CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

ANALISIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB DAN MEKANISME KOMPENSASI ATAS TUMPAHAN MINYAK DI LAUT BERDASARKAN PERATURAN-PERATURAN INTERNASIONAL MENGENAI PEMANFAATAN DAN PENGELOLAAN WILAYAH LAUT SERTA IMPLEMENTASINYA PADA WILAYAH REPUBLIK INDONESIA

Finka Dyan Amarta Saputri*, Sherly Novelianti Putri, Erly Carolin, Moch Aldo Putra Wijaya, M Rendi Wijaya, Masitha Tismananda Kumala

Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya berlokasi di Jl. Dukuh Kupang XXV No. 54, Surabaya 60225.

Email : pputriii29@gmail.com[1], sherlynovel538@gmail.com,[2] erlycarolin1507@gmail.com[3] , aldojaya16@gmail.com [4] , rendiwijaya292004@gmail.com[5] .

ABSTRACT

Oil spills at sea represent one of the most serious threats to the sustainability of the marine environment and the economic stability of coastal regions. The damage caused by such incidents not only affects marine ecosystems but also results in economic, social, and public health losses. This article examines two main issues. First, the legal responsibilities and compensation mechanisms for oil spills based on international maritime law instruments, particularly the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992, and the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) 1992. Second, it analyzes how Indonesian national law regulates legal liability for oil spill incidents at sea.[1] This study employs a normative juridical method with statutory, conceptual, and case approaches, using analytical reviews of the Deepwater Horizon (2010), Erika (1999), and Prestige (2002) cases. The findings indicate that the strict liability mechanisms established under the CLC and Fund Convention are effective in ensuring compensation certainty. However, they still face challenges related to liability limits, national implementation, and funding constraints. Legal reforms are recommended through increasing compensation limits, harmonizing national regulations with international standards, and strengthening multilateral cooperation to enhance the effectiveness of maritime law enforcement.[2]

ABSTRAK

Tumpahan minyak di laut merupakan salah satu ancaman serius terhadap kelestarian lingkungan laut dan stabilitas ekonomi pesisir. Kerusakan akibat insiden tersebut tidak hanya berdampak pada ekosistem laut, tetapi juga menimbulkan kerugian ekonomi, sosial, dan kesehatan masyarakat. Artikel ini menganalisis dua hal yaitu Pertama, tanggung jawab hukum serta mekanisme kompensasi

Article History
Received: Januari 2026
Reviewed: Januari 2026
Published: Januari 2026

Plagirism checker no 618
Doi : prefix doi :
10.8734/causa.v1i2.365
Copyright : author
Publish by : causa

This work is licensed under a creative commons attribution-noncommercial 4.0 international license

[1] United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982.
[2] nternational Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1992.

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

terhadap tumpahan minyak berdasarkan instrumen hukum laut internasional, khususnya United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992, dan International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) 1992. Kedua, bagaimana hukum nasional Indonesa mengatur mengenai tanggung jawab hukum kasus tumpahan minyak di laut. Kajian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan kasus dengan melakukan studi analisis atas kasus Deepwater Horizon (2010), Erika (1999), Prestige (2002). Hasil penelitian menunjukkan bahwa mekanisme tanggung jawab mutlak (strict liability) yang diatur dalam CLC dan Fund Convention efektif menjamin kepastian kompensasi, tetapi masih menghadapi tantangan dalam hal batas tanggung jawab, implementasi nasional, dan keterbatasan dana. Reformasi hukum disarankan melalui peningkatan batas kompensasi, harmonisasi peraturan nasional dengan standar internasional, serta penguatan kerja sama multilateral untuk efektivitas penegakan hukum laut.

Kata Kunci: Tumpahan minyak, hukum laut internasional, tanggung jawab mutlak, kompensasi, UNCLOS, CLC, Fund Convention, Indonesia.

INTRODUCTION

Tumpahan minyak di laut merupakan permasalahan lingkungan global yang kompleks, melibatkan dimensi hukum, ekonomi, dan sosial yang saling berkaitan. Seiring meningkatnya aktivitas eksplorasi minyak lepas pantai serta lalu lintas kapal tanker internasional, risiko terjadinya pencemaran laut semakin tinggi. Insiden seperti Torrey Canyon (1967) di perairan Inggris, Exxon Valdez (1989) di Alaska, Erika (1999) di lepas pantai Prancis, dan Deepwater Horizon (2010) di Teluk Meksiko menunjukkan bahwa tumpahan minyak dapat menyebabkan kerugian lintas batas yang signifikan.

Dampak tumpahan minyak tidak hanya merusak ekosistem laut dan pesisir, tetapi juga mengganggu ekonomi lokal, terutama sektor perikanan dan pariwisata. Masyarakat pesisir sangat bergantung pada sumber daya laut disekitarnya, sehingga ketika laut mengalami penmcemaran, maka masyarakat pesisirlah yang paling dirugikan. Tumpahan minyak juga menimbulkan masalah kesehatan bagi masyarakat pesisir karena tercemarnya lingkungan laut.[3]

Menurut data International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) tahun 2023, lebih dari 5.000 insiden tumpahan minyak telah terjadi sejak tahun 1970 dengan volume total mencapai jutaan ton. Fakta tersebut memperlihatkan bahwa sistem hukum internasional memiliki peran penting dalam menetapkan tanggung jawab hukum dan mekanisme kompensasi bagi korban serta negara terdampak. Hukum laut internasional, terutama merujuk pada Konvensi Hukum Laut PBB tahun 1982 (UNCLOS), memberikan dasar bagi negara-negara untuk mencegah, mengendalikan, dan menanggulangi pencemaran laut. Secara lebih rinci, pencemaran minyak yang berasal dari kapal Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992 serta International

[3] Enny Narwati and Masitha Tismananda Kumala, "Determination of Fishing Rights Allocation as a Strategy for Sustainable Fisheries Management Realisation in Indonesia", WJEMSD, Vol. 19, 2023, DOI: 10.47556/J.WJEMSD.19.1-2.2023.3

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

Convention on the diatur dalam International Convention on Civil Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) 1992.

Kedua konvensi ini membentuk sistem tanggung jawab dan kompensasi berlapis yang menjamin adanya ganti rugi bagi pihak yang dirugikan akibat tumpahan minyak. Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan luas wilayah laut yang besar dan jalur pelayaran internasional yang padat seperti Selat Malaka dan Selat Lombok, memiliki risiko tinggi terhadap ancaman pencemaran minyak. Meski telah meratifikasi CLC 1992 melalui Keputusan Presiden No. 61 Tahun 1994, implementasi di tingkat nasional masih menghadapi berbagai tantangan, antara lain lemahnya koordinasi antarlembaga, keterbatasan kapasitas teknis, serta belum optimalnya mekanisme kompensasi bagi masyarakat terdampak. Oleh karena itu, kajian ini penting untuk menganalisis sejauh mana sistem tanggung jawab dan kompensasi tumpahan minyak telah diterapkan secara efektif dalam kerangka hukum laut internasional dan hukum nasional Indonesia.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, terdapat tiga permasalahan yang dikaji dalam artikel ini yaitu Pertama, prinsip tanggung jawab dan mekanisme kompensasi atas tumpahan minyak diatur dalam hukum laut internasional. Kedua, implementasi prinsip dan mekanisme tersebut dalam sistem hukum nasional Indonesia. Ketiga, Apa tantangan dan rekomendasi reformasi hukum untuk meningkatkan efektivitas penerapan tanggung jawab dan kompensasi atas tumpahan minyak di laut?

RESEARCH METHOD

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu metode penelitian hukum yang berfokus pada analisis terhadap norma, prinsip, serta ketentuan hukum positif yang berlaku. Dalam penelitian hukum normatif, yang menjadi objek kajian adalah hukumnya itu sendiri, sedangkan aspek di luar hukum tidak menjadi perhatian utama.

Pendekatan penelitian yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan kasus. Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah berbagai regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang dibahas, seperti UNCLOS 1982, CLC 1992, Fund Convention 1992, MARPOL 73/78, serta peraturan perundang-undangan nasional, salah satunya Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang … (silakan dilanjutkan). Pelayaran dan Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.[4]

Pendekatan konseptual dilakukan dengan menganalisis beberapa konsep hukum yang berkaitan dengan isu hukum seperti state responsibility, strict liability, dll. Pendekatan kasus dilakukan dengan melakukan analisis terhadap beberapa kasus-kasus tumpahan minyak yang telah diputus di pengadilan.

THEORY

A. Sejarah Pengaturan dan Perkembangan Hukum Laut Terkait Tumpahan Minyak

Perkembangan hukum laut modern tidak dapat dilepaskan dari meningkatnya kesadaran global terhadap perlindungan lingkungan laut, terutama setelah terjadinya serangkaian insiden besar

[4] International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), Annex I.

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

yang menimbulkan pencemaran lintas batas. Salah satu insiden paling berpengaruh adalah tenggelamnya kapal tanker Torrey Canyon pada tahun 1967 di lepas pantai Cornwall, Inggris, yang menumpahkan sekitar 119.000 ton minyak mentah ke laut. Kejadian tersebut menjadi titik balik bagi masyarakat internasional untuk menyusun instrumen hukum yang mengatur tanggung jawab dan kompensasi akibat tumpahan minyak.

Sebagai respons terhadap tragedi tersebut, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969 dibentuk untuk menetapkan tanggung jawab mutlak (strict liability) bagi pemilik kapal atas pencemaran yang diakibatkannya. Konvensi ini kemudian direvisi dan diperluas menjadi CLC 1992, yang memperbarui batas tanggung jawab serta memperkuat sistem asuransi wajib bagi kapal tanker. Selain itu, dibentuk pula International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) 1971, yang direvisi tahun 1992 dan diamandemen tahun 2003, untuk memberikan kompensasi tambahan apabila tanggung jawab pemilik kapal tidak mencukupi. Di sisi lain, upaya internasional untuk mencegah pencemaran laut juga diwujudkan melalui International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) 1973/78, yang menjadi kerangka utama pencegahan pencemaran dari kegiatan pelayaran. Sedangkan pada level yang lebih luas, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 menetapkan prinsip umum perlindungan lingkungan laut dan tanggung jawab negara terhadap pencemaran.

UNCLOS 1982 dibentuk dalam konteks keinginan negara untuk menetapkan hukum laut yang tertib yang dapat mendorong penggunaan laut secara damai, pemanfaatan sumber daya laut yang adil dan efisien, konservasi sumber daya alam, serta penelitian dan perlindungan lingkungan laut.[5]

B. Prinsip-Prinsip Hukum Laut Internasional Terkait Pencemaran Minyak

Dalam konteks hukum laut internasional, terdapat sejumlah prinsip yang menjadi dasar pengaturan tanggung jawab atas tumpahan minyak, antara lain:

1. Prinsip Tanggung Jawab Negara (State Responsibility)

Berdasarkan Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (2001), setiap negara bertanggung jawab atas tindakan atau kelalaiannya yang menyebabkan kerusakan lingkungan lintas batas. Prinsip ini sejalan dengan Pasal 235 UNCLOS, yang menegaskan bahwa negara harus memastikan pelaksanaan hukum dan peraturan nasional sesuai kewajiban internasional dalam pencegahan pencemaran laut.

2. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Strict Liability)

Diterapkan dalam CLC 1992, prinsip ini menetapkan bahwa pemilik kapal bertanggung jawab tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan (fault). Tujuannya ialah untuk memudahkan korban memperoleh kompensasi secara cepat dan efektif. Prinsip ini menggantikan sistem tanggung jawab berbasis kesalahan (fault-based liability) yang dinilai tidak efisien dalam konteks pencemaran laut.

[5] Masitha Tismananda Kumala, *et.al.*, "The Philosophical Basis of the Authority of Coastal States to Manage Natural Resources in Their Exclusive Economic Zone (EEZ)", *Transactions on Maritime Science*, 2023, doi: 10.7225/toms.v12.n01.w05

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

3. Prinsip Polluter Pays (Pencemar Membayar)

Prinsip ini muncul dari Deklarasi Rio 1992 dan menjadi dasar bagi berbagai konvensi lingkungan. Dalam konteks hukum laut, prinsip ini diwujudkan melalui kewajiban pemilik kapal untuk menyediakan dana kompensasi dan asuransi guna menanggung biaya pemulihan lingkungan.[6]

4. Prinsip Pencegahan (Prevention Principle)

Diatur dalam Pasal 194 UNCLOS, yang mewajibkan negara mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut dari berbagai sumber, termasuk dari kapal, kegiatan lepas pantai, dan pembuangan limbah.

5. Prinsip Kerja Sama Internasional (International Cooperation)

UNCLOS menekankan pentingnya kerja sama antarnegara dalam pengawasan, investigasi, dan penegakan hukum terhadap pencemaran laut. Kerja sama ini diwujudkan melalui lembaga seperti International Maritime Organization (IMO) dan IOPC Funds, serta mekanisme multilateral antarnegara pantai.

C. Instrumen Hukum Internasional yang Relevan

Untuk memberikan kepastian hukum, berbagai instrumen internasional berikut menjadi rujukan utama dalam tanggung jawab dan kompensasi atas tumpahan minyak:

1. UNCLOS 1982

Merupakan dasar utama hukum laut internasional yang mengatur hak dan kewajiban negara terhadap perlindungan lingkungan laut. Pasal 192 hingga 237 mengatur kewajiban negara untuk mencegah pencemaran dan menegakkan hukum nasional sesuai standar internasional.

2. MARPOL 73/78 (Annex I)

Mengatur pencegahan pencemaran akibat pembuangan minyak dari kapal, termasuk persyaratan teknis seperti sistem pemisahan air-minyak (oil filtering equipment) dan larangan pembuangan di area sensitif.

3. CLC 1992 dan Fund Convention 1992/2003

Menetapkan sistem kompensasi tiga tingkat:

(a) tanggung jawab mutlak pemilik kapal,

(b) dana kompensasi internasional (IOPC Funds), dan

(c) dana tambahan melalui Supplementary Fund (amandemen 2003).

4. Regional Conventions

Seperti OSPAR Convention (1992) untuk Atlantik Utara, Barcelona Convention (1976) untuk Laut Tengah, dan Kuwait Regional Convention (1978) untuk Teluk Persia, yang mengatur kerja sama regional dalam penanggulangan pencemaran minyak.

[6] Rio Declaration on Environment and Development, 1992

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

D. Teori Tanggung Jawab dalam Hukum Lingkungan dan Hukum Laut

Tanggung jawab (liability) dalam konteks hukum lingkungan dan hukum laut memiliki peran fundamental sebagai instrumen hukum yang menjembatani hubungan antara perbuatan manusia dan akibat lingkungan yang ditimbulkannya. Dalam kajian klasik, dikenal dua pendekatan utama terhadap tanggung jawab, yaitu tanggung jawab berdasarkan kesalahan (fault-based liability) dan tanggung jawab mutlak (strict liability).

1. Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan (Fault-Based Liability)

Teori ini berpijak pada asas culpa, di mana suatu pihak hanya dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terbukti melakukan kesalahan, kelalaian, atau pelanggaran hukum yang menimbulkan kerugian. Sistem ini diterapkan secara luas dalam hukum perdata klasik, tetapi dalam konteks pencemaran laut, penerapannya sering kali tidak efektif karena sulitnya pembuktian unsur kesalahan dan hubungan sebab akibat (causation) antara tindakan dan kerusakan.

2. Tanggung Jawab Mutlak (Strict Liability)

Teori ini menempatkan tanggung jawab tanpa keharusan membuktikan kesalahan. Prinsip ini muncul sebagai respons terhadap kebutuhan perlindungan lingkungan dan efisiensi pemulihan kerugian akibat kegiatan berisiko tinggi seperti pengangkutan minyak. Dalam konteks hukum laut, CLC 1992 mengadopsi model tanggung jawab mutlak agar korban pencemaran dapat segera memperoleh kompensasi tanpa terhambat proses pembuktian yang rumit. Teori ini juga sejalan dengan prinsip polluter pays, yang menegaskan bahwa pihak yang menimbulkan kerusakan lingkungan wajib menanggung biaya pemulihan, tanpa mempermasalahkan ada atau tidaknya unsur kesalahan.[7]

E. Prinsip "Polluter Pays" dan Keadilan Lingkungan

Prinsip polluter pays merupakan salah satu pilar utama dalam hukum lingkungan internasional yang menegaskan bahwa setiap pihak yang mencemari lingkungan wajib menanggung seluruh biaya pemulihan, kompensasi, dan pencegahan lebih lanjut. Prinsip ini pertama kali diperkenalkan oleh Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) pada tahun 1972 dan kemudian diadopsi dalam Deklarasi Rio 1992 (Prinsip ke-16).

Dalam konteks tumpahan minyak, prinsip ini mengandung dimensi keadilan ekologis (environmental justice) dan keadilan distributif (distributive justice). Keadilan ekologis menuntut pemulihan terhadap kerusakan ekosistem laut sebagai entitas yang memiliki nilai intrinsik, sedangkan keadilan distributif menghendaki agar beban ekonomi pencemaran tidak dialihkan kepada masyarakat atau negara, melainkan ditanggung oleh pelaku yang bertanggung jawab. Secara praktis, penerapan prinsip polluter pays diwujudkan dalam sistem asuransi wajib (compulsory insurance) dan dana kompensasi internasional (IOPC Funds), di mana industri minyak global turut berkontribusi dalam menyediakan dana pemulihan bagi korban pencemaran lintas batas.

[7] Teori Tanggung Jawab dalam Hukum Lingkungan dan Hukum Laut," halaman berisi analisis fault-based liability dan strict liability dalam konteks CLC 1992.

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

F. Teori Ekonomi atas Tanggung Jawab Pencemaran Laut

Pendekatan ekonomi terhadap tanggung jawab lingkungan menjelaskan bahwa tanggung jawab hukum memiliki fungsi korektif untuk menginternalisasi biaya eksternal (externalities) akibat pencemaran. Menurut Pigou (1920), apabila pelaku tidak menanggung biaya lingkungan dari aktivitasnya, maka pasar akan gagal mencerminkan biaya sosial sebenarnya. Oleh karena itu, hukum harus menetapkan tanggung jawab finansial guna mendorong perilaku pencegahan. Dalam konteks tumpahan minyak, teori ini menguatkan argumentasi bahwa sistem tanggung jawab mutlak dan kompensasi tidak hanya berfungsi sebagai alat pemulihan, tetapi juga sebagai mekanisme pencegahan (deterrence mechanism) untuk mendorong pelaku industri meningkatkan standar keselamatan dan kepatuhan terhadap regulasi internasional.

G. Hubungan antara Negara, Pemilik Kapal, dan Korban Pencemaran

Tanggung jawab atas tumpahan minyak melibatkan tiga aktor utama, yaitu negara, pemilik kapal, dan pihak korban.

1. Negara memiliki kewajiban publik berdasarkan UNCLOS untuk memastikan bahwa kapal yang mengibarkan benderanya (flag state) mematuhi standar internasional, serta memberikan yurisdiksi bagi negara pantai (coastal state) untuk menegakkan hukum di wilayah yurisdiksinya.

2. Pemilik kapal (shipowner) memikul tanggung jawab perdata secara langsung berdasarkan CLC 1992, dengan kewajiban menyediakan asuransi atau jaminan keuangan (financial security).

3. Korban pencemaran, yang dapat berupa individu, badan usaha, atau negara pantai, memiliki hak untuk menuntut kompensasi terhadap kerugian ekonomi, biaya pembersihan, dan kerusakan lingkungan.

Hubungan ini bersifat hierarkis dan saling melengkapi. Negara menjalankan fungsi pengawasan dan penegakan hukum, sementara tanggung jawab finansial berada pada pelaku kegiatan yang berisiko. Dalam praktiknya, koordinasi antaraktor ini sering kali menjadi sumber permasalahan, terutama dalam kasus lintas yurisdiksi.

H. Relevansi terhadap Hukum Nasional Indonesia

Berbagai penelitian akademik menyoroti pentingnya harmonisasi hukum nasional dengan konvensi internasional. Churchill dan Lowe (1999) menegaskan bahwa efektivitas hukum laut bergantung pada mekanisme penegakan domestik. Birnie, Boyle, dan Redgwell (2023) dalam International Law and the Environment menekankan perlunya sinergi antara tanggung jawab perdata dan publik dalam kasus pencemaran laut. Sementara IMO (2022) dalam laporannya menunjukkan bahwa jumlah negara yang meratifikasi CLC dan Fund Convention masih terbatas di kawasan Asia Tenggara, sehingga efektivitas kompensasi lintas negara belum maksimal.

Dalam sistem hukum nasional, prinsip-prinsip di atas diadopsi melalui Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, khususnya Pasal 88 yang menetapkan bahwa setiap penanggung jawab usaha atau kegiatan yang menimbulkan pencemaran bertanggung jawab secara mutlak dan wajib melakukan pemulihan lingkungan. Selain itu, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mewajibkan setiap kapal memiliki sertifikat asuransi untuk menanggung risiko pencemaran. Penerapan prinsip tanggung jawab mutlak di Indonesia memperlihatkan keselarasan dengan hukum laut internasional, namun dalam praktiknya masih menghadapi kendala penegakan, terutama dalam pembuktian hubungan

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

kausalitas, keterbatasan kapasitas teknis lembaga, dan lambannya proses kompensasi bagi masyarakat terdampak.[8]

RESULT AND DISCUSSION

A. Prinsip Tanggung Jawab Hukum atas Tumpahan Minyak

Dalam hukum laut internasional, tanggung jawab atas tumpahan minyak diatur berdasarkan sistem tanggung jawab mutlak (strict liability), sebagaimana tercantum dalam Pasal III CLC 1992, yang menetapkan bahwa pemilik kapal bertanggung jawab terhadap kerugian akibat pencemaran yang disebabkan oleh minyak yang dibawa sebagai muatan. Prinsip ini menghapus keharusan pembuktian unsur kesalahan, sehingga mempercepat proses kompensasi bagi korban. CLC juga menegaskan bahwa tanggung jawab pemilik kapal bersifat langsung dan eksklusif, artinya pihak lain seperti pengangkut, penyewa, atau agen tidak dapat dimintai pertanggungjawaban kecuali terbukti berperan langsung dalam terjadinya tumpahan. Ketentuan ini dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum serta mempercepat proses klaim kompensasi. Selain itu, Pasal 235 UNCLOS menegaskan kewajiban negara untuk menetapkan peraturan nasional yang menjamin penegakan hukum terhadap pencemaran laut. Dengan demikian, tanggung jawab atas tumpahan minyak memiliki dua dimensi: tanggung jawab perdata individu (pemilik kapal) dan tanggung jawab negara sebagai penegak hukum serta penjaga kepentingan lingkungan global.

B. Batasan dan Pengecualian Tanggung Jawab

CLC menetapkan batas tanggung jawab yang dihitung berdasarkan tonase kapal. Berdasarkan amandemen tahun 2000 yang berlaku sejak tahun 2003, batas tanggung jawab ditentukan sebagai berikut: Kapal dengan tonase hingga 5.000 ton: 4,51 juta SDR (Special Drawing Rights), Untuk tonase di atas 140.000 ton: batas maksimum 89,77 juta SDR. Batas ini dimaksudkan untuk menyeimbangkan antara perlindungan terhadap korban dan keberlanjutan ekonomi pelayaran. Namun, dalam praktiknya, banyak insiden besar menunjukkan bahwa batas kompensasi ini masih jauh dari cukup. Misalnya, dalam kasus Deepwater Horizon (2010), total kerugian mencapai lebih dari US$ 60 miliar, jauh melampaui batas CLC dan Fund Convention.

CLC juga memberikan beberapa pengecualian terhadap tanggung jawab, antara lain apabila kerugian disebabkan oleh:

1. Perang, tindakan permusuhan, atau bencana alam luar biasa;
2. Tindakan atau kelalaian pihak ketiga dengan niat jahat;
3. Kelalaian pemerintah dalam pemeliharaan navigasi.

Namun, beban pembuktian atas pengecualian tersebut berada pada pemilik kapal.[9]

C. Mekanisme Kompensasi Internasional

Sistem kompensasi atas tumpahan minyak dibangun berdasarkan tiga lapisan tanggung jawab yang saling melengkapi:

---

[8] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
[9] Batasan dan Pengecualian Tanggung Jawab," bagian RESULT AND DISCUSSION, yang menguraikan amandemen CLC 2000.

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

1. Lapisan Pertama – CLC 1992 (Shipowner Liability)

Pemilik kapal bertanggung jawab penuh terhadap kerugian akibat pencemaran hingga batas tertentu. Setiap kapal wajib memiliki asuransi atau jaminan keuangan yang diterbitkan oleh lembaga yang diakui negara bendera. Korban dapat langsung menuntut kompensasi kepada perusahaan asuransi tanpa harus menunggu proses peradilan terhadap pemilik kapal (Pasal VII CLC 1992).

2. Lapisan Kedua – Fund Convention 1992 (IOPC Fund)

Jika dana kompensasi dari pemilik kapal tidak mencukupi, maka International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund) menyediakan dana tambahan hingga batas maksimum 203 juta SDR per insiden. Dana ini berasal dari kontribusi industri minyak dunia yang mengekspor atau mengimpor lebih dari 150.000 ton minyak per tahun.

3. Lapisan Ketiga – Supplementary Fund (2003 Amendment)

Amandemen tahun 2003 memperkenalkan Supplementary Fund yang meningkatkan total plafon kompensasi menjadi 750 juta SDR. Lapisan ini dimaksudkan untuk menghadapi insiden besar yang melibatkan pencemaran lintas negara atau kerusakan ekosistem luas.

Kompensasi meliputi biaya pembersihan, kerugian ekonomi, kerusakan ekosistem, serta pemulihan sosial masyarakat pesisir. Namun, kerugian non-ekonomi seperti nilai intrinsik lingkungan belum sepenuhnya diakomodasi, karena sistem kompensasi masih berorientasi pada kerugian yang dapat diukur secara finansial.

D. Peran UNCLOS dan MARPOL dalam Pencegahan Pencemaran

UNCLOS melalui Pasal 194 mengatur kewajiban peran negara dalam melakukan pencegahan,pengurangan, dan pengendalian terhadap pencemaran laut yang ditimbulkan oleh segala sumber. Ketentuan ini bersifat umum, namun memberi dasar bagi konvensi sektoral seperti MARPOL 73/78, yang secara teknis mengatur pencegahan pencemaran dari kapal.

MARPOL, khususnya Annex I, mengatur prosedur teknis seperti larangan pembuangan minyak di laut, keharusan kapal memiliki Oil Record Book, serta penggunaan peralatan pemisahan minyak (oil-water separator*). Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat menimbulkan tanggung jawab administratif dan pidana bagi operator kapal sesuai peraturan nasional.

Dalam praktiknya, kombinasi antara UNCLOS, MARPOL, CLC, dan Fund Convention membentuk kerangka komprehensif yang mencakup aspek pencegahan, penanggulangan, dan kompensasi.

E. Analisis Kasus-Kasus Internasional

1. Kasus Erika (1999)

Kapal Erika milik Italia tenggelam di lepas pantai Prancis, menumpahkan sekitar 20.000 ton minyak. Pengadilan Prancis dalam putusan tahun 2008 menegaskan tanggung jawab pidana dan perdata terhadap pemilik kapal serta perusahaan pengangkut. Kasus ini memperluas pengakuan terhadap kerugian lingkungan murni (pure environmental damage) sebagai bentuk kompensasi yang sah.

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

2. Kasus Prestige (2002)

Kapal Prestige tenggelam di perairan Spanyol dan menimbulkan pencemaran besar di pesisir Atlantik. Pengadilan Spanyol (2013) memutuskan bahwa pemilik kapal dan negara bendera (Bahama) bertanggung jawab bersama. Kasus ini memperlihatkan kompleksitas yurisdiksi lintas negara serta kelemahan batas tanggung jawab finansial dalam CLC.

3. Kasus Deepwater Horizon (2010)

Meskipun tidak sepenuhnya tunduk pada CLC karena sumber pencemar berasal dari anjungan lepas pantai, kasus ini menunjukkan pentingnya prinsip tanggung jawab mutlak. Pemerintah Amerika Serikat menuntut BP Exploration dengan denda lebih dari US$ 20 miliar, termasuk penalti berdasarkan Clean Water Act. Kasus ini menjadi preseden penting untuk memperluas cakupan tanggung jawab lingkungan dalam industri minyak.

4. Kasus Hebei Spirit (2007)

Kapal tanker Hebei Spirit di Korea Selatan mengalami tabrakan dan menumpahkan 10.800 ton minyak. Melalui mekanisme IOPC Fund, lebih dari 127.000 klaim kompensasi diajukan dengan total pembayaran sekitar USD 300 juta, menunjukkan efektivitas sistem Fund Convention dalam memberikan ganti rugi lintas negara.

F. Implementasi di dalam yurisdiksi Indonesia

Indonesia telah menyetujui dan mengikatkan diri pada CLC 1992 sebagaimana tercantum dalam Keputusan Presiden Nomor 61 Tahun 1994, namun belum sepenuhnya mengadopsi Fund Convention 1992 ke dalam hukum nasional. Akibatnya, mekanisme kompensasi di tingkat domestik masih terbatas pada tanggung jawab pemilik kapal dan asuransi wajib.

Kasus MT Solar 1 (2010) di perairan Selat Malaka menegaskan kelemahan koordinasi antara instansi pemerintah dalam penanganan pencemaran minyak lintas batas. Meskipun kerusakan lingkungan signifikan, mekanisme kompensasi terhadap masyarakat terdampak berjalan lambat karena belum adanya lembaga khusus pengelola dana kompensasi.

Selain itu, terdapat tantangan dalam penegakan UU No. 32 Tahun 2009 yang memuat prinsip tanggung jawab mutlak, terutama terkait pembuktian hubungan sebab akibat dan mekanisme klaim ganti rugi. Oleh karena itu, diperlukan penguatan regulasi nasional agar sejalan dengan mekanisme internasional, termasuk pembentukan National Oil Pollution Compensation Fund* sebagaimana direkomendasikan oleh para ahli hukum laut.

TANTANGAN IMPLEMENTASI DAN REFORMASI HUKUM LAUT DALAM PENANGGULANGAN TUMPAHAN MINYAK

A. Tantangan Implementasi di Tingkat Internasional

Meskipun kerangka hukum laut internasional telah cukup komprehensif, implementasinya masih menghadapi berbagai hambatan struktural dan praktis.

1. Keterbatasan Partisipasi Negara

Tidak semua negara pesisir atau negara berkembang menjadi pihak dalam CLC 1992 dan Fund Convention 1992. Berdasarkan laporan International Maritime Organization (IMO) tahun 2024,

masih terdapat lebih dari 70 negara anggota PBB yang belum meratifikasi kedua konvensi tersebut. Rendahnya tingkat ratifikasi menyebabkan kesenjangan dalam penerapan standar kompensasi dan pencegahan lintas batas.

2. Perbedaan Yurisdiksi dan Konflik Hukum

Tumpahan minyak sering kali bersifat lintas yurisdiksi, melibatkan lebih dari satu negara pantai atau negara bendera kapal. Konflik hukum dapat muncul terkait yurisdiksi peradilan, hukum yang berlaku, dan mekanisme penyelesaian sengketa. Contohnya terlihat pada kasus Prestige (2002), di mana perbedaan yurisdiksi antara Spanyol, Prancis, dan Bahama memperpanjang proses hukum selama lebih dari satu dekade.

3. Batasan Kompensasi dan Nilai SDR yang Tidak Proporsional

Nilai kompensasi maksimum yang ditetapkan dalam CLC dan Fund Convention dianggap tidak sebanding dengan biaya pemulihan aktual, terutama setelah memperhitungkan inflasi dan kompleksitas kerusakan lingkungan. Beberapa insiden besar, seperti Deepwater Horizon, memperlihatkan bahwa total biaya pemulihan dapat mencapai ratusan kali lipat dari batas kompensasi internasional yang berlaku.

4. Keterbatasan Penegakan dan Pengawasan oleh IMO dan IOPC Funds

IMO dan IOPC Funds berperan penting dalam administrasi sistem kompensasi global, namun lembaga-lembaga tersebut tidak memiliki kewenangan langsung untuk menegakkan hukum terhadap negara anggota. Penegakan sepenuhnya bergantung pada implementasi domestik, sehingga efektivitas sistem global masih bergantung pada kepatuhan dan kapasitas masing-masing negara.

B. Tantangan Implementasi di Indonesia

Sebagai negara kepulauan dengan jalur pelayaran internasional tersibuk di dunia, Indonesia menghadapi tantangan serius dalam implementasi hukum laut terkait pencemaran minyak.

1. Keterbatasan Regulasi Turunan

Meskipun Indonesia telah meratifikasi CLC 1992 melalui Keputusan Presiden No. 61 Tahun 1994, hingga kini belum ada peraturan pelaksana komprehensif yang mengatur tata cara klaim kompensasi, pengelolaan dana, dan koordinasi antarinstansi. Akibatnya, proses ganti rugi terhadap korban pencemaran sering kali berjalan lambat dan tidak terkoordinasi.

2. Fragmentasi Kelembagaan

Kewenangan penanganan tumpahan minyak tersebar di berbagai instansi, antara lain Kementerian Perhubungan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, TNI AL, dan Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB). Ketiadaan lembaga koordinasi tunggal menyebabkan duplikasi kewenangan, lemahnya respons darurat, dan inefisiensi dalam distribusi dana kompensasi.

3. Kurangnya Kapasitas Teknis dan Infrastruktur Pemantauan

Pemantauan aktivitas kapal dan deteksi dini tumpahan minyak masih terbatas. Penggunaan teknologi seperti Automatic Identification System (AIS) dan satellite surveillance belum dioptimalkan untuk pencegahan pencemaran di perairan nasional dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

4. Kendala Penegakan Hukum dan Pembuktian Kausalitas

Dalam praktiknya, penegakan tanggung jawab mutlak sebagaimana diatur dalam Pasal 88 UU No. 32 Tahun 2009 masih menghadapi kesulitan pembuktian hubungan sebab akibat antara tumpahan dan dampak ekologis atau kesehatan masyarakat. Proses litigasi yang panjang juga sering kali menurunkan efektivitas ganti rugi.

5. Belum Terbentuknya Dana Nasional Kompensasi

Berbeda dengan sistem IOPC Funds di tingkat internasional, Indonesia belum memiliki mekanisme dana kompensasi nasional yang mandiri. Akibatnya, jika pelaku pencemaran tidak mampu membayar ganti rugi, masyarakat dan negara menanggung kerugian tersebut.

C. Reformasi Hukum dan Rekomendasi Kebijakan

1. Harmonisasi Hukum Nasional dengan Konvensi Internasional

Pemerintah perlu menyesuaikan regulasi nasional dengan ketentuan CLC 1992 dan Fund Convention 1992, termasuk ratifikasi terhadap Supplementary Fund Protocol 2003. Langkah ini akan memperluas akses Indonesia terhadap mekanisme kompensasi internasional dan meningkatkan posisi tawar dalam penyelesaian sengketa lintas negara.

2. Pembentukan National Oil Spill Compensation Fund

Indonesia perlu membentuk Dana Nasional Kompensasi Tumpahan Minyak, yang bersumber dari kontribusi perusahaan minyak, operator kapal tanker, serta pungutan dari kegiatan ekspor-impor minyak. Dana ini dapat dikelola oleh lembaga independen di bawah koordinasi Kementerian Keuangan dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.

3. Penguatan Kelembagaan dan Koordinasi Antarinstansi

Diperlukan pembentukan Badan Nasional Penanggulangan Pencemaran Laut (BNPPL) sebagai lembaga koordinatif lintas sektor yang memiliki kewenangan dalam pencegahan, mitigasi, dan kompensasi pencemaran minyak. Lembaga ini berfungsi sebagai titik koordinasi nasional dan pusat data insiden.

4. Peningkatan Batas Kompensasi dan Akses Klaim Masyarakat

Batas tanggung jawab yang ditetapkan dalam regulasi nasional perlu disesuaikan dengan nilai kerugian aktual. Selain itu, masyarakat pesisir harus diberi akses hukum yang lebih mudah untuk mengajukan klaim tanpa harus melalui proses litigasi yang panjang. Sistem class action dan environmental tribunal dapat dijadikan alternatif penyelesaian sengketa yang lebih efisien.

5. Pemanfaatan Teknologi untuk Pencegahan dan Pemantauan

Integrasi teknologi pemantauan kapal, remote sensing, dan analisis satelit harus dijadikan bagian dari sistem nasional pengawasan pencemaran laut. Teknologi ini juga dapat mendukung sistem bukti ilmiah dalam pembuktian kasus pencemaran.

6. Pendidikan dan Kesadaran Hukum Laut

Reformasi hukum laut tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga memerlukan perubahan paradigma melalui pendidikan hukum lingkungan dan pelatihan bagi aparat penegak hukum, operator pelayaran, dan masyarakat pesisir. Kesadaran hukum yang kuat akan mempercepat perubahan perilaku dan meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi lingkungan.

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol. 16 No. 3 Tahun 2026
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

D. Prospek Harmonisasi Hukum Laut dan Kerja Sama Internasional

Kerja sama internasional menjadi kunci utama dalam memperkuat efektivitas hukum laut terhadap pencemaran minyak. Melalui mekanisme IMO, ASEAN Working Group on Coastal and Marine Environment (AWGCME), serta forum regional seperti COBSEA (Coordinating Body on the Seas of East Asia), Indonesia dapat memperluas jaringan kerja sama teknis dan pendanaan untuk pencegahan pencemaran.

Selain itu, integrasi prinsip tanggung jawab lintas batas (transboundary responsibility) sebagaimana diatur dalam Trail Smelter Arbitration (1941) dapat dijadikan preseden hukum internasional bagi penegakan tanggung jawab negara dalam konteks modern. Harmonisasi hukum laut internasional dengan sistem hukum nasional akan memperkuat posisi Indonesia dalam perlindungan laut dan pemulihan ekosistem pasca-insiden.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis terhadap prinsip-prinsip hukum laut internasional dan implementasinya di Indonesia, dapat disimpulkan bahwa sistem tanggung jawab dan kompensasi atas tumpahan minyak telah memiliki kerangka hukum yang relatif komprehensif melalui UNCLOS 1982, CLC 1992, dan Fund Convention 1992/2003. Namun, efektivitasnya masih bergantung pada konsistensi ratifikasi, harmonisasi hukum nasional, dan kapasitas kelembagaan di tingkat domestik. Prinsip tanggung jawab mutlak (strict liability) yang diadopsi oleh CLC terbukti efektif menjamin kepastian kompensasi dan mendorong penerapan prinsip polluter pays. Meski demikian, batas kompensasi yang ditetapkan masih belum memadai untuk menutupi kerugian lingkungan dan sosial yang kompleks. Oleh karena itu, perlu peningkatan batas kompensasi, baik melalui amandemen konvensi internasional maupun pembaruan regulasi nasional. Di Indonesia, penegakan hukum atas pencemaran minyak laut masih menghadapi kendala struktural berupa fragmentasi kelembagaan, lemahnya koordinasi antarinstansi, serta belum adanya mekanisme dana kompensasi nasional. Implementasi prinsip tanggung jawab mutlak dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 perlu diperkuat melalui pembentukan Dana Nasional Kompensasi Tumpahan Minyak dan lembaga khusus yang mengawasi klaim kompensasi. Reformasi hukum laut Indonesia juga harus diarahkan pada harmonisasi regulasi nasional dengan standar internasional,penguatan kelembagaan koordinatif, dan pemanfaatan teknologi pemantauan modern. Selain itu, kerja sama internasional, khususnya melalui IMO, ASEAN, dan IOPC Funds, perlu diperluas untuk meningkatkan kapasitas teknis, pembiayaan, dan efektivitas penegakan hukum. Dengan langkah-langkah tersebut, sistem hukum laut Indonesia akan mampu mewujudkan perlindungan lingkungan laut yang berkeadilan dan berkelanjutan, sejalan dengan semangat UNCLOS untuk menjadikan laut sebagai warisan bersama umat manusia (common heritage of mankind).

DAFTAR PUSTAKA

Instrumen Hukum Internasional

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982.

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1992.

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention), 1992 (as amended 2003).

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), Annex I.

OECD, Polluter Pays Principle: Analysis and Recommendations*, OECD Council, 1972.

Rio Declaration on Environment and Development, 1992.

Trail Smelter Arbitration (United States v. Canada), 1941.

Peraturan Nasional Indonesia

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 1994 tentang Pengesahan CLC 1992.

Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut.

Laporan dan Dokumen Resmi

International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC), Annual Report 2023.

International Maritime Organization (IMO), Status of Conventions and Amendments, 2024.

ITOPF, Oil Spill Statistics 2023.

U.S. Coast Guard, Deepwater Horizon Incident Report, 2011.

Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council, Restoration Plan, 2009.

OSPAR Commission, Regional Strategy for the Prevention of Pollution from Offshore Oil and Gas Activities, 2010.

Buku dan Literatur Akademik

Birnie, Patricia W., Alan E. Boyle, & Catherine Redgwell. International Law and the Environment. 4th ed. Oxford University Press, 2023.

Churchill, R.R., & Lowe, A.V. The Law of the Sea. Manchester University Press, 1999.

Sands, Philippe, Jacqueline Peel, Adriana Fabra & Ruth MacKenzie. Principles of International Environmental Law. 4th ed. Cambridge University Press, 2021.

Tanaka, Yoshifumi. The International Law of the Sea. 3rd ed. Cambridge University Press, 2019. Harrison, James. Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law. Cambridge University Press, 2011.

Boyle, Alan, & Freestone, David (eds.). International Law and Sustainable Development: Past Achievements and Future Challenges. Oxford University Press, 1999.

Artikel Jurnal Ilmiah

Beckman, Robert. “Oil Pollution from Ships and Liability Regimes under International Law.” Ocean Development & International Law, Vol. 43, No. 3, 2012.

Tan, Alan Khee-Jin. “The Regulation of Vessel-Source Pollution in Asia: Evolution and Challenges.” Marine Policy, Vol. 36, 2012.

Tsamenyi, Martin. “Liability and Compensation for Oil Pollution Damage in the Asia-Pacific Region.” Asia-Pacific Journal of Environmental Law, Vol. 17, 2015.

van Leeuwen, Judith. “The Political Economy of Marine Environmental Protection.” Marine Policy, Vol. 118, 2020.

Zhang, Shiqiu. “Economic Instruments for Marine Pollution Control.” *Environmental Science & Policy, Vol. 92, 2019.

Masitha Tismananda Kumala, *et.al*., “The Philosophical Basis of the Authority of Coastal States to Manage Natural Resources in Their Exclusive Economic Zone (EEZ)”, *Transactions on Maritime Science*, 2023, doi: 10.7225/toms.v12.n01.w05

Theresia Anita Christiani, Normative and Empirical Research Methods : Their Usefulness and Relevance in the Study of Law as an Object, Procedia-Social and Behavioral Science 219, 2016, p. 201, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042816300660

Enny Narwati and Masitha Tismananda Kumala, “Determination of Fishing Rights Allocation as a Strategy for Sustainable Fisheries Management Realisation in Indonesia”, WJEMSD, Vol. 19, 2023, DOI: 10.47556/J.WJEMSD.19.1-2.2023.3