

PENCEMARAN LINGKUNGAN LAUT MAURITIUS AKIBAT TUMPAHAN MINYAK: PENEGAKAN HUKUM NEGARA PANTAI

Tiara Indah An Nisa, Fatty Cantika Azzahra, Hafidza Zia

Email: tiaraindahannisa@gmail.com, fattycantika24@gmail.com, hzia@unib.ac.id

Universitas Bengkulu

Abstrack

In 2020, an oil spill occurred from the cargo ship 'MV Wakashio' in Mauritius, leading to a major ecological crisis in the country. As a coastal nation, Mauritius has the legal authority and responsibility to prevent, minimize and oversee marine environmental pollution in accordance with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 and the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and the Protocol of Signature. This article analyzes the law enforcement actions taken by Mauritius in response to the oil spill and its impact on international maritime law. The findings indicate that Mauritius has demonstrated a comprehensive commitment and action in fulfilling its obligations as a coastal state, which serves as a valuable lesson for other countries.

Keywords: *Mauritius, Oil Spill, Marine Pollution, Coastal State Law Enforcement, International Maritime Law*

Abstrak

Pada tahun 2020, terjadi tumpahan minyak dari kapal kargo "MV Wakashio" di Mauritius, yang menyebabkan krisis ekologi besar di negara tersebut. Sebagai negara pantai, Mauritius mempunyai kekuatan hukum dan tanggung jawab untuk menghentikan, meminimalkan dan mengawasi pencemaran lingkungan laut sesuai dengan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 dan International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature. Artikel ini menganalisis tindakan penegakan hukum yang diambil Mauritius sebagai respons terhadap tumpahan minyak dan dampaknya terhadap hukum maritim internasional. Temuan-temuan tersebut menunjukkan bahwa Mauritius telah menunjukkan komitmen dan tindakan komprehensif dalam memenuhi kewajiban negara

Article History

Received: Agustus 2025
Reviewed: Agustus 2025
Published: Agustus 2025

Copyright : Author
Publish by : CAUSA



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

pantainya, yang merupakan pelajaran berharga bagi negara-negara lain.	
---	--

Kata kunci: Mauritius, Tumpahan Minyak, Pencemaran Lingkungan Laut, Penegakan Hukum Negara Pantai, Hukum Laut Internasional	
--	--

PENDAHULUAN

Dunia saat ini sedang mengalami peningkatan permasalahan lingkungan hidup, dan yang menjadi kekhawatiran adalah meluasnya permasalahan pencemaran lingkungan laut. Pencemaran lingkungan laut meningkat sebagai akibat dari masyarakat atau negara yang mempunyai koneksi dengan laut.

Kasus pencemaran laut yang terjadi di seluruh dunia merupakan permasalahan serius yang harus menjadi perhatian negara. Akibatnya membawa dampak negatif tidak hanya terhadap hewan-hewan yang ada di lautan, namun juga masyarakat, khususnya yang kebutuhan hidupnya sehari-hari berasal dari laut. Pencemaran ini merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan bagi masyarakat, khususnya bagi mereka yang menggantungkan hidupnya pada laut.

Sebagai negara kepulauan kecil di Samudra Hindia, Mauritius sangat bergantung pada laut dan sumber daya pesisirnya untuk perekonomian dan mata pencaharian warganya. Oleh karena itu, ketika terjadi tumpahan minyak besar dari kapal pengangkut MV Wakashio pada tahun 2020, krisis lingkungan ini menjadi ancaman serius bagi ekosistem laut yang sensitif dan sumber penghidupan masyarakat setempat.

Pada pertengahan tahun 2020, negara kepulauan Mauritius di Samudra Hindia memiliki ekosistem laut yang sangat kaya. Namun pada 25 Juli 2020, kapal kargo MV Wakashio milik Okiyo Maritime Corp. Sebuah kapal tanker minyak dari Jepang kandas di lepas pantai timur pulau Mauritius, menyebabkan tumpahan minyak besar-besaran ke lingkungan laut dan pesisir. Peristiwa ini menjadi bencana lingkungan terburuk yang pernah terjadi di Mauritius, dengan dampak buruk terhadap ekosistem laut, hewan laut, dan penghidupan masyarakat pesisir yang bergantung pada sumber daya laut. Kapal dari China mengirimkan 4.290 ton bahan bakar minyak rendah sulfur, 228 ton solar, dan 99 ton minyak pelumas ke Brazil.

Saat kapal menabrak terumbu karang, minyak tidak langsung bocor. Karena lambatnya respon Mauritius sekitar 1.000 ton minyak mulai bocor dari kapal kargo pada 6 Agustus 2020 akibat otoritas Mauritius lambat dalam mengevakuasi tumpahan minyak dan mencemari lingkungan laut Mauritius. Berbagai upaya telah dilakukan untuk mencegah tumpahan minyak mencemari ekosistem dan terumbu karang agar tidak menyebar, tetapi upaya untuk menghentikan tumpahan dari kapal kargo gagal karena air laut sedang pasang. Karena itu jika tindakan tidak segera dilakukan dapat menyebar ke negara-negara lain di dekat Mauritius (S. a. Naidoo 2014).

Krisis ini berdampak serius terhadap ekosistem laut Mauritius, Merupakan salah satu yang terkaya di dunia. Banyaknya spesies di sekitar laguna Blue Bay, Pointe d'Esny dan Mahébourg yang masih asli beresiko terendam air laut yang tercemar, yang dampaknya mempengaruhi perekonomian, ketahanan pangan, dan kesehatan Mauritius. Terumbu karang, padang lamun, dan hutan bakau, rumah bagi berbagai spesies langka dan dilindungi, terancam oleh kehancuran (Dahdouh- Guebas 2005). Selain itu, pencemaran ini juga mengancam mata pencaharian masyarakat pesisir yang bergantung pada perikanan dan pariwisata bahari.

Sebagai negara pantai, Mauritius mempunyai wewenang dan tanggung jawab untuk dalam menghentikan, meminimalkan, dan mengawasi pencemaran lingkungan laut dalam yurisdiksinya, sesuai dengan hukum internasional . Tindakan penegakan hukum yang dilakukan Mauritius dalam merespons krisis tumpahan minyak ini menjadi sorotan dan pelajaran berharga bagi negara-negara lain dalam menangani insiden serupa di masa mendatang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, yaitu suatu metode penelitian hukum yang berfokus pada studi kepustakaan atau bahan hukum tertulis. Pendekatan ini digunakan untuk menganalisis norma-norma hukum internasional yang mengatur tentang pencemaran laut, tanggung jawab negara pantai, serta penegakan hukum lingkungan maritim. Penelitian ini menitikberatkan pada analisis terhadap peraturan perundang-undangan internasional, peraturan nasional Mauritius, doktrin hukum, dan pendapat para ahli.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh melalui studi literatur. Data tersebut meliputi bahan hukum primer berupa instrumen hukum internasional yang relevan, seperti United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC 1990), dan International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1992). Selain itu, digunakan juga ketentuan hukum nasional Mauritius seperti Maritime Zones Act 2005 dan Environment Protection Act 2002.

Bahan hukum sekunder berupa literatur pendukung, seperti buku ajar, artikel ilmiah, jurnal hukum, serta hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan pencemaran lingkungan laut dan tanggung jawab negara pantai. Sedangkan bahan hukum tersier berupa ensiklopedia hukum, kamus hukum, dan sumber dari internet yang relevan untuk memberikan penjelasan tambahan.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi, yaitu dengan menelaah dan menginventarisasi berbagai peraturan hukum dan literatur yang relevan. Data yang diperoleh kemudian dianalisis secara kualitatif, dengan cara menguraikan dan menafsirkan ketentuan hukum yang berlaku serta menghubungkannya dengan kasus tumpahan minyak MV Wakashio di Mauritius. Analisis dilakukan untuk menilai sejauh mana kewajiban negara pantai dalam hukum internasional telah dilaksanakan, serta untuk mengetahui efektivitas penegakan hukum yang dilakukan oleh Mauritius dalam merespons kasus pencemaran laut tersebut.

PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Negara Pantai dalam mencegah pencemaran lingkungan laut berdasarkan Hukum Internasional

Organisasi Maritim Internasional (IMO) didirikan untuk mengelola Badan Khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan kegiatan maritim serta pencemaran lingkungan laut. Secara teknis, IMO memperbarui, membuat dan menerapkan peraturan baru melalui pertemuan yang dihadiri oleh para ahli maritim dari negara-negara anggota dan organisasi antar pemerintah dan non-pemerintah seperti BIMCO, CMI, Greenpeace dan IALA. Salah satu kerja IMO adalah UNCLOS 1982. Dengan adanya konvensi ini menjadi salah satu pedoman jika terjadi kasus pencemaran lingkungan laut, baik disengaja maupun tidak disengaja. Hal ini juga yang mendasari dasar hukum internasional dalam kasus tumpahan minyak di laut Mauritius oleh kapal MVWakashi Okiyo Maritime Corp.

Kejadian yang terjadi pada 25 Juli 2020, tepatnya pada malam hari. Awak kapal kapal curah berbobot 203.000 ton dalam perjalanan dari Tiongkok ke Brasil merayakan ulang tahun salah satu rekan mereka saat kapal mereka berlayar sangat dekat dengan pantai tenggara Mauritius . Para pelaut telah terpisah dari orang yang mereka cintai karena pandemi ini dan ingin berada cukup dekat untuk mengakses sinyal telepon di pulau tersebut. Kapal itu mendekat hingga bertabrakan dengan terumbu karang (Septian 2021).

Berdasarkan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 dan aturan hukum Internasional lainnya, negara pantai memiliki tanggung jawab khusus untuk menghentikan, meminimalkan, dan mengawasi pencemaran lingkungan laut di wilayahnya. Beberapa pasal UNCLOS mengatur tanggung jawab ini, antara lain:

UNCLOS 1982 Pasal 192 menyebutkan bahwa:

"Negara-negara berkewajiban untuk menjaga dan melestarikan lingkungan laut."

UNCLOS 1982 Pasal 194 ayat (1) disebutkan bahwa:

"States shall take, individually or jointly as appropriate, all measures consistent with this Convention that are necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from any source, using for this purpose the best practicable means at their disposal and in accordance with their capabilities, and they shall endeavour to harmonize their policies in this connection."

("Negara-negara harus mengambil semua tindakan yang diperlukan sesuai dengan konvensi ini untuk menghentikan, meminimalkan dan mengawasi pencemaran lingkungan laut,

apapun sumbernya, secara mandiri atau bersama-sama, jika diperlukan, dan mereka harus berusaha menyesuaikan kebijakan mereka mengenai masalah ini”) (Persand 2005).

Kemudian di dalam ayat selanjutnya, yaitu ayat (2) disebutkan bahwa:

“States shall take all measures necessary to ensure that activities under their jurisdiction or control are so conducted as not to cause damage by pollution to other States and their environment, and that pollution arising from incidents or activities under their jurisdiction or control does not spread beyond the areas where they exercise sovereign rights in accordance with this Convention”

(“Negara-negara harus mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk memastikan bahwa kegiatan yang berada dibawah yuridiksi atau pengawasan mereka tidak menyebabkan pencemaran kepada pihak lain dan lingkungannya, dan agar pencemaran tidak menyebar melampaui daerah-daerah yang ada dibawah pelaksanaan hak-hak kedaulatan mereka sesuai dengan Konvensi ini”). Berdasarkan UNCLOS 1982 Pasal 194 ayat (1) dan (2), Pemerintah Mauritius bersama dengan Okiyo Maritime Corp bertanggungjawab untuk mengambil segala langkah yang diperlukan untuk memastikan bahwa pencemaran lingkungan yang disebabkan oleh tumpahan minyak dari kapal MV Wakashio dapat dihindari (Reinanda 2021).

Berdasarkan pasal-pasal tersebut, negara pantai bertanggung jawab untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menghentikan, meminimalkan, dan mengawasi pencemaran lingkungan laut dari sumber apapun yang berada di bawah yurisdiksinya. Negara pantai harus melakukan ini dengan cara terbaik yang dapat mereka lakukan. Selain itu, negara pantai harus memastikan bahwa kegiatan yang terjadi berada di bawah yurisdiksi mereka tidak mencemari lingkungan dan negara lain, dan mencegah pencemaran menyebar ke luar yurisdiksinya.

Selain UNCLOS 1982, ada instrumen hukum internasional lain yang berkaitan dengan tanggung jawab negara pantai dalam mengurangi dan mengawasi pencemaran lingkungan laut, seperti:

1. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)*

Konvensi ini mengatur tentang pencegahan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh operasi kapal dan tumpahan minyak dari kapal. Dalam Annex I MARPOL, mengatur ketentuan tentang pencegahan pencemaran oleh minyak dari kapal, termasuk persyaratan desain, konstruksi, dan operasional kapal untuk mencegah tumpahan minyak (International Maritime Organization).

2. *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC 1990)*

Konvensi ini mewajibkan negara-negara anggota untuk mengembangkan dan memelihara kesiapsiagaan serta mekanisme respons nasional untuk mengatasi insiden pencemaran minyak. Konvensi ini juga mengatur kewajiban negara pantai untuk bekerjasama dan memberikan bantuan dalam mengatasi insiden pencemaran minyak yang berdampak lintas batas. (Çiçek 1972).

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

Konvensi ini mengatur pertanggungjawaban sipil pemilik kapal akibat kerusakan dari pencemaran minyak dan mewajibkan mereka untuk memiliki asuransi atau jaminan keuangan lainnya yang memadai.

4. *International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships and Protocol of Signature 1957 (Konvensi Pembatasan)*

Konvensi ini mengatur pembatasan tanggung jawab pemilik kapal dalam kasus kecelakaan maritim, termasuk tumpahan minyak. Namun, pembatasan ini tidak berlaku jika terjadi kecelakaan yang disebabkan karena kesalahan atau kelalaian dari pemilik kapal.

Di dalam Pasal 1 ayat (1) poin (b) *International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature* yang menyatakan:

“The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner: b. loss of life of, or personal injury to, any other person, whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible: Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;”

(“Pemilik kapal yang berlayar di laut dapat membatasi tanggung jawabnya sesuai dengan Pasal 3 Konvensi ini sehubungan dengan klaim yang timbul dari kejadian-kejadian berikut, kecuali kejadian yang menimbulkan klaim tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kesengajaan pemiliknya: hilangnya nyawa, atau luka pada orang lain, baik di darat atau di air, kehilangan atau kerusakan pada harta benda lain atau pelanggaran hak apa pun yang disebabkan oleh tindakan, kelalaian atau kelalaian seseorang di atas kapal untuk yang

tindakan, kelalaian atau kelalaiannya menjadi tanggung jawab pemiliknya, atau siapa pun yang tidak berada di atas kapal yang atas tindakannya, kelalaian atau kelalaiannya menjadi tanggung jawab pemiliknya: Namun dengan ketentuan bahwa berkenaan dengan tindakan, kelalaian atau kelalaian yang dilakukan oleh kelompok orang yang terakhir ini, maka pemilik hanya berhak untuk membatasi tanggung jawabnya apabila tindakan, kelalaian atau wanprestasi itu terjadi dalam navigasi atau pengelolaan kapal atau dalam pemuatan, pengangkutan atau pembongkaran muatannya atau dalam pemberangkatan, pengangkutan atau penurunan penumpang”).

Dalam kasus tumpahan minyak MV Wakashio di Mauritius, Pemerintah Mauritius harus mengambil tindakan yang diperlukan sesuai UNCLOS 1982 dan instrumen hukum internasional lainnya untuk menghentikan, meminimalkan, dan mengawasi yang disebabkan oleh tumpahan minyak. Mauritius harus memastikan

bahwa tumpahan minyak tidak menyebar ke negara lain, seperti perairan negara tetangga (Wardhana 2021).

Selain itu, sesuai dengan Konvensi CLC 1992, Mauritius harus membuat pemilik kapal MV Wakashio, yaitu Okiyo Maritime Corp., bertanggung jawab secara sipil atas kerusakan yang disebabkan oleh tumpahan minyak. Mauritius dapat menuntut perusahaan untuk mengganti kerugian yang diderita akibat tumpahan minyak bagi masyarakat dan lingkungan.

Dalam hal tumpahan minyak oleh kapal perusahaan telah sedikit terjawab, lalu, dalam hal ini bagaimanakah kewenangan Negara Mauritius dalam menegakkan hukum dalam pencemaran lingkungan laut?

B. Penegakan Hukum Mauritius dalam pencemaran laut akibat tumpahan minyak MV Wakashio

Di dalam Bab II Maritime Zones Act 2005 dijelaskan bahwa UNCLOS 1982 memiliki kekuatan hukum di wilayah Mauritius terlepas dari pemberlakuan perundang-undangan lainnya. Mauritius terikat pada ketentuan-ketentuan UNCLOS dalam menangani pencemaran laut di wilayah yurisdiksinya, termasuk kasus tumpahan minyak MV Wakashio. (McGrath 2005).

Dalam hal ini, Negara Mauritius dapat melakukan laporan investigasi polusi, tumpahan, dan hal terkait lainnya. Kasus-kasus untuk ganti rugi dan penuntutan. Mereka juga dapat memulai dan mengoordinasikan tindakan yang diperlukan dalam keadaan- keadaan darurat lingkungan atau situasi lain yang mungkin terjadi menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup.

Prosedur keadaan darurat kemudian dijelaskan didalam Pasal 29 Environment Protection Act 2002 yang menyatakan:

1. Pejabat publik, pejabat otoritas lokal, atau siapa pun, yang diberi tahu atau jika tidak, mengetahui adanya tumpahan harus segera memberitahu Kepala Lingkungan.
2. Setiap pemilik bahan pencemaran yang tumpah harus segera:
 - a. Memberitahu Kepala Lingkungan; Dan
 - b. Memberitahu Kepala Lingkungan Kondisi tumpahan; Dan Setiap tindakan yang diambil atau diusulkan untuk diambil sehubungan dengan tumpahan tersebut;
 - c. Melakukan segala sesuatu yang dapat dilakukan untuk Mencegah, menghilangkan atau mengurangi dampak buruk tumpahan; Memulihkan kondisi lingkungan seperti sebelum terjadinya tumpahan.

Kemudian dalam Pasal 32 ayat (1) juga disebutkan bahwa: “Without prejudice to any other cause of action or remedy under any other enactment, any person affected in any way by a spill shall have a right to damages from the owner of a pollutant.” (“Tanpa mengurangi penyebab tindakan atau upaya hukum lain apa pun berlakunya undang-undang ini, siapa pun yang terkena dampak tumpahan apa pun berhak untuk mengklaim kerugian dari pemilik polutan”).

Dari Pasal ini dapat disimpulkan bahwa Negara Mauritius berkewajiban untuk mendampingi pihak-pihak yang dirugikan untuk mendapatkan hak-haknya.

Dalam merespons kasus tumpahan minyak MV Wakashio, Mauritius telah melakukan beberapa tindakan penegakan hukum berdasarkan dasar hukum tersebut, antara lain:

1. Melakukan investigasi terkait tumpahan minyak

Mauritius telah membentuk tim investigasi untuk mengumpulkan informasi dan memeriksa faktor-faktor yang berkontribusi pada tumpahan minyak MV Wakashio. Tanggung jawab dan tindak lanjut hukum yang diperlukan dapat ditentukan melalui penyelidikan ini. Hasil investigasi digunakan sebagai acuan untuk mengambil tindakan hukum tambahan terhadap pihak-pihak yang bertanggung jawab atas insiden tumpahan minyak.

2. Mengupayakan ganti rugi dari pemilik kapal MV Wakashio, yaitu Okiyo Maritime Corp dari Jepang

Berdasarkan Pasal 32 Environment Protection Act 2002 dan Konvensi CLC 1992, Mauritius berhak untuk menuntut ganti rugi dari pemilik polutan atas kerusakan yang ditimbulkan oleh tumpahan minyak. Mauritius kemungkinan akan mengajukan tuntutan ganti rugi kepada Okiyo Maritime Corp. sebagai pemilik kapal MV Wakashio.

3. Mengoordinasikan tindakan darurat sesuai prosedur

Dalam Environment Protection Act 2002, meskipun mengalami kendala keterlambatan dan kurangnya koordinasi awal.

4. Sesuai dengan Pasal 29 Environment Protection Act 2002

Mauritius harus mengoordinasikan upaya penanggulangan darurat tumpahan minyak. Namun, respons awal Mauritius menghadapi kendala seperti keterlambatan dan kurangnya koordinasi antar lembaga terkait.

5. Mempertimbangkan tindakan hukum dalam menangani insiden tumpahan minyak terhadap pihak-pihak

Mauritius dapat mempertimbangkan untuk mengambil tindakan hukum seperti penuntutan atau sanksi administratif terhadap pihak-pihak yang terbukti lalai atau melakukan pelanggaran yang menyebabkan tumpahan minyak, seperti awak kapal MV Wakashio atau perusahaan pemilik kapal. Tindakan hukum ini dapat didasarkan pada ketentuan dalam Maritime Zones Act 2005 dan Environment Protection Act 2002, serta bukti yang diperoleh dari hasil investigasi.

6. Melibatkan pihak internasional dalam upaya penegakan hukum

Mengingat kasus tumpahan minyak MV Wakashio melibatkan pihak-pihak dari negara lain (Jepang dan Panama), Mauritius dapat mempertimbangkan untuk melibatkan organisasi internasional seperti International Maritime Organization (IMO) atau badan penegak hukum dari negara-negara terkait dalam proses penegakan hukum. Kerja sama internasional dapat membantu memastikan tanggung jawab dan penegakan hukum yang efektif dalam kasus lintas batas seperti ini (Berlingieri 1957).

Meskipun Mauritius memiliki dasar hukum yang memadai, implementasi dan penegakan hukum dalam kasus ini menghadapi beberapa kendala, seperti:

1. Keterlambatan respons awal dalam menangani tumpahan minyak, yang menyebabkan minyak semakin menyebar dan mencemari wilayah yang lebih luas.
2. Kurangnya koordinasi antar lembaga pemerintah dan pemangku kepentingan terkait dalam menangani krisis lingkungan ini, terutama pada tahap awal.
3. Keterbatasan sumber daya seperti peralatan, dana, dan tenaga ahli dalam menangani tumpahan minyak berskala besar.
4. Tantangan dalam mengumpulkan bukti dan menentukan tanggung jawab hukum secara jelas, mengingat insiden ini melibatkan pihak-pihak dari berbagai negara.

Untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum dalam kasus serupa di masa mendatang, Mauritius dan negara-negara pantai lainnya perlu meningkatkan kesiapsiagaan, koordinasi, dan sumber daya dalam menangani insiden pencemaran laut. Selain itu, kerja sama internasional dan penguatan instrumen hukum terkait juga sangat penting untuk memastikan tanggung jawab dan penegakan hukum yang efektif dalam mencegah dan menangani pencemaran lingkungan laut lintas batas.

Prosedur Penanganan Kasus Tumpahan Minyak di Indonesia:

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki peraturan dan prosedur khusus untuk menangani tumpahan minyak di laut. Berikut beberapa peraturan yang berlaku di Indonesia antara lain:

1. Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.
2. Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 2021 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.
3. Peraturan Presiden No. 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut.

Dalam Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 2021, disebutkan bahwa dalam hal terjadi tumpahan minyak, pemilik kapal dan/atau pengusaha wajib melakukan tindakan penanggulangan dan pemulihan lingkungan maritim. Jika tidak mampu, maka pemerintah dapat melakukan tindakan penanggulangan dengan biaya yang harus ditanggung oleh pemilik kapal dan/atau pengusaha.

Di Indonesia, Undang-undang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Peraturan Pemerintah tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan mengatur penanganan tumpahan minyak di perairan (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan 2020). Bahan Keamanan Laut (Bakamla) dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) bertanggung jawab atas koordinasi upaya penanggulangan tumpahan minyak di laut. Bakamla memiliki prosedur operasi standar dan peralatan khusus untuk menangani tumpahan minyak, seperti penggunaan dispersan, penyerapan dengan material penyerap, dan pembersihan pantai (Zakirman 2021).

Salah satu kasus Tumpahan Minyak di Teluk Balikpapan tahun 2018 adalah salah satu yang terjadi di Indonesia. Saat itu, terjadi kebocoran pipa milik PT Pertamina yang menyebabkan tumpahan sekitar 40.000 liter minyak mentah ke laut (Sohuturon 2018). Upaya pembersihan dan remediasi dilakukan oleh pihak berwenang, namun masih terdapat dampak lingkungan yang signifikan seperti tercemar ekosistem mangrove dan terumbu karang (Arumingtyas 2018).

Perbandingan dengan Kasus Mauritius

Jika dibandingkan dengan penanganan kasus tumpahan minyak di Mauritius, terdapat beberapa perbedaan dan persamaan:

1. Indonesia memiliki peraturan dan prosedur yang lebih mapan dalam menangani tumpahan minyak, termasuk adanya lembaga khusus seperti Bakamla yang memiliki peralatan dan kesiapsiagaan untuk merespons insiden tersebut (Louis 2020).
2. Namun, efektivitas penanganan tumpahan minyak di Indonesia juga dapat bervariasi tergantung pada skala dan lokasi insiden, serta koordinasi antar lembaga terkait (Zakirman 2021).
3. Baik Indonesia maupun Mauritius memiliki kewajiban untuk memastikan pemilik kapal dan/atau pengusaha bertanggung jawab atas upaya penanggulangan dan pemulihan lingkungan akibat tumpahan minyak.
4. Tidak hanya pemerintah keterlibatan masyarakat dan organisasi non- pemerintah dalam upaya mitigasi dan pemulihan lingkungan pasca tumpahan minyak juga penting dilakukan, baik di Mauritius maupun di Indonesia.

Untuk meningkatkan kesiapsiagaan dan kapasitas penanganan tumpahan minyak di Indonesia, rekomendasi yang dapat diberikan meliputi:

1. Peningkatan anggaran untuk pengadaan peralatan modern, pelatihan sumber daya manusia, dan penelitian terkait teknologi mitigasi tumpahan minyak (United Nations Development Programme 2021).
2. Memperbaiki hubungan dan pembagian peran yang jelas antar lembaga terkait, seperti Bakamla, KLHK, dan instansi lainnya (Hung 2019).
3. Pengembangan sistem pemantauan dan peringatan dini yang efektif untuk mendeteksi tumpahan minyak secara dini (Soesilo 2019).
4. Penguatan kerjasama regional dan internasional dalam berbagi informasi, sumber daya, dan keahlian dalam menghadapi bencana lingkungan maritime (International Maritime Organization 1990).
5. Keterlibatan masyarakat lokal dan organisasi non-pemerintah dalam upaya mitigasi dan pemulihan lingkungan pasca tumpahan minyak (ITOPF 2018).

Penegakan Hukum oleh Negara Mauritius

1. Kesadaran Ekologis dan Pencegahan Bencana

Mauritius adalah negara yang sangat rentan terhadap tumpahan minyak, baik dari kapal yang beroperasi di dekatnya maupun dari aktivitas penelitian dan pemanfaatan minyak dan gas bumi. Kejadian di Mauritius menunjukkan betapa pentingnya pengelolaan risiko dan kesiapsiagaan dalam menangani potensi tumpahan minyak yang dapat merusak ekosistem maritim dan ekonomi lokal.

2. Kebijakan dan Regulasi

Indonesia bisa mengambil pelajaran untuk memperkuat regulasi, pengawasan, dan implementasi hukum terkait pengelolaan transportasi dan penyimpanan minyak untuk menghindari kecelakaan serupa.

3. Kerja Sama Internasional

Indonesia sebagai bagian dari komunitas internasional, dapat berpartisipasi dalam inisiatif global untuk pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut, seperti kerjasama di bawah ASEAN atau melalui lembaga-lembaga internasional seperti IMO (International Maritime Organization).

4. Penelitian dan Teknologi

Studi tentang dampak ekologis tumpahan minyak di Mauritius dapat menjadi referensi penting bagi peneliti di Indonesia untuk mengembangkan teknologi dan metode yang lebih baik dalam mitigasi dan rehabilitasi ekosistem setelah tumpahan minyak (Persand 2005).

5. Kesadaran Masyarakat

Tumpahan minyak di Mauritius menunjukkan pentingnya kesadaran masyarakat tentang dampak ekologis dari kecelakaan maritim.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan Hukum Internasional, khususnya pasal 194 ayat (1) dan (2) UNCLOS 1982, negara pantai bertanggung jawab untuk menghentikan, meminimalkan, dan mengawasi pencemaran lingkungan laut. Selain itu mereka harus memastikan bahwa kegiatan yang dilakukan dalam yurisdiksinya tidak merugikan negara lain. Kebijakan yang berkaitan dengan masalah ini juga harus diubah oleh negara pantai.
2. Dalam merespons kasus tumpahan minyak MV Wakashio, Mauritius telah melakukan tindakan hukum dalam melakukan investigasi polusi, mengupayakan ganti rugi, dan

mengoordinasikan tindakan darurat berdasarkan Environment Protection Act 2002 dan Maritime Zones Act 2005. Namun, respons dalam menghadapi kendala keterlambatan, kurangnya koordinasi, dan keterbatasan sumber daya.

DAFTAR PUSTAKA

DASAR HUKUM

- Kitab International Maritime Organization. "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships." London, 1973.
- International Maritime Organization. "International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation." London, 1990.
- International Maritime Organization. "International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage." London, 1992.
- International Maritime Organization. "International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships." London, 1957.
- Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. (2020). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2021 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.
- United Nations Development Programme, Indonesia. Laporan Penanganan Tumpahan Minyak di Indonesia. 2021.

ARTIKEL JURNAL

Balkin, Robert. "The International Maritime Organization and Maritime Security." *Tulane Maritime Law Journal* 30 (2006): 1.

Çiçek, K. "International Convention On Oil Pollution Preparedness, Response And Co-Operation (Oprc) 1990 And Its Applications Related With Oil Spill In Turkey." *Oil Spill along the Turkish Straits* 1972, no. 115,000 (2018): 381.

Dahdouh-Guebas, F., L. P. Jayatissa, D. Di Nitto, J. O. Bosire, D. L. Seen, and N. Koedam. "How Effective Were Mangroves as a Defence Against the Recent Tsunami?" *Current Biology* 15, no. 12 (2005): R443-R447.

Hung, Phan Van, Kwang-Soo Kim, and Moonjin Lee. "Cooperative Response to Marine Hazardous and Noxious Substances and Oil Spill Incidents in the ASEAN Region." *Australian*

Journal of Maritime & Ocean Affairs 11, no. 1 (2019): 61-72.
doi:10.1080/18366503.2018.1559524.

Mason, M. "Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime." *Marine Policy* 27, no. 1 (2003): 1-12.

McGrath, C. "Key Concepts of the Environment Protection and Biodiversity Conservation Act 1999 (Cth)." *Environmental and Planning Law Journal* 22, no. 1 (2005): 20-39.

Naidoo, Shaline, and Ademola O. Olaniran. 2014. "Treated Wastewater Effluent as a Source of Microbial Pollution of Surface Water Resources" *International Journal of Environmental Research and Public Health* 11, no. 1: 249-270.
<https://doi.org/10.3390/ijerph110100249>.

Persand, S. "A Practical Overview of Article 76 of the United Nations Convention on the Law of the Sea." *Mauritius Oceanography Institute United Nations and the Nippon Foundation of Japan*, 2005, 1-37.

Persand, S. "Research Initiatives in Mauritius." *Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences* 363, no. 1826 (2005): 285-294.

Reinanda, L. D. "Tanggung Jawab Pemerintah Jepang Terhadap Pencemaran lintas Batas Akibat Tumpahan Minyak Kapal Kargo di Laut Mauritius." PhD diss., Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2021.

Rowe, B. "Regional Response Planning (RRP) for Ship-Source Oil Spills in Canada: Assessing the Implementation Status of Recommendations and Integration into an RRP Framework." 2020.

<https://dalspace.library.dal.ca/handle/10222/80268>.

Soesilo, T. E. B., C. T. Rezki, and I. Sulthonuddin. "Oil Spill Response Preparedness Model through Community Participation in Teluk Penyu Beach, Cilacap Regency." *Journal of Environmental Science and Sustainable Development* 2, no. 1 (2019): 1-14.

Wardhana, Dimas Surya. 2021. "PERTANGGUNGJAWABAN ATAS TERJADINYA TUMPAHAN MINYAK OLEH KAPAL MV WAKASHIO DI LEPAS PANTAI POINTE D'ESNY KEPULAUAN MAURITIUS BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL". *Brawijaya Law Student Journal*, July. <http://hukum.studentjournal.ub.ac.id/index.php/hukum/article/view/4328>.

PROSIDING

SEPTIAN, Y. N., & NURTYAWAN, R. (2021). Deteksi Tumpahan Minyak Menggunakan Citra Sentinel-1 Studi Kasus: Perairan Republik Mauritius. *Prosiding FTSP Series*.

Zakirman, Z., R. K. Dewi, and M. A. L. Pambudi. "Efektivitas Pengawasan Stasiun Pemantauan dan Kinerja Kapal Bakamla Terhadap Keamanan dan Keselamatan Laut." In *Proceeding of National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, vol. 1, no. 1, 124-139. December 2022