan, dan keseimbangan lingkungan hidup;
- f. menjamin terpenuhinya keadilan generasi masa kini dan generasi masa depan;
- g. menjamin pemenuhan dan perlindungan hak atas lingkungan hidup sebagai bagian dari hak asasi manusia;
- h. mengendalikan pemanfaatan sumber daya alam secara bijaksana;
- i. mewujudkan pembangunan berkelanjutan; dan
- j. mengantisipasi isu lingkungan global.

Jadi laut sebagai bagian dari lingkungan hidup wajib dilindungi dari

pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup. Maka peran serta dari semua pihak sangat dibutuhkan untuk bahu membahu dalam rangka melindungi laut dari pencemaran akibat dari limbah minyak dari pembuangan kapal (*ocean dumping*) secara ilegal.

Terhadap pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup, haruslah dilaksanakan dalam rangka pelestarian fungsi lingkungan hidup. Kemudian dalam pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup juga harus meliputi:

- a. pencegahan;
- b. penanggulangan; dan
- c. pemulihan.

Berkaitan dengan pencegahan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup perlu memenuhi instrumen yang terdiri atas:

- a. KLHS;
- b. tata ruang;
- c. baku mutu lingkungan hidup;
- d. kriteria baku kerusakan lingkungan hidup;
- e. amdal;
- f. UKL-UPL;
- g. perizinan;
- h. instrumen ekonomi lingkungan hidup;
- i. peraturan perundang-undangan berbasis lingkungan hidup;
- j. anggaran berbasis lingkungan hidup;
- k. analisis risiko lingkungan hidup;
- l. audit lingkungan hidup; dan
- m. instrumen lain sesuai dengan kebutuhan dan/atau perkembangan ilmu pengetahuan.

Selanjutnya dalam pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup membutuhkan peran serta dari pihak yang berkepentingan, maka pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup dilaksanakan oleh pemerintah baik pemerintah pusat,

¹⁶ Pasal 1 angka 1 UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

¹⁷ Pasal 3 UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

pemerintah daerah, dan penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan sesuai dengan kewenangan, peran, dan tanggung jawab masing-masing. Dalam hal penanggulangan terhadap pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup, semua orang wajib melakukannya. Kemudian penanggulangan terhadap pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup dapat dilakukan dengan:

- a. pemberian informasi peringatan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup kepada masyarakat;
- b. pengisolasian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup;
- c. penghentian sumber pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup; dan/atau
- d. cara lain yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Tidak jauh beda dengan penanggulangan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup, pemulihan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup juga wajib dilakukan oleh setiap orang yang melakukan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup melakukan pemulihan fungsi lingkungan hidup. Pemulihan fungsi lingkungan hidup yang dimaksud harus dilakukan dengan tahapan:

- a. penghentian sumber pencemaran dan pembersihan unsur pencemar;
- b. remediasi;
- c. rehabilitasi;
- d. restorasi; dan/atau
- e. cara lain yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Dumping atau pembuangan merupakan kegiatan membuang, menempatkan, dan/atau memasukkan limbah dan/atau bahan dalam jumlah, konsentrasi, waktu, dan lokasi tertentu dengan persyaratan

tertentu ke media lingkungan hidup tertentu.¹⁸ Sehingga terhadap pembuangan limbah minyak ke laut atau media lingkungan hidup sebetulnya diperbolehkan, namun terdapat aturan-aturan yang harus dipatuhi dan dijalankan agar nantinya limbah minyak tidak menimbulkan pencemaran dan/atau kerusakan dari laut atau lingkungan hidup tersebut. Penentuan terhadap pencemaran limbah minyak yang mencemari laut atau lingkungan hidup diukur melalui baku mutu lingkungan hidup yang merupakan ukuran batas atau kadar makhluk hidup, zat, energi, atau komponen yang ada atau harus ada dan/atau unsur pencemar yang ditenggang keberadaannya dalam suatu sumber daya tertentu sebagai unsur lingkungan hidup. Baku mutu lingkungan hidup meliputi:

- a. baku mutu air;
- b. baku mutu air limbah;
- c. baku mutu air laut;
- d. baku mutu udara ambien;
- e. baku mutu emisi;
- f. baku mutu gangguan; dan
- g. baku mutu lain sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Kemudian perihal pembuangan limbah minyak ke laut haruslah memenuhi baku mutu air laut yang merupakan ukuran batas atau kadar makhluk hidup, zat, energi, atau komponen yang ada atau harus ada dan/atau unsur pencemar yang ditenggang keberadaannya di dalam air laut. Selanjutnya terkait dengan limbah minyak yang dibuang ke laut haruslah mendapat izin dari Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan serta izin dari gubernur atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya dan tidak boleh melebihi yang diperbolehkan oleh baku mutu lingkungan hidup juga terdapat lokasi pembuangan limbah minyak yang telah

¹⁸ *Ibid.*, Pasal 1 angka 24.

ditentukan sehingga tidak boleh membuang limbah minyak di lokasi yang tidak semestinya.

Permasalahan yang sering sekali terjadi di perairan Indonesia adalah pembuangan limbah minyak tanpa izin dan dilakukan di sembarang tempat di laut Indonesia serta tidak memenuhi baku mutu lingkungan hidup. Tindakan ilegal ini semestinya harus ditindaklanjuti dengan pemberian hukuman baik terhadap kapal Indonesia maupun kapal asing, apalagi untuk penyelesaian sengketa lingkungan hidup dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan. Perihal penyelesaian sengketa lingkungan hidup melalui pengadilan perlu menggunakan asas *strict liability* atau asas tanggung jawab mutlak, seperti yang telah dijelaskan dalam UU Nomor 32 Tahun 2009 yaitu:

"Setiap orang yang tindakannya, usahanya, dan/atau kegiatannya menggunakan bahan berbahaya dan beracun (B3), menghasilkan dan/atau mengelola limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), dan/atau yang menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup bertanggung jawab mutlak atas kerugian yang terjadi tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan."¹⁹

Beberapa keuntungan dari asas *strict liability* atau asas tanggung jawab mutlak adalah:

1. Bahwa dalam hal *strict liability*, tanggung jawab telah terbit pada saat terjadinya pencemaran;
2. Pembuktian dalam *strict liability*, dibebankan pada pelaku berdasarkan prinsip pembuktian terbalik; dan
3. Ganti rugi dalam *strict liability* dikaitkan dengan sistem *plafond* (maksimalisasi tanggung jawab). Ini berarti bahwa pihak yang bertanggung jawab hanya dibebankan dengan batas tertentu.

Meskipun dalam hal-hal tertentu, si pelaku dalam sistem *strict liability* bisa bertanggung jawab secara penuh (*absolute liability*).

Penggunaan asas *strict liability* atau asas tanggung jawab mutlak sangat diperlukan karena keterbatasan alat sarana dan prasarana yang memiliki teknologi tinggi yang mampu mendeteksi pencemaran di laut sangat minim dimiliki oleh pemerintah Indonesia, di samping juga minim tenaga ahli yang profesional menggunakan alat-alat teknologi tinggi yang mampu melakukan pembuktian pencemaran di Indonesia. Dengan demikian, dengan menggunakan sistem *strict liability* dapat menguntungkan Indonesia, karena memudahkan negara Indonesia untuk meminta ganti rugi kepada pihak pencemar lingkungan laut, tanpa melakukan pembuktian kesalahan. Tetapi cukup dengan menunjukkan terjadinya pencemaran terhadap wilayah perairan yang dilintasi oleh kapal-kapal asing dengan menggunakan hak lintas transit maupun hak lintas alur laut kepulauan di perairan Indonesia. Hukuman yang didapat dari perbuatan pembuangan limbah oleh kapal (*ocean dumping*) secara ilegal juga berat dan denda yang diterima juga sangat banyak, sehingga setidaknya memberikan efek jera bagi pelaku.

Mengacu pada Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 bahwa negara kepulauan yang dilanggar haknya dalam hal ini lautnya tercemar oleh hadirnya kapal asing yang lewat dapat melakukan penangguhan lintas damai kapal di perairan kepulauannya²⁰. Negara harus mengambil segala tindakan sesuai peraturan yang berlaku guna mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran air laut dari pencemaran limbah kapal asing. Indonesia harus mengambil tindakan di bawah yuridiksinya

¹⁹ *Ibid.*, Pasal 88.

²⁰ Pasal 52 Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982.

agar kegiatan kapal kapal asing yang melintas di perairan Indonesia tidak mengakibatkan kerusakan yang dikarenakan *ocean dumping*.

Negara Indonesia bisa mengambil langkah langkah mengamankan ekosistem lautnya dari *Ocean dumping* selama masih dalam kedaulatan perairan Indonesia yang meliputi perairan yang ditutupi garis pangkal kepulauan. Dan tidak perlu diperhatikan kedalaman dan jauhnya jarak dari pantai selama tidak melebihi 100 mil laut.²¹

PENUTUP

A. Simpulan

1. Letak strategis membuat negara kepulauan (*archipelagic state*) seperti Indonesia banyak dilalui oleh kapal-kapal, bahkan kapal-kapal asing juga tidak ketinggalan melintasi perairan Indonesia. Akibatnya Indonesia ramai oleh jalur lalu lintas pelayaran oleh kapal-kapal dari bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) menuju bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) yang melalui perairan Indonesia. Namun akibat ramainya jalur lalu lintas pelayaran malah memberikan dampak buruk bagi perairan Indonesia yang dilalui oleh kapal-kapal, terutama oleh kapal-kapal asing. Hal ini bisa saja terjadi akibat tindakan dari para awak kapal yang tidak memikirkan kelangsungan hidup dan kelestarian sumber daya kelautan, khususnya di perairan Indonesia. Dampak buruk yang terjadi bisa menimbulkan terganggunya organisme perairan, menurunkan populasi fitoplankton sehingga menurunkan populasi dari berbagai macam ikan, udang, dan kerang. Selanjutnya mengganggu masyarakat yang bermata

pencarian sebagai nelayan dengan turunnya hasil tangkapan ikan di laut. Kemudian limbah minyak bisa juga mengganggu organisme yang berinteraksi dengan laut, seperti burung-burung laut. Hutan mangrove juga terdampak dari limbah minyak yang menyebabkan terganggunya pertumbuhan dari pohon mangrove. Tidak hanya itu daerah pesisir juga ikut terdampak dari limbah minyak, terutama daerah wisata sehingga menimbulkan kerugian.

2. Sumber daya kelautan haruslah dijaga bersama. Peran semua pihak diperlukan dalam menjaganya. Terhadap pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup haruslah dilaksanakan dalam rangka pelestarian fungsi lingkungan hidup. Pembuangan limbah minyak ke laut haruslah memenuhi baku mutu air laut yang merupakan ukuran batas atau kadar makhluk hidup, zat, energi, atau komponen yang ada atau harus ada dan/atau unsur pencemar yang ditenggang keberadaannya di dalam air laut. Selanjutnya terkait dengan limbah minyak yang dibuang ke laut haruslah mendapat izin dari Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan serta izin dari gubernur atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya dan tidak boleh melebihi yang diperbolehkan oleh baku mutu lingkungan hidup juga terdapat lokasi pembuangan limbah minyak yang telah ditentukan sehingga tidak boleh membuang limbah minyak di lokasi yang tidak semestinya. Namun permasalahan yang sering sekali terjadi di perairan Indonesia adalah pembuangan limbah minyak tanpa izin dan dilakukan di sembarang tempat di laut Indonesia serta tidak memenuhi baku mutu lingkungan hidup. Penindakan oleh pengadilan perlu menggunakan asas *strict liability* atau asas

²¹ *Ibid.*, Pasal 49.

tanggung jawab mutlak karena keterbatasan alat sarana dan prasarana yang memiliki teknologi tinggi yang mampu mendeteksi pencemaran di laut sangat minim dimiliki oleh Pemerintah Indonesia, di samping juga minim tenaga ahli yang profesional menggunakan alat-alat teknologi tinggi yang mampu melakukan pembuktian pencemaran di Indonesia.

B. Saran

Tindakan tegas harus dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam hal ini pemerintah pusat, serta pemerintah daerah dibantu oleh menteri-menteri yang terkait untuk mengendalikan pencemaran limbah minyak oleh kapal (*ocean dumping*) secara ilegal agar tidak menimbulkan kerugian yang besar dan dampak buruk bagi ekosistem laut. Sinergitas ini diperlukan agar kapal-kapal asing tidak lagi semena-mena di wilayah yurisdiksi Indonesia. Untuk penyelesaian sengketa lingkungan hidup melalui *strict liability* atau tanggung jawab mutlak kiranya perlu dibuatkan produk peraturan perundang-undangan sebagai landasan hukum.

DAFTAR PUSTAKA

Buku Kepustakaan

- Agoes, Etty R. 1991. Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing. Abardin. Bandung.
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1978. Bunga Rampai Hukum Laut. Bina Cipta. Bandung.
- Manuputy, Alma dkk. 2012. Identifikasi Konseptual Akses Perikanan Negara Tak Berpantai dan Negara yang secara Geografis Tak Beruntung di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Arus Timur. Makassar.

Sefriani SH, M.Hum. 2010. Hukum Internasional: Suatu Pengantar, PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta.

Peraturan Hukum Internasional

Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982.

Konvensi MARPOL 73/78

Peraturan Perundang-Undangan Nasional

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Dan/Atau Perusakan Laut.

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.

Laman Internet

- Christiyaningsih, *Resor si Bintang Rugi Miliaran Akibat Limbah Minyak*, Republika.co.id, 2020, Diakses pada 19 Maret 2020, pukul 17.00 WIB, 2020. (<https://m.republika.co.id/berita/q4gqkh459/resort-di-bintang-rugi-miliaran-akibat-limbah-minyak>)
- Rahayu, Yayu Agustini, *Laut Batam dan Bintang Kerap jadi Lokasi Pembuangan Limbah Kapal Asing*, Merdeka.com, 2019, Diakses pada tanggal 17 Maret 2020 pukul 21.10. (<https://m.merdeka.com/uang/laut-batam-dan-bintang-kerap-jadi-lokasi-pembuangan-limbah-kapal-asing.html>)

Ryadi, Ahmad, *Dampak Buruk Tumpahan Minyak di Laut*, Kompasiana.com, 2015, Diakses 19 Maret 2020, pukul 16.19 WIB.
(<https://www.kompasiana.com/a.ryadi/55a022dd0f9373620d8b4567/dampak-buruk-tumpahan-minyak-dilaut>)