

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KAPAL BERBENDERA ASING
(STUDI KASUS TUMPAHAN MINYAK AKIBAT KAPAL MV EVER
JUDGER)**

***CRIMINAL LIABILITY OF FOREIGN-FLAGGED VESSELS (CASE STUDY
OF THE OIL SPILL DUE TO THE MV EVER JUDGER)***

Muhammad Fadli Chainurriezy

Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada

Korespondensi Penulis : muhammadfadlichainurriezy@mail.ugm.ac.id

Citation Structure Recommendation :

Chainurriezy, Muhammad Fadli. *Pertanggungjawaban Pidana Kapal Berbendera Asing (Studi Kasus Tumpahan Minyak Akibat Kapal MV Ever Judger)*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.7. No.1 (2026).

ABSTRAK

Pertanggungjawaban pidana kapal berbendera asing atas pencemaran perairan nasional belum sepenuhnya diatur secara terpadu antara hukum laut internasional dan hukum pidana nasional, khususnya dalam konteks perairan pedalaman. Penelitian ini mengkaji kasus tumpahan minyak MV Ever Judger di Teluk Balikpapan untuk menganalisis yurisdiksi pidana Indonesia berdasarkan UNCLOS 1982 dan pertanggungjawaban pidana korporasi berdasarkan hukum positif Indonesia. Menggunakan metode normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual, penelitian ini menegaskan bahwa Indonesia berwenang penuh berdasarkan prinsip teritorial dan korporasi pemilik kapal dapat dimintai pertanggungjawaban berdasarkan doktrin *vicarious liability* serta Pasal 116 UU No. 32 Tahun 2009.

Kata Kunci: Perairan Pedalaman, Pidana Korporasi, UNCLOS 1982, Yurisdiksi Pidana

ABSTRACT

Criminal liability of foreign-flagged vessels for national water pollution remains inadequately integrated between international maritime law and domestic criminal law, particularly in the context of internal waters. This research examines the MV Ever Judger oil spill in Balikpapan Bay to analyze Indonesia's criminal jurisdiction under UNCLOS 1982 and corporate criminal liability under Indonesian positive law. Employing normative legal research with statutory and conceptual approaches, this study affirms that Indonesia holds full criminal jurisdiction based on the territorial principle and the ship-owning corporation may be held liable pursuant to the doctrine of vicarious liability and Article 116 of Law No. 32 of 2009.

Keywords: Internal Waters, Corporate Criminal Liability, UNCLOS 1982, Criminal Jurisdiction

A. PENDAHULUAN

Lingkungan hidup adalah ruang yang ditempati oleh makhluk hidup bersama dengan berbagai jenis benda tidak hidup lainnya.¹ Peningkatan kualitas dan perlindungan ekosistem merupakan inti dari konsep lingkungan hidup yang saat ini perkembangannya sangat dipengaruhi oleh pandangan masyarakat internasional.² Hal tersebut dilatarbelakangi oleh masalah lingkungan yang kerap muncul akibat proses pembangunan di berbagai negara, sehingga menuntut perhatian dan penanganan secara kolektif demi menjaga kelangsungan hidup. Pencemaran terhadap lingkungan khususnya laut selalu mendapat perhatian dunia internasional, hal ini disebabkan karena dampak dari aktivitas suatu negara dalam melakukan pengelolaan laut mulai mengganggu ketersediaan sumber daya alam baik bagi negara itu sendiri maupun bagi negara-negara lain.³

Letak strategis Indonesia yang terletak di sepanjang garis khatulistiwa membuat Indonesia memiliki peranan penting dalam rantai pasokan global. Dengan perkiraan presentase lalu lintas laut global sebesar 44% dan 95% dari kapal di wilayah Asia Pasifik, menjadikan perairan Indonesia sebagai pemeran penting dalam lalu lintas maritim global.⁴ Indonesia yang berada diantara Samudra Hindia dan Pasifik, dengan posisinya yang terkoneksi dengan arus-arus laut dunia, atau yang disebut dengan 'great ocean conveyor belt' menjadikan laut Indonesia sebagai pusat kepentingan global dalam hal perairan internasional, iklim global dan keanekaragaman hayati.⁵ Banyaknya kasus pencemaran laut yang terbukti dengan beberapa kasus tumpahan minyak yang selama ini terjadi berdampak pada laut Indonesia.

¹ Muhammad Akib, *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014, p.1.

² Muqtarib, *Tanggung Jawab Pemilik Kapal atas Kasus Tumpahan Minyak MT Alyarmouk di Perairan Kepulauan Riau Berdasarkan Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992*, LITRA : Jurnal Hukum Lingkungan Tata Ruang dan Agraria, Vol.2, No.1 (2022), p.2.

³ Elisabeth Septin Puspoayu, dkk., *Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Pencemaran Minyak di Wilayah Teluk Balikpapan*, Jurnal Hukum: Ius Quia Iustum, Vol.25, No.3 (2018), p.561.

⁴ Novi Rahmadhani, *Tanggung Jawab Hukum Pemulihan Pencemaran Lingkungan Laut Akibat Bocornya Pipa Kilang Minyak PT. Pertamina yang Ditabrak oleh Kapal Berbendera Asing (Studi Kasus Kapal MV. Ever Judger Miliki Panama)*, Skripsi, Universitas Sriwijaya, Palembang, 2024, p.1-2.

⁵ Anastasia Rita Tisiana Kuswardani, *Keistimewaan Laut Indonesia: Kekuatan dan Tantangannya*, diakses dari <https://www.mongabay.co.id/2020/06/24/keistimewaan-laut-indonesia-kekuatan-dantantangannya/>, diakses pada 30 April 2026.

Pada Tahun 1967 kapan Tanker Torrey Canyon kandas di Pantai Selatan Inggris yang mengakibatkan tumpahnya 35 *Gallons crude oil*.⁶ Kasus lainnya pada tahun 1975 Kapal Showa Maru yang berbendera Jepang kandas di Selat Malaka yang mengakibatkan tumpahnya sekitar 4.500 ton minyak mentah dan memberikan dampak serius terhadap perairan Indonesia.⁷

Pada 31 Maret 2018, kebocoran minyak akibat putusnya pipa penyalur minyak milik Pertamina melanda teluk Kalimantan, kebocoran minyak ini diyakini akibat dari jangkar kapal MV Ever Judger berbendera Panama yang kemudian menyeret pipa tersebut sejauh 120 meter hingga putus.⁸ Pada Jumat tanggal 30 Maret 2018 Kapal MV Ever Judger bergerak melewati perairan teluk Balikpapan yang terdapat jalur pipa pengiriman minyak mentah (*Crude Oil*) tujuan Lawe-Lawe menuju Balikpapan milik PT. Pertamina RU V yang berada di dasar laut menuju ke tempat titik berlabuh kemudian pada saat didalam perjalanannya Nakhoda memerintahkan *Chief Officer* (Mualim 1) untuk menurunkan jangkar di air.⁹ Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) menemukan yang menjadi penyebab tumpahan minyak di perairan Teluk Balikpapan adalah tersangkutnya jangkar kapal MV Ever Judger ke pipa milik Pertamina dan kemudian menyebabkan putusnya pipa milik Pertamina tersebut.¹⁰

Pencemaran lingkungan merupakan suatu tindak pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Pencemaran lingkungan hidup adalah masuknya makhluk hidup, zat, energi ataupun komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan. Pada kasus kapal MV Ever Judger, Nakhoda akhirnya diputus pengadilan secara meyakinkan dan bersalah telah melakukan pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup dan dipidana penjara selama 10 (sepuluh) tahun dan denda sebesar Rp. 15.000.000.000.- (lima belas milyar rupiah).

⁶ Ahmad Syofyan, *Tanggung Jawab dalam Pencemaran Laut yang Disebabkan oleh Minyak menurut Hukum Internasional*, INSPIRASI: Jurnal Ilmu Hukum Universitas Lampung, No.10 (2010), p.141-142.

⁷ *Ibid.*.

⁸ Elisabeth Septin Puspoayu, dkk., *Op.Cit.*, p.561.

⁹ Yulianor Abdi, *Tindak Pidana Pencemaran Laut Akibat Tumpahan di Balikpapan dalam Perspektif Hukum Pidana Lingkungan*, Jurnal Penegakan Hukum Indonesia, Vol.3, No.2 (2022), p.166.

¹⁰ Elisabeth Septin Puspoayu, dkk., *Op.Cit.*, p.562.

Meskipun nakhoda kapal MV Ever Judger sudah dijatuhkan hukuman pidana, tetapi dengan dampak yang terjadi akibat kesalahan ini dimana baku mutu air laut berkurang seluas 39 ribu hektare, perusahaan kapal MV Ever Judger juga dapat dimintai pertanggung jawabannya dengan dasar hubungan pekerjaan dengan nakhoda. Salah satu pertimbangan Hakim dalam memutus bersalah Nakhoda kapal MV Ever Judger adalah karena dianggap lalai terhadap navigasi, Nakhoda mengetahui adanya larangan di daerah teluk Balikpapan berdasarkan data ECDIS yang terdapat di kapal MV Ever Judger maupun larangan tanda buih daerah dilarang lego jangkar.¹¹ Tumpahnya minyak akibat kapal MV Ever Judger ini terjadi di Teluk Balikpapan, dimana menurut UNCLOS 1982 Teluk Balikpapan termasuk kedalam perairan pedalaman (internal waters) Indonesia. Indonesia memiliki hak untuk mengambil langkah berdasarkan undang-undang nasional dengan tujuan penangkapan atau penyedikan di atas kapal asing yang berlayar di laut pedalaman Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 2 ayat (1) dimana perairan pedalaman merupakan kedaulatan Indonesia dan Pasal 27 ayat (2) yang menjelaskan bahwa Indonesia memiliki hak untuk menegakkan hukumnya bagi kapal yang berada di perairan pedalaman Indonesia.

Sejumlah penelitian terdahulu telah mengkaji isu yang bersinggungan dengan penelitian ini dari berbagai sudut pandang. Puspoayu, Hakim dan Sesiana (2019) menganalisis pertanggungjawaban pencemaran minyak di Teluk Balikpapan dari perspektif hukum perdata internasional, khususnya rezim CLC 1992, namun tidak secara mendalam mengkaji dasar yurisdiksi pidana Indonesia berdasarkan UNCLOS 1982. Abdi (2022) menelaah kasus yang sama dari perspektif hukum pidana lingkungan nasional, namun fokusnya terbatas pada pertanggungjawaban nakhoda secara individual dan belum menjangkau konstruksi pertanggungjawaban pidana korporasi pemilik kapal. Muqtarib (2022) mengkaji kasus MT Alyarmouk di perairan Kepulauan Riau dengan pendekatan CLC 1992, yang secara rezim hukum berbeda dari kasus di perairan pedalaman. Sinaga (2023) secara khusus menganalisis pertanggungjawaban pidana korporasi pada kasus MV Ever Judger melalui analisis putusan tingkat banding, namun tidak mengintegrasikannya dengan analisis yurisdiksi pidana berdasarkan hukum laut internasional.

¹¹ Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Nomor 89/G/2019/ PTUN-JKT.

Berdasarkan penelusuran tersebut, terdapat *research gap* yang belum terjawab secara memadai dalam literatur yang ada: belum ada kajian yang secara terpadu menganalisis kedua isu yurisdiksi pidana Indonesia berdasarkan UNCLOS 1982 dan konstruksi pertanggungjawaban pidana korporasi berdasarkan hukum positif nasional dalam satu kerangka analisis yang kohesif dengan menggunakan kasus MV Ever Judger sebagai objek kajian. Kebaruan penelitian ini terletak pada upaya membangun kerangka normatif yang mengintegrasikan prinsip-prinsip hukum laut internasional (UNCLOS 1982) dengan instrumen hukum pidana lingkungan nasional (UU No. 32 Tahun 2009) dalam konteks perairan pedalaman sebagai satu kesatuan argumen hukum yang komprehensif.

Kasus kapal MV Ever Judger di Teluk Balikpapan tidak hanya menjadi isu terhadap pencemaran lingkungan, tetapi juga menimbulkan isu terkait yurisdiksi pidana Indonesia terhadap kapal yang berbendera asing yang melakukan tindak pidana di wilayah perairan pedalaman Indonesia. Selain itu, kasus ini juga menimbulkan pertanyaan mengenai sejauh mana pertanggungjawaban pidana korporasi dapat diterapkan terhadap perusahaan pemilik kapal dalam sebuah tindak pidana pencemaran lingkungan. Oleh karena itu, peneliti akan mengkaji dua rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan yurisdiksi pidana Indonesia terhadap tindak pidana pencemaran lingkungan yang dilakukan oleh kapal berbendera asing di wilayah perairan pedalaman (*internal waters*) berdasarkan UNCLOS 1982?
2. Bagaimana konsep pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap perusahaan pemilik kapal MV Ever Judger atas kerusakan lingkungan laut di Teluk Balikpapan berdasarkan hukum positif Indonesia?

B. PEMBAHASAN

1. Penerapan Yurisdiksi Hukum Positif Indonesia terhadap Pencemaran Lingkungan di Wilayah Perairan Pedalaman menurut UNCLOS 1982

United Nations Convention on The Law of The Sea 1982 atau UNCLOS 1982 merupakan instrumen hukum internasional utama terkait rezim hukum laut internasional yang lahir karena kebutuhan masyarakat internasional.¹²

¹² United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.

UNCLOS 1982 menciptakan suatu sistem hukum laut yang mampu menjaga keseimbangan antara kepentingan negara Pantai, negara kepulauan, negara tidak berpantai dan kepentingan masyarakat internasional secara umum. Konvensi ini juga mengatur aspek hukum laut seperti delimitasi wilayah laut, pemanfaatan sumber daya, hak lintas, perlindungan lingkungan laut hingga yurisdiksi tiap negara terhadap aktivitas yang terjadi di laut. UNCLOS 1982 sangat memperhatikan upaya dan kewajiban negara untuk menjaga dan melestarikan laut dari berbagai pencemaran yang dapat terjadi dikarenakan aktivitas laut yang dituangkan dalam Bab XII UNCLOS 1982.

United Nations Convention on The Law of The Sea 1982 juga mendorong hak negara Pantai untuk mengambil langkah hukum dalam mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut. Pasal 194 UNCLOS menerangkan bahwa negara harus mengambil segala tindakan yang dianggap perlu sesuai dengan konvensi dalam rangka mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut. Negara juga harus mengambil segala tindakan yang dianggap perlu untuk menjamin agar kegiatan yang ada di wilayah yurisdiksinya tidak mengakibatkan kerusakan yang disebabkan pencemaran terhadap negara lain dan lingkungan mereka. Pasal 194 UNCLOS memberikan legitimasi dalam memberikan hak negara Pantai untuk menjalankan yurisdiksi hukumnya untuk melindungi wilayah perairan dari ancaman pencemaran.

United Nations Convention on The Law of The Sea 1982 memberikan penjelasan terkait kedaulatan negara Pantai pada pasal 2 ayat (1), UNCLOS 1982 menjelaskan bahwa kedaulatan negara Pantai meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman dan laut teritorial negara tersebut. Perairan pedalaman adalah semua perairan yang berada di daratan di sebelah garis dasar, seperti danau, sungai dan perairan pasang surut.¹³ Perairan pedalaman adalah bagian dari perairan suatu negara yang tunduk pada kedaulatan negara tersebut, seperti perairan pedalaman di Indonesia yang diatur dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dimana berimplikasi pada hak dan kewajiban Indonesia, serta status perairan

¹³ John A. Burgess, dkk., *Law of The Sea : A Policy Primer, In The Fletcher School of Law and Diplomacy*, Tufts University, Medford, 2017, p.12.

pedalaman Indonesia saat ini sepenuhnya berada di bawah kedaulatan negara Indonesia.¹⁴

Kedaulatan negara pantai menurut Pasal 2 UNCLOS 1982 adalah wilayah daratan dan perairan pedalaman dan dalam hal suatu negara kepulauan dengan perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial. Negara Pantai diperbolehkan berdasarkan kedaulatannya untuk menerapkan peraturan perundang-undangannya dalam mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran laut dari kendaraan air asing termasuk yang kendaraan yang melaksanakan hak lintas damai.¹⁵ Pada Pasal 24 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dijelaskan bahwa penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia termasuk kekayaan alam yang terkandung didalamnya serta sanksi atas pelanggarannya, dilaksanakan dengan ketentuan Konvensi, hukum internasional dan peraturan perundang-undangan.

Jika melihat penjelasan terkait perairan pedalaman yang ada di UNCLOS 1982 dan juga merujuk kepada hukum laut internasional, Teluk Balikpapan masuk ke dalam kategori perairan pedalaman Indonesia dikarenakan letaknya yang berada di sisi dalam garis pangkal kepulauan Indonesia. Letak Teluk Balikpapan yang termasuk ke dalam kategori perairan pedalaman memiliki konsekuensi hukum dimana Indonesia memiliki kedaulatan penuh terhadap aktivitas dan konsekuensinya yang terjadi di wilayah Teluk Balikpapan. Kapal MV Ever Judger yang mengakibatkan pencemaran air di wilayah Teluk Balikpapan dikarenakan kelalaian dalam navigasi memberikan Indonesia dasar hukum yang kuat dalam menerapkan hukum positifnya dalam kasus ini.

Adapun pertanggungjawaban pidana di bidang lingkungan sendiri diterapkan sebagai suatu upaya represif dalam rangka memperoleh manfaat yang optimal dari lingkungan bagi kesejahteraan masyarakat sekitar.¹⁶

¹⁴ Endro Tri Susdarwono, dkk., *Geografi Maritim Terkait Perairan Darat, Perairan Kepulauan dan Laut Wilayah Indonesia dalam Perspektif Hukum Administrasi*, Journal of Studia Legalia, Vol.5, No.1 (2024).

¹⁵ Pasal 211 ayat 4, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982.

¹⁶ Yulianor Abdi, *Op.Cit.*, p.168.

Ketentuan pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (selanjutnya disebut dengan UUPPLH 2009) untuk melindungi lingkungan hidup dengan memberikan ancaman sanksi pidana.¹⁷ Dalam hal pidana lingkungan mencakup lingkup perbuatan melawan hukum, pertanggungjawaban pidana maupun sanksi yang dapat dijatuhkan baik berupa pidana (*punishment*) maupun tindakan (*treatment*).¹⁸

Dalam hukum pidana internasional, salah satu dasar utama penerapan yurisdiksi pidana adalah prinsip teritorial. Prinsip ini memberikan suatu negara kewenangan untuk mengadili kejahatan apa pun yang terjadi di wilayahnya, tanpa memandang kewarganegaraan pelaku. Indonesia sendiri telah mengadopsi prinsip-prinsip ini dalam KUHP serta dalam berbagai peraturan hukum khusus lainnya. Pasal 24 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia menjelaskan bahwa yurisdiksi adalah penegakan kedaulatan dan hukum terhadap kapal asing yang sedang melintasi lau teritorial dan perairan kepulauan indonesia yang mana nantinya penegakan ini akan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ada. Dengan prinsip ini, maka Indonesia dapat menjalankan yurisdiksi pidana nya dalam kasus ini dengan menerapkan prinsip yurisdiksi teritorial.

Prinsip yurisdiksi teritorial dijelaskan sebagai prinsip dimana semua negara mempunyai yurisdiksi dalam mengadili kejahatan internasional yang berada di wilayah teritorialnya, hal ini memberikan dasar hukum untuk mengadili warga negara atau warga negara asing yang berbuat tindak pidana maupun pelanggaran di wilayah teritorialnya.¹⁹ Merujuk pada prinsip yurisdiksi teritorial, suatu negara mempunyai yurisdiksi atas kejahatan yang terjadi di wilayahnya dan siapa pelakunya, prinsip ini sendiri merupakan prinsip penting yang dapat digunakan dalam pelaksanaan yurisdiksi negara.²⁰

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Ifrani dan M. Yasir Said, *Kebijakan Kriminal Non-Penal OJK dalam Mengatasi Kejahatan Cyber melalui Sistem Peer to Peer Lending*, Al-Adl, Vol.12, No.1 (2020), p.61-76.

¹⁹ Ni Made Celin Darayani, *Kajian Hukum Pidana Internasional dalam Yurisdiksi Universal terhadap Penanggulangan Kejahatan Perompakan Laut di Indonesia*, Jurnal Ilmu Hukum Sui Generis, Vol.2, No.1 (2022), p.4.

²⁰ Kurnia Utami dan Natalia Yeti Puspita, *Ratio Decidendi Penerapan Prinsip Yurisdiksi Teritorial Objektif dan Perlindungan dalam Ekstradisi Maria Pauline Lumowa*, Tanjungpura Law Journal, Vol.8, No.2 (2024), p.224.

Selain penggunaan prinsip ini, kedudukan Indonesia untuk menjalankan yurisdiksi pidananya pada kasus MV Ever Judge diperkuat dengan Pasal 98 dan Pasal 99 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Penguatan yurisdiksi negara pantai atas perairan pedalaman juga dikonfirmasi dalam yurisprudensi *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS). Dalam *The M/V "Saiga" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea, 1999)*, ITLOS menegaskan bahwa negara pantai memiliki kewenangan penuh untuk menegakkan hukum nasionalnya terhadap kapal asing yang berada di perairan yang tunduk pada kedaulatannya, termasuk hak untuk melakukan penangkapan dan penuntutan pidana. Lebih lanjut, dalam *The "Enrica Lexie" Incident (Italy v. India, 2020)*, ITLOS mengklarifikasi bahwa penentuan yurisdiksi pidana atas insiden di perairan yang berada di bawah kedaulatan negara pantai ditentukan berdasarkan lokasi terjadinya dampak (*objective territorial principle*), bukan semata-mata berdasarkan bendera kapal. Kedua preseden internasional ini memperkuat argumentasi bahwa Indonesia memiliki yurisdiksi pidana yang tidak dapat disangkal atas insiden MV Ever Judge, mengingat dampak pencemaran secara nyata dan eksklusif terjadi di perairan pedalaman Teluk Balikpapan.

Praktik penegakan yurisdiksi pidana serupa juga dapat ditemukan dalam pengalaman negara lain. Australia, melalui *Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983*, secara konsisten menerapkan yurisdiksi pidana terhadap kapal berbendera asing yang mencemari perairan nasionalnya, termasuk melalui penuntutan korporasi pemilik kapal secara langsung. Standar internasional yang menjadi acuan dalam konteks ini adalah MARPOL 73/78 Annex I yang mengatur kewajiban pencegahan pencemaran oleh minyak bagi seluruh kapal niaga, termasuk MV Ever Judge sebagai kapal kargo berbendera Panama. Kegagalan memenuhi standar MARPOL 73/78 oleh awak kapal dalam operasional pelayaran sendiri menguatkan justifikasi dari penerapan yurisdiksi pidana negara pantai,

dikarenakan pelanggaran terhadap standar internasional tersebut sekaligus merupakan pelanggaran terhadap hukum nasional negara pantai yang menginkorporasikan standar MARPOL ke dalam peraturan perundang-undangannya.

Penerapan yurisdiksi pidana Indonesia dalam kasus kapal MV Ever Judger sejatinya sudah sesuai dengan prinsip-prinsip hukum internasional dan hukum nasional. Jika kita lihat dari perspektif konvensi internasional yaitu UNCLOS 1982, Indonesia memang memiliki kedaulatan penuh dalam menerapkan dan menegakkan hukum nasionalnya. Pasal 27 UNCLOS menerangkan bahwa negara pantai dapat melaksanakan yurisdiksi criminal atas kapal asing apabila akibat kejahatan itu dirasakan oleh negara pantai. Komitmen Indonesia dalam menegakkan hukum dapat dilihat dari proses hukum yang berjalan menyangkut kapal MV Ever Judger meskipun kapal tersebut berbendera Panama dan dioperasikan oleh Warga Negara Asing, Indonesia tetap memperjuangkan kedaulatannya dengan proses hukum yang terus berjalan.

Dalam kasus MV Ever Judger, unsur kelalaian menjadi dasar utama dari pertanggungjawaban pidana terhadap nakhoda kapal MV Ever Judger. Kelalaian tersebut terlihat dari tindakan menurunkan jangkar kapal di wilayah dilarang lego jangkar kapal meskipun nakhoda mengetahui adanya larangan tersebut melalui sistem *Electronic Chart and Information System* (ECDIS).²¹ Kelalaian nakhoda melanggar *rule 5 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea* 1972 (COLREGs 1972) yang menyatakan bahwa setiap kapal harus melakukan pengawasan dan pendengaran yang memadai dengan sarana yang tersedia untuk dapat melakukan penilaian penuh terhadap situasi. Tindakan nakhoda kapal juga memenuhi unsur delik pasal 98 dan 99 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang mengatur konsekuensi pidana bagi orang yang sengaja atau dengan kelalaiannya mengakibatkan pencemaran lingkungan.

²¹ Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Nomor 89/G/2019/ PTUN-JKT.

Pasal 98 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup menjelaskan bahwa setiap orang yang dengan sengaja melakukan perbuatan yang mengakibatkan dilampauinya baku mutu udara ambien, baku mutu air, baku mutu air laut, atau kriteria baku kerusakan lingkungan hidup, dipidana dengan pidana penjara paling singkat 3 (tiga) tahun dan paling lama 10 (sepuluh) tahun. Kemudian pada pasal 99 dijelaskan terkait Setiap orang yang karena kelalaiannya mengakibatkan dilampauinya baku mutu udara ambien, baku mutu air, baku mutu air laut, atau kriteria baku kerusakan lingkungan hidup, dipidana dengan pidana penjara paling singkat 1 (satu) tahun dan paling lama 3 (tiga) tahun. Pasal-pasal ini merupakan pasal yang dijadikan landasan bagi penegak hukum Indonesia untuk menjalankan yurisdiksi pidana dalam kasus MV Ever Judger.

Kasus MV Ever Judger merupakan bukti bahwa UNCLOS 1982 memberikan landasan hukum yang kuat bagi negara Pantai unruk menegakkan yurisdiksi pidananya terhadap kapal asing yang berlayar di perairan pedalaman. Kasus ini menunjukkan pentingnya harmonisasi antara hukum nasional dan hukum internasional, Indonesia dalam hal ini tidak hanya menggunakan hukum nasionalnya dalam menjerat pelaku tetapi juga mendasarkan proses hukum yang dijalani sesuai dengan kewenangan yang diberikan UNCLOS 1982. Oleh karena itu proses hukum pidana yang dijalankan oleh Indonesia terhadap nakhoda kapal MV Ever Judger yang menyebabkan tumpahnya minyak akibat kelalaian navigasi di teluk Balikpapan mendapatkan legitimasi yang kuat baik dari hukum nasional maupun hukum internasional.

2. Pertanggungjawaban Pidana Korporasi pada Kasus Kapal MV Ever Judger

Dalam kasus tumpahan minyak di Teluk Balikpapan, isu hukum yang muncul dari kasus ini apakah disamping nakhoda yang dikenai sanksi, apakah korporasi pemilik kapal MV Ever Judger juga dapat dikenakan sanksi pidana. Dalam dimensi hukum pidana lingkungan sebuah korporasi dapat dituntut dan dikenakan sanksi pidana dikarenakan dalam konsep

pertanggungjawaban pidana korporasi, korporasi dianggap sebagai orang atau manusia di mata hukum dan mampu melakukan sesuatu sebagaimana manusia.²² Nakhoda yang dalam hal ini melakukan pelayaran atas perintah dari Perusahaan pemilik kapal yaitu Judger Holding Company Limited dan mendapatkan keuntungan dari pelayaran tersebut kemudian menjadi sebuah pertanyaan apakah dalam kasus pencemaran lingkungan, sebuah korporasi dapat dimintai pertanggungjawabannya.

Dalam yurisdiksi pidana, tuntutan kasus kapal MV Ever Judger dikenakan kepada nakhoda kapal yaitu Zhang Deyi yang didakwa telah melakukan kelalaian yang berakibat kepada pencemaran laut. Pengadilan menilai bahwa terdakwa telah lalai dalam menjalankan kewajibannya sebagai nakhoda, khususnya dalam memastikan keamanan pelayaran dan penggunaan jangkar di wilayah yang dilintasi infrastruktur bawah laut.²³ Zhang Deyi dikenakan pidana penjara selama 10 tahun dengan denda sebesar Rp 15 juta setelah diputus bersalah oleh pengadilan negeri Balikpapan pada Maret 2019. Salah satu pertimbangan Hakim dalam memutus bersalah Nakhoda kapal MV Ever Judger adalah karena dianggap lalai terhadap navigasi, Nakhoda mengetahui adanya larangan di daerah teluk Balikpapan berdasarkan data ECDIS yang terdapat di kapal MV Ever Judger maupun larangan tanda buih daerah dilarang lego jangkar.²⁴

Dalam ranah pidana korporasi salah satu doktrin yang paling sering diimplementasikan adalah doktrin *vicarious liability*, dalam doktrin ini pertanggung jawaban pidana korporasi dapat diberlakukan dan korporasi dapat dijatuhi hukuman pidana atas perbuatan pidana yang dilakukan oleh anak buahnya, tanpa memandang status atau posisi dari anak buah tersebut.²⁵ *Vicarious liability* merupakan sebuah prinsip yang seringkali diterapkan dalam konteks hubungan kerja antara pengusaha dan karyawan,

²² Carwan dan Sari Indah Lestari, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dan Pengurusnya dalam Penegakan Kerusakan Lingkungan Hidup Akibat Limbah B3*, Syntax Idea, Vol.5, No.11 (2023), p.2131.

²³ Rayi Kharisma Rajib dan Kasih Theresia Pratiwi S, *Penegakan Hukum Lingkungan terhadap Korporasi Energi: Studi Kasus PT Pertamina di Teluk Balikpapan*, Jurnal Media Akademik, Vol.4, No.5 (2026), p.16.

²⁴ Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Nomor 89/G/2019/ PTUN-JKT.

²⁵ Andreas N. Marbun, *Pertanggungjawaban Tindak Pidana Korporasi*, Masyarakat Pemantau Peradilan Indonesia, Jakarta, 2020.

dalam situasi ini pengusaha dapat dimintai pertanggungjawaban atas suatu perbuatan yang tidak dilakukannya sendiri, melainkan dilakukan oleh karyawannya yang dimana tindakannya tersebut masih memiliki kaitan yang erat dengan tanggung jawab pekerjaannya.²⁶

Dalam perkembangannya, doktrin pertanggungjawaban pidana korporasi mengenal dua model utama yang perlu dibedakan secara dogmatik. Model pertama adalah *identification theory* (disebut juga *alter ego doctrine*), yang mensyaratkan bahwa perbuatan pidana harus dilakukan oleh seseorang yang merupakan “*directing mind and will*” korporasi, yakni mereka yang menduduki posisi pengambilan keputusan tertinggi. Model kedua adalah *vicarious liability*, yang tidak mensyaratkan pelaku berada di puncak hierarki korporasi, melainkan cukup bahwa perbuatan dilakukan dalam lingkup hubungan kerja dan untuk kepentingan korporasi.

Wells dalam kajiannya untuk *Law Commission of England and Wales* (2010) mencatat bahwa *vicarious liability* memberikan jangkauan pertanggungjawaban yang lebih luas dan lebih efektif dalam konteks kejahatan korporasi di bidang lingkungan, karena keputusan operasional yang berujung pada pencemaran seringkali tidak diambil oleh direksi tertinggi melainkan oleh manajer lapangan atau perwira kapal. Dalam konteks kasus MV Ever Judger, pemilihan doktrin *vicarious liability* sebagaimana diimplementasikan melalui Pasal 116 UU No. 32 Tahun 2009 adalah tepat secara dogmatik, mengingat kelalaian nakhoda Zhang Deyi terjadi dalam kapasitasnya sebagai pekerja yang menjalankan operasional kapal untuk kepentingan Judger Holding Company Limited dan Fleet Management Ltd.

Pasal 116 ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup menerangkan bahwa sebuah tindak pidana lingkungan hidup yang dilakukan oleh, untuk atau atas nama badan usaha maka badan usaha itu dapat dituntut dan diberikan sanksi.

²⁶ Dita Sekar Ayu dan Atik Winanti, *Analisis Asas Vicarious Liability dalam Pertanggungjawaban Pengganti atas Perbuatan Melawan Hukum Pegawai Bank*, USM Law Review, Vol.6, No.2 (2023), p.531.

Selanjutnya dijelaskan apabila sebuah tindak pidana lingkungan hidup sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan oleh orang yang berdasarkan hubungan kerja atau berdasarkan hubungan lain yang bertindak dalam lingkup kerja badan usaha, sanksi pidana dijatuhkan terhadap pemberi perintah atau pemimpin dalam tindak pidana tersebut tanpa memperhatikan tindak pidana tersebut dilakukan secara sendiri atau bersama-sama.²⁷

Penerapan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kasus pencemaran laut oleh kapal asing juga memiliki preseden dalam praktik internasional. Di Australia, *Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act* 1983 secara eksplisit memungkinkan penuntutan pidana terhadap korporasi pemilik kapal (*shipowner*) maupun operator kapal (*ship operator*) secara terpisah dari penuntutan terhadap nakhoda, dengan ancaman denda yang signifikan. Pendekatan ini mencerminkan prinsip bahwa korporasi yang memperoleh keuntungan ekonomi dari operasional kapal harus menanggung risiko hukum yang proporsional atas dampak negatif yang ditimbulkan oleh operasional tersebut yang merupakan suatu prinsip yang dalam teori hukum dikenal sebagai *respondeat superior* dan secara substantif selaras dengan konstruksi Pasal 116 UU No. 32 Tahun 2009. Harmonisasi antara hukum nasional Indonesia dan praktik internasional ini memperkuat legitimasi normatif upaya penuntutan pidana terhadap Judger Holding Company Limited dan Fleet Management Ltd sebagai korporasi yang bertanggung jawab atas operasional MV Ever Judger.

Merujuk pada doktrin *vicarious liability* dan pasal 116 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup maka perusahaan pemilik kapal yang di nakhodai oleh Zhang Deyi memungkinkan untuk dimintai pertanggung jawabannya atas pencemaran lingkungan yang diakibatkan oleh kegiatan korporasinya. Zhang Deyi yang dalam hal ini memiliki hubungan kerja dengan perusahaan Judger Holding Company sebagai pemilik kapal dan Fleet Management Ltd.

²⁷ Indonesia, *Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, Pasal 116 ayat (2) UU No.32 Tahun 2009, LN Tahun 2009 No.140, TLN No.5059.

sebagai perusahaan operator kapal, hubungan kerja antara Zhang Deyi dengan kedua Perusahaan ini memperkuat argumentasi untuk melakukan upaya meminta pertanggungjawaban pidana kepada korporasi.

Undang-Undang Pidana Indonesia mengatur bahwa yang dimaksud dengan tindak pidana korporasi adalah tindak pidana yang dilakukan oleh pengurus yang mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi atau orang yang berdasarkan hubungan kerja atau berdasarkan hubungan lain yang bertindak untuk dan atas nama korporasi atau bertindak demi kepentingan korporasi, dalam lingkup usaha atau kegiatan korporasi tersebut.²⁸ Disamping pertanggungjawaban pidana korporasi dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup memberikan legitimasi bagi negara untuk meminta pertanggungjawaban dari korporasi untuk memberikan ganti rugi terhadap tindak pidana yang dilakukan.²⁹ Masyarakat memiliki hak menuntut ganti kerugian kepada korporasi apabila korporasi melakukan pencemaran yang merugikan masyarakat baik kerugian secara materiil maupun kerugian secara immateriil.³⁰

C. PENUTUP

Penelitian ini menghasilkan dua simpulan utama. Pertama, Indonesia memiliki yurisdiksi pidana penuh terhadap kapal berbendera asing yang melakukan pencemaran di perairan pedalaman berdasarkan prinsip teritorial sebagaimana diakui UNCLOS 1982 Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 27, dikonfirmasi oleh yurisprudensi ITLOS dalam *The M/V "Saiga" (No. 2) Case (1999)* dan *The "Enrica Lexie" Incident (2020)*, serta diimplementasikan melalui Pasal 98 dan 99 UU No. 32 Tahun 2009. Kasus MV Ever Judger memperlihatkan bahwa harmonisasi antara hukum laut internasional dan hukum pidana lingkungan nasional telah berjalan, meskipun belum didukung oleh mekanisme penegakan yang optimal terhadap subjek korporasi.

²⁸ Pasal 46 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

²⁹ Indonesia, *Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, Pasal 88 UU No.32 Tahun 2009, LN Tahun 2009 No.140, TLN No.5059.

³⁰ Hendra E. Sinaga, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Pencemaran Lingkungan Hidup Akibat Kelalaian Nakhoda (Analisis Putusan Nomor 88/Pid.LH/2019/PT SMR)*, Skripsi, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan, 2023.

Kedua, korporasi pemilik dan operator kapal MV Ever Judger dapat dimintai pertanggungjawaban pidana berdasarkan doktrin *vicarious liability* dan Pasal 116 UU No. 32 Tahun 2009, mengingat kelalaian nakhoda Zhang Deyi terjadi dalam lingkup hubungan kerja dan untuk kepentingan Judger Holding Company Limited serta Fleet Management Ltd. Secara dogmatik, doktrin *vicarious liability* lebih tepat diterapkan dalam konteks ini dibandingkan *identification theory*, karena keputusan operasional yang menimbulkan pencemaran tidak harus berasal dari pucuk hierarki korporasi. Kontribusi penelitian ini terletak pada pengintegrasian kerangka hukum laut internasional dan hukum pidana lingkungan nasional sebagai satu kerangka analisis yang kohesif, yang dapat menjadi rujukan bagi penuntutan korporasi dalam kasus pencemaran laut oleh kapal asing di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Akib, Muhammad. 2014. *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional*. (Jakarta: Rajawali Pers).
- Burgess, John A, dkk.. 2017. *Law of The Sea : A Policy Primer, In The Fletcher School of Law and Diplomacy*. (Medford: Tufts University).
- Marbun, Andreas N. 2020. *Pertanggungjawaban Tindak Pidana Korporasi*. (Jakarta: Masyarakat Pemantau Peradilan Indonesia).

Publikasi

- Abdi, Yulianor. *Tindak Pidana Pencemaran Laut Akibat Tumpahan di Balikpapan dalam Perspektif Hukum Pidana Lingkungan*. Jurnal Penegakan Hukum Indonesia. Vol.3. No.2 (2022).
- Ayu, Dita Sekar dan Atik Winanti. *Analisis Asas Vicarious Liability dalam Pertanggungjawaban Pengganti atas Perbuatan Melawan Hukum Pegawai Bank*. USM Law Review. Vol.6. No.2 (2023).
- Carwan dan Sari Indah Lestari. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dan Pengurusnya dalam Penegakan Kerusakan Lingkungan Hidup Akibat Limbah B3*. Syntax Idea. Vol.5. No.11 (2023).
- Darayani, Ni Made Celin. *Kajian Hukum Pidana Internasional dalam Yurisdiksi Universal terhadap Penanggulangan Kejahatan Perompakan Laut di Indonesia*. Jurnal Ilmu Hukum Sui Generis. Vol.2. No.1 (2022).
- Ifrani dan M. Yasir Said. *Kebijakan Kriminal Non-Penal OJK dalam Mengatasi Kejahatan Cyber melalui Sistem Peer to Peer Lending*. Al-Adl: Jurnal Hukum. Vol.12. No.1 (2020).
- Muqtarib. *Tanggung Jawab Pemilik Kapal atas Kasus Tumpahan Minyak MT Alyarmouk di Perairan Kepulauan Riau Berdasarkan Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992*. LITRA : Jurnal Hukum Lingkungan Tata Ruang dan Agraria. Vol.2. No.1 (2022).
- Puspoayu, Elisabeth Septin, dkk.. *Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Pencemaran Minyak di Wilayah Teluk Balikpapan*. Jurnal Hukum: Ius Quia Iustum. Vol.25. No.3 (2018).
- Rajib, Rayi Kharisma dan Kasih Theresia Pratiwi S. *Penegakan Hukum Lingkungan terhadap Korporasi Energi: Studi Kasus PT Pertamina di Teluk Balikpapan*. Jurnal Media Akademik. Vol.4. No.5 (2026).
- Susdarwono, Endro Tri, dkk.. *Geografi Maritim Terkait Perairan Darat, Perairan Kepulauan dan Laut Wilayah Indonesia dalam Perspektif Hukum Administrasi*. Journal of Studia Legalia. Vol.5. No.1 (2024).
- Syofyan, Ahmad. *Tanggung Jawab dalam Pencemaran Laut yang Disebabkan oleh Minyak menurut Hukum Internasional*. INSPIRASI: Jurnal Ilmu Hukum Universitas Lampung. No.10 (2010).
- Utami, Kurnia dan Natalia Yeti Puspita. *Ratio Decidendi Penerapan Prinsip Yurisdiksi Teritorial Objektif dan Perlindungan dalam Ekstradisi Maria Pauline Lumowa*. Tanjungpura Law Journal. Vol.8. No.2 (2024).

Karya Ilmiah

- Rahmadhani, Novi. 2014. *Tanggung Jawab Hukum Pemulihan Pencemaran Lingkungan Laut Akibat Bocornya Pipa Kilang Minyak PT. Pertamina yang Ditabrak oleh Kapal Berbendera Asing (Studi Kasus Kapal MV. Ever Judger Miliki Panama)*. Skripsi. Palembang: Universitas Sriwijaya.
- Sinaga, Hendra E. 2023. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Pencemaran Lingkungan Hidup Akibat Kelalaian Nakhoda (Analisis Putusan Nomor 88/Pid.LH/2019/PT SMR)*. Skripsi. Medan: Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Website

- Kuswardani, Anastasia Rita Tisiana. *Keistimewaan Laut Indonesia: Kekuatan dan Tantangannya*. diakses dari <https://www.mongabay.co.id/2020/06/24/keistimewaan-laut-indonesia-kekuatan-dantantangannya/>. diakses pada 30 April 2026.

Sumber Hukum

- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3647.
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059.
- Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Nomor 89/G/2019/PTUN-JKT.
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs 1972).
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as Modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78), Annex I.
- United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982).
- International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Case No. 2, 1999.
- International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), The “Enrica Lexie” Incident (Italy v. India), Case No. 24, 2020.
- Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act 1983 (Cth), Australia.
- Wells C. 2010. *Corporate Criminal Liability in England and Wales*. Law Commission of England and Wales.