

# ANALISIS PERTANGGUNGJAWABAN TERHADAP PENCEMARAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN INDONESIA DALAM PERJANJIAN BAREBOAT CHARTER

A. Herdi Zulkarnain Sengaji, Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara  
e-mail; [Herdisengaji@gmail.com](mailto:Herdisengaji@gmail.com)

Ariawan Gunadi, Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara  
e-mail; [ariawangun@gmail.com](mailto:ariawangun@gmail.com)

doi: <https://doi.org/10.24843/KS.2025.v13.i06.p12>

## ABSTRAK

Penulisan ini bertujuan menganalisis putusan Pengadilan Nomor:941/Pid.Sus/2023/PN Btm mengenai pertanggungjawaban perusahaan pelayaran dan penyewa kapal terhadap pencemaran lingkungan di perairan Indonesia dalam perjanjian *bareboat Charter*. Pada putusan tersebut hakim menjatuhkan hukuman kepada Nakhoda Kapal yaitu Mahmoud Mohamed Abdelaziz Mohamed. kapal yang disewa adalah milik perusahaan Pelayaran Dalam putusan tersebut Kapal disita oleh Negara. Oleh karenanya Perusahaan Pelayaran tidak terima dengan keputusan pengadilan tersebut yang dianggap merugikan bagi pihak perusahaan pelayaran. Hal ini menjadi peringatan bahwa perusahaan pelayaran sebagai pemilik kapal harus lebih selektif dalam melakukan perjanjian bareboat charter, termasuk dengan memastikan bahwa penyewa memiliki kredibilitas dan sistem manajemen lingkungan yang baik. Metode penulisan dalam tulisan ini melibatkan beberapa langkah, termasuk memahami struktur putusan, mengidentifikasi isu hukum, mengevaluasi penerapan hukum, membandingkan dengan yurisprudensi, menganalisis logika hakim, dan menentukan implikasi hukum.

**Kata Kunci:** Pertanggungjawaban, Pencemaran Lingkungan, *bareboat Charter*

## ABSTRACT

*This paper aims to analyze the Court's decision Number: 941 / Pid.Sus / 2023 / PN Btm regarding the responsibility of shipping companies and ship charterers for environmental pollution in Indonesian waters in the bareboat Charter agreement. In the decision, the judge sentenced the Ship's Captain, Mahmoud Mohamed Abdelaziz Mohamed. The ship that was rented belonged to the Shipping Company. In the decision, the Ship was confiscated by the State. Therefore, the Shipping Company did not accept the court's decision which was considered detrimental to the shipping company. This is a warning that shipping companies as ship owners must be more selective in making bareboat charter agreements, including ensuring that the charterer has credibility and a good environmental management system. The writing method in this paper involves several steps, including understanding the structure of the decision, identifying legal issues, evaluating the application of the law, comparing it with jurisprudence, analyzing the judge's logic, and determining the legal implications.*

**Keywords:** *Accountability, Environmental Pollution, Bareboat Charter*

## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah *archipelagic state* atau negara kepulauan yang memiliki wilayah perairan yang lebih luas dari wilayah daratan. Hal ini dibuktikan dengan luas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (“NKRI”) adalah sebesar 5.800.000 juta km<sup>2</sup> yang berarti mencakup 2/3 dari luas seluruh wilayah Indonesia. Terlebih, Indonesia terdiri dari 17.000 pulau dan 81.000 garis pantai, serta berbatasan dengan Samudera Hindia di bagian barat dan selatan dan Samudera Pasifik di bagian utara dan timur.<sup>1</sup> Indonesia diketahui menjadi satu dari banyaknya negara maritim di dunia. Indonesia disebut sebagai negara maritim karena wilayahnya didominasi oleh lautan dan kondisi geografisnya berupa negara kepulauan yang mencakup belasan ribu pulau. Lautan Indonesia, sebagai salah satu komponen utama wilayah negara, memiliki posisi strategis sebagai jalur perdagangan internasional. Dengan ini, negara Indonesia memiliki potensi yang besar di bidang kelautan dan perikanan.<sup>2</sup> Dalam mendukung perekonomian nasional, negara Indonesia masih banyak mengandalkan kawasan perairan laut untuk berbagai hal. Diantaranya sebagai sumber pangan karena laut merupakan tempat hidup hewan dan tumbuhan laut; sebagai sarana transportasi dimana setiap benua, negara, dan provinsi hampir semuanya terpisahkan oleh lautan; sebagai tempat rekreasi dan sarana olahraga; sebagai sumber mineral dan pertambangan; sumber obat-obatan; dan alat pertahanan dan keamanan serta sarana pendidikan dan penelitian.<sup>3</sup> Transportasi laut dipandang sebagai elemen yang esensial selain karena mendukung mobilitas sumber daya laut, transportasi laut juga menghubungkan ribuan pulau di Indonesia dan menjadi penyokong perdagangan yang didukung oleh mobilitas komoditas di wilayah perairan Indonesia. Mengingat cakupan wilayah perairan Indonesia yang luas, sistem transportasi laut tidak hanya berperan sebagai penghubung antar daerah, tetapi juga memiliki dampak yang signifikan terhadap perekonomian nasional. Hal ini disebabkan oleh perannya yang krusial dalam menjamin distribusi barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya, baik untuk kebutuhan domestik maupun perdagangan internasional.

Terkait dengan aspek kepastian dan kepatuhan terhadap hukum, industri pelayaran juga menjadi salah satu subjek hukum yang sarat akan kewajiban-kewajiban hukum terutama dalam memenuhi standar keselamatan, baik standar keselamatan berlayar yang diatur dalam peraturan perundang-undangan nasional maupun konvensi-konvensi internasional yang mengatur tentang keselamatan berlayar.<sup>4</sup> Keadaan geografis ini dapat menjadikan Indonesia sebagai adidaya maritim. Potensi adidaya maritim Indonesia harus dikelola dan tidak bisa diharapkan untuk mejadi adidaya maritim tanpa adanya sebuah sistem dan tatanan yang strategis, namun juga diperlukan dukungan dari berbagai pelaku usaha di sektor maritim.<sup>5</sup> Sektor maritim di Indonesia diketahui menyumbang 22% dari produk domestik bruto. Adapun usaha di sektor maritim yang menyumbang produk domestik bruto nasional meliputi perikanan,

<sup>1</sup> Ade Nur Anugrah. Literature Review Potensi Dan Pengelolaan Sumber Daya Perikanan Laut Di Indonesia. Jurnal Sains Edukatika Indonesia (Jsei). Oktober 2021. Vol. 3, No. 2, Hal.31.

<sup>2</sup> Tania Daine Lorenz. Akibat Hukum Pencemaran Laut Berupa Tumpahan Minyak Di Indonesia. Jurnal Media Akademik (JMA) Vol.3, No.2 Februari 2025. Hlm 2

<sup>3</sup> Wasis Nugroho, and Syafrudin L Ahmad. “Pemanfaatan Komplementer Terapi Air Laut Sebagai Potensi Lokal Dalam Mendukung Kesehatan Pada Masyarakat.” Dikmas: Jurnal Pendidikan Masyarakat Dan Pengabdian2, no. 4 (2022): hlm.1197

<sup>4</sup> Melly Aida, Et. Al. 2015. Kerja Sama Regional Dalam Pengelolaan Dan Perlindungan Lingkungan Laut Di Selat Malaka. Lampung: Justice Publisher Bp Fh Unila. Hlm. 38

<sup>5</sup> Yasmine Mohabuth, Mauritius Oil Spill: Mv Wakashio Ship Captain Sentenced, , 27 Desember 2021.

transportasi laut, dan pariwisata.<sup>6</sup> Mobilitas dari seluruh sumber daya laut, seperti ikan dan barang seperti minyak digerakkan oleh transportasi laut. Pada tingkat nasional, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan turunannya, seperti Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, mengatur secara rinci mengenai kewajiban perusahaan pelayaran untuk memastikan keselamatan kapal, awak kapal, penumpang, dan lingkungan. Sementara itu, di tingkat internasional, konvensi-konvensi seperti *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL 73/78) 1973 menetapkan standar global yang harus dipatuhi oleh semua kapal yang beroperasi di perairan internasional, termasuk kapal berbendera Indonesia yang berlayar di perairan internasional. Resiko pencemaran laut adalah salah satu tantangan yang rumit bagi pelaku industri pelayaran. Pencemaran lingkungan maritim dari aktivitas pelayaran bisa berasal dari muatan atau barang muatan kapal yang tumpah ke laut dan mengakibatkan lingkungan laut tercemar. Tumpahan yang paling berdampak serius pada kelangsungan ekosistem laut adalah tumpahan minyak.<sup>7</sup> Tumpahan minyak yang berasal dari kapal terjadi di perairan Natuna pada tahun 2023.<sup>8</sup>

Pada awal Juli 2023 Bakamla RI mendeteksi aktivitas mencurigakan dari kapal MT Arman 114 di perairan Natuna Utara. Kapal tersebut memanipulasi sistem Automatic Identification System (AIS) dengan menampilkan posisi seolah-olah berada di Laut Merah, padahal faktanya berada di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia.<sup>9</sup> Kemudian kapal patroli Bakamla, KN Pulau Marore-322, mendapati MT Arman 114 sedang melakukan transfer minyak ilegal (transshipment) dengan kapal MT S Tinos berbendera Kamerun di perairan Natuna. Ketika didekati, MT Arman 114 mencoba melarikan diri dan membuang limbah minyak ke laut. Bakamla kemudian berkoordinasi dengan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM) yang membantu dalam pengejaran dan penangkapan kapal tersebut. MT Arman 114 diketahui telah membuang limbah minyak berbahaya dan beracun (limbah B3) yang menyebabkan tercemarnya perairan di Natuna. Pemeriksaan laboratorium oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) menunjukkan adanya pencemaran laut akibat pembuangan limbah oleh MT Arman 114. Pada kasus ini Nahkoda Kapal yaitu Mahmoud Mohamed Abdelaziz Mohamed yang berkewarganegaraan Mesir menjalani persidangan di Pengadilan Negeri Batam. Dalam Putusan Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN, Hukuman yang dijatuhkan dalam kasus kapal MT Arman 114 adalah hukuman penjara 7 tahun dan denda Rp 5 miliar. Putusan PN Batam ini memperkuat posisi hukum bahwa dalam perjanjian *bareboat charter*, tanggung jawab atas pencemaran lingkungan lebih diarahkan kepada penyewa kapal. Dalam hal terjadinya pencemaran lingkungan di wilayah perairan oleh pencarter, maka asas *polluter pays* berlaku dan berimplikasi pada ditahannya kapal tersebut. Hal ini menandakan bahwa tidak serta merta klusula indemnitas dapat melindungi kepentingan perusahaan pelayaran nasional sebagai pemilik kapal dalam konteks penahanan kapal karena tindakan pencemaran lingkungan perairan di Indonesia. Bilamana kapal yang disewakan terlibat dalam tindakan pencemaran lingkungan, maka kapal dapat ditahan (*arrest of ship*) sesuai dengan

---

<sup>6</sup> Davide Saveso, Dkk, "The Mauritius Oil Spill: What's Next?" *Pollutants*, Edisi No. 1 Tahun 2021, Hlm. 18.

<sup>7</sup> Yasmine Mohabuth, Mauritius Oil Spill: Mv Wakashio Ship Captain Sentenced, , 27 Desember 2021.

<sup>8</sup> Tempo, Bakamla Minta Kapal Mt Arman Segera Dipindah Menjauh Dari Pipa Gas Bawah Laut Di Perairan Batam, <https://www.tempo.co/arsip/bakamla-minta-kapal-mt-arman-segera-dipindah-menjauh-dari-pipa-gas-bawah-laut-di-perairan-batam--27158>

<sup>9</sup> Zona Jakarta. MT Arman 114 Kapal Super Tanker Iran Rampasan Indonesia yang Mengancam Singapura Siap Bakamla Pindahkan. (2024). <https://www.zonajakarta.com/nasional/67313407222/mt-arman-114-kapal-super-tanker-iran-rampasan-indonesia-yang-mengancam-singapura-siap-bakamla-pindahkan>

ketentuan Pasal 223 ayat (1) UU 17/2008. Kapal yang ditahan karena terlibat dalam tindakan pencemaran lingkungan tentu akan merugikan perusahaan pelayaran nasional selaku pemilik kapal.

Kerugian pertama muncul dari aspek profit perusahaan pelayaran nasional, Apabila kapal tersebut ditahan, maka kapal tersebut tidak bisa beroperasi yang berarti kapal tersebut tidak bisa mendatangkan keuntungan bagi perusahaan pelayaran nasional. Kerugian kedua muncul dari aspek kerugian kontraktual, yakni perusahaan pelayaran nasional selaku pemilik kapal yang telah memenuhi kewajibannya dalam kontrak carter kapal kosong, harus mengalami kerugian karena pencarter tidak menjalankan kewajiban kontraktualnya. Dalam kasus ini perbuatan pencemaran laut dinilai sebagai pelanggaran hukum berdasarkan UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Meskipun kapal dalam status *bareboat charter*, hakim menilai apakah pemilik kapal tetap memiliki tanggung jawab hukum jika terbukti ada kelalaian dalam aspek pemeliharaan kapal, sertifikasi kelaiklautan, atau pengawasan terhadap penggunaan kapal. Penulis melihat hal ini sebagai permasalahan hukum dan akan diteliti dalam penulisan ini untuk melihat dan menganalisis bagaimana “tanggungjawab pelaku dan perusahaan pelayaran terhadap pencemaran Lingkungan dalam Perjanjian *Bareboat Charter* pada Studi Putusan Nomor:941/Pid.Sus/2023/PN Btm”. Adapun *state of the art* dari penulisan ini merujuk pada penelitian terdahulu yang berjudul Tanggung Jawab Pemilik Kapal Dalam Perjanjian Carter Kapal Berdasarkan Waktu Di Pt Buana Jaya Pratama (Studi Kasus Putusan Pengadilan Tinggi Nomor: 745/Pdt/2016/Pt.Dki.) Pada penelitian tersebut mengkaji tanggung jawab pemilik kapal dalam perjanjian carter kapal berdasarkan waktu di PT Buana Jaya Pratama. Sedangkan dalam penelitian ini membahas mengenai bentuk tanggung jawab dari penyewa dan pemilik kapal berdasarkan perjanjian *Bareboat Charter* dengan menganalisis putusan Nomor:941/Pid.Sus/2023/PN Btm .

## 1.2. Rumusan Masalah

Berikut pernyataan permasalahan yang diperoleh dari penjelasan latar belakang permasalahan

1. Bagaimana tanggungjawab perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal dalam perjanjian bareboat charter ketika terjadi pencemaran lingkungan di perairan Indonesia dalam Putusan Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN Btm?
2. Bagaimana pertimbangan hukum Majelis Hakim dalam Putusan Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN Btm dalam menentukan tanggung jawab atas pencemaran laut oleh kapal yang disewakan secara bareboat charter?

## 1.3. Tujuan Penulisan

Artikel ini disusun dengan tujuan untuk mengkaji tentang tanggung jawab terhadap pelaku pencemaran lingkungan laut, serta untuk menganalisis pertimbangan Hakim dalam menjatuhkan hukuman dalam putusan pengadilan mengenai tanggung jawab pelaku pencemaran lingkungan dalam Perjanjian *Bareboat Charter*.

## 2. METODE PENELITIAN

Metodologi penelitian hukum normatif digunakan dalam penulisan penelitian ilmiah ini. Penelitian ini berfokus pada norma-norma hukum serta Putusan

Pengadilan sebagai objek utamanya<sup>10</sup> Penelitian hukum normatif menjadikan norma hukum positif sebagai objek kajiannya.<sup>11</sup> Penelitian ini mengambil sumber-sumber primer dan sekunder yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan serta Putusan Pengadilan.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1. Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran Selaku Pemilik Kapal Dalam Perjanjian Bareboat Charter Ketika Terjadi Pencemaran Lingkungan di Perairan Indonesia: Studi Putusan Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN Btm.

Tumpahan minyak di laut memberikan dampak yang sangat merugikan pada ekosistem laut. Minyak yang tumpah mengandung bahan kimia berbahaya yang dapat menyebabkan kerusakan pada kehidupan laut. Ikan dan biota laut lainnya terpapar oleh bahan kimia beracun ini, yang dapat mengakibatkan kematian dan penurunan jumlah populasi mereka. Selain itu, minyak yang tumpah dapat menyebabkan iritasi pada mata, kulit, dan saluran pernapasan, bahkan berpotensi berdampak fatal. Karena minyak berat ini sulit menguap, membersihkannya dari air laut menjadi tugas yang sulit, yang pada akhirnya menurunkan kualitas air laut.<sup>12</sup> Pencemaran air di Indonesia terkait dengan Tumpahan minyak dapat merusak udara, tanah, dan udara, serta mengganggu kualitas lingkungan secara keseluruhan. Hal ini dapat menyebabkan kerusakan pada sumber daya alam dan mengancam kesehatan manusia dan hewan.<sup>13</sup> Usaha dibidang pelayaran niaga atau perkapalan merupakan jenis usaha yang bersifat capital intensive (padat modal), memerlukan sangat banyak modal karena harga sebuah kapal sangat tinggi dan biaya organisasi bagi perusahaan pelayaran liner service juga tinggi. Perkembangan pelayaran niaga modern dimulai saat penemuan mesin uap oleh James Watt sekitar abad ke-18 dan terus berkembang hingga ke revolusi industri (Rahayu, 2019). Sejak saat itu dunia pelayaran niaga masih terus berkembang dan masih mencari sarana angkutan laut yang paling efisien yang dianggap mampu menghemat energi di satu pihak dan dipihak yang lain. Pengembangan lain yang dilakukan ialah berkaitan dengan peningkatan daya muat kapal untuk memperoleh penghasilan uang tambahan secara maksimal. Penyelenggaraan jenis-jenis usaha pelayaran tersebut, membutuhkan jenis kapal yang berbeda-beda, sesuai dengan jenis komoditi yang menjadi obyek pengangkutan yang dibidik oleh pemilik usaha pelayaran.<sup>14</sup> Sudah barang tentu pertimbangan seperti itu tidak bersifat mutlak, artinya ada juga pertimbangan lain yang dapat mendorong orang atau perusahaan untuk menyewakan kapal niaga. Bisnis pencarteran kapal merupakan kegiatan yang sangat penting di kalangan niaga, khususnya di dalam pelayaran internasional (interocean shipping), dimana dibutuhkan banyak kapal guna pemenuhan kebutuhan industry pelayaran yang memiliki

---

<sup>10</sup>Diantha, I Made Pasek, Ni Ketut Supasti D., Dan I Gede Artha. Metode Penelitian Hukum Dan Penulisan Disertasi. (Denpasar: Swastu Nulus, 2018), 4.

<sup>11</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Penuntun Praktis Metode Penelitian Dan Penulisan Karya Ilmiah Hukum*, Cetakan Ke-1, (Bandung: Kemi Media, 2015), Hlm. 5.

<sup>12</sup> Nur Afif Anisa. Analisis Dampak Lingkungan Wilayah Pesisir Akibat Tumpahan Oil Spill di Karawang. Media Hukum Indonesia (MHI). Vol.2, No.2 (2024). hlm 193.

<sup>13</sup> Firdaus, W. R. Prinsip Pencemar Membayar Menyoal Tanggung Jawab PT Pertamina Hulu Energi Offshore Northwest Java (ONWJ) atas Pencemaran Minyak di Perairan Karawang. Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia, 8, no. 1 (2021). hlm. 198

<sup>14</sup> Tri Mardalena. Analisis Sistem Manajemen Sewa Menyewakapaldiperusahaan Jasa Pelayaran Tanjung Balai Karimun kabupaten Karimun Provinsi Kepulauan riau. Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen, Ekonomi, dan Akuntansi) Vol. 4 No. 3, (2020). hlm. 1285

kekhususan ataupun pelayaran liner service, untuk pengangkutan bulk cargo, serta berbagai keperluan industrial carrier dan lain-lain. Kapal-kapal sewaan tersebut dibutuhkan untuk memenuhi keperluan perusahaan pelayaran yang belum memiliki armada milik sendiri juga oleh perusahaan pelayaran besar yang masih memerlukan tambahan tonnage untuk menutupi kekurangan space dalam usaha pelayaran.<sup>15</sup> Dunia bisnis/pelayaran niaga tidak terlepas dari pemakaian kapal sebagai sarana pengangkut orang maupun barang. Harga kapal yang sangat mahal terkadang menuntut pebisnis untuk memilih menyewa atau menyewakan kapal miliknya. Ada berbagai faktor yang mempengaruhi keputusan untuk sewa menyewa kapal ini, seperti : pengadaan kapal atau investasi kapal (baru atau bekas), untuk memenuhi kebutuhan atau mengisi jadwal pelayaran dalam masa tertentu, pengusaha yang membuka usaha bisnis perkapalan dengan menyewakan kapal-kapal miliknya tanpa mendirikan perusahaan pelayaran.<sup>16</sup>

Perjanjian bareboat charter merupakan jenis perjanjian sewa kapal yang mengalihkan penguasaan dan pengoperasian kapal sepenuhnya kepada penyewa (*charterer*), termasuk awak, teknis, dan manajemen kapal. Namun, kepemilikan hukum atas kapal tetap berada pada pemilik kapal (*shipowner*). Dalam hukum maritim internasional dan hukum Indonesia (UU No. 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran), penyewa dalam *bareboat charter* dianggap sebagai operator yang bertanggung jawab atas operasional kapal. Namun pemilik kapal tetap memiliki kewajiban hukum terkait pendaftaran kapal, pemenuhan dokumen keselamatan, dan tanggung jawab administratif lainnya. *Bareboat Charter* (dalam Bahasa Indonesia disebut juga sewa kapal tanpa awak) adalah suatu bentuk perjanjian sewa menyewa kapal laut, di mana pemilik kapal (*owner*) menyerahkan kapal kepada penyewa (*charterer*) tanpa awak kapal dan tanpa perlengkapan operasionalnya. Dalam putusan Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN Btm. terdakwa Mahmoud Mohamed Abdelaziz Mohamed Hatiba dinyatakan bersalah atas tindak pidana lingkungan hidup. Majelis hakim memutuskan untuk merampas kapal MT Arman **114 beserta muatan light crude oil sebanyak ±272.629,067 metrik ton** untuk negara, dengan estimasi nilai mencapai Rp4,6 triliun. Putusan ini didasarkan pada pertimbangan bahwa kapal dan muatannya merupakan alat dan hasil dari tindak pidana pencemaran laut. Pemilik kapal, Ocean Mark Shipping Inc (OMS), melalui kuasa hukumnya, mengajukan gugatan perlawanan (*derden verzet*) terhadap putusan tersebut. Penyitaan dan perampasan kapal serta muatan tidak memiliki dasar hukum yang kuat, karena OMS sebagai pemilik sah tidak terlibat dalam tindak pidana tersebut.

- a. Putusan pengadilan mengandung kekhilafan, karena tidak mempertimbangkan hak-hak pemilik kapal yang tidak bersalah.
- b. Menurut hukum internasional, khususnya UNCLOS 1982 dan Konvensi Penangkapan Kapal 1999, kapal berbendera asing yang ditangkap harus dilepaskan jika pemiliknya memberikan jaminan yang memadai.

OMS juga mengajukan gugatan perdata terhadap Kejaksaan Negeri Batam dan Badan Pemulihan Aset (BPA) Kejaksaan Agung RI, serta meminta penundaan eksekusi dan pelepasan kapal hingga ada putusan hukum yang berkekuatan tetap (*inkracht*). Putusan Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN Btm merupakan preseden penting dalam

---

Djaja, H. Perjanjian Carter Kapal Niaga Dalam Perspektif Hukumperjanjiandi Indonesia. *Jurnal Cakrawala Hukum*, Vol. 6, No. 1 (2015): 26–35.

F.D.C Sudjatmiko. *Sewa Menyewa Kapal, Substansi, Perjanjian Sewa dan operasi Biaya Pada Shipowner Dan Charter*. Jakarta: 2012. Hlm 24

penegakan hukum lingkungan di Indonesia, khususnya terkait dengan pelanggaran oleh kapal asing.

Namun kasus ini juga menyoroti kompleksitas hukum internasional dan perlindungan hak-hak pemilik kapal yang tidak terlibat dalam tindak pidana. Proses hukum yang sedang berlangsung, termasuk gugatan perdata dan perlawanan eksekusi, akan menjadi penentu dalam penyelesaian akhir kasus ini. Dalam perjanjian ini penyewa:

- a. Bertanggung jawab penuh atas pengoperasian kapal, termasuk penyediaan awak kapal, perawatan, perbaikan, serta pemenuhan syarat keselamatan dan perizinan.
- b. Secara hukum menguasai kapal layaknya pemilik selama masa sewa (meskipun tidak menjadi pemilik sah secara yuridis).
- c. Menjalankan kapal atas namanya sendiri dan bertanggung jawab atas tindakan hukum atau perbuatan melawan hukum yang terjadi selama masa *charter*.

Dalam hubungan bareboat charter kapal disewakan tanpa awak dan pengoperasian kapal sepenuhnya berada di tangan penyewa (*charterer*). Secara hukum pemilik kapal menyerahkan kontrol operasional kepada penyewa selama masa sewa. Namun pemilik kapal tetap dapat dimintai pertanggungjawaban, terutama apabila terjadi pencemaran lingkungan yang disebabkan oleh kapal tersebut. Hal ini karena:<sup>17</sup>

- a. Tanggung jawab hukum terhadap kepemilikan kapal, meskipun pengoperasian kapal dipegang oleh penyewa, pemilik tetap memiliki tanggung jawab hukum atas kapal yang mereka miliki, khususnya dalam aspek keselamatan dan kepatuhan terhadap peraturan lingkungan.
- b. Kewajiban Memastikan Kapal Layak dan Memenuhi Standar Lingkungan. Pemilik wajib memastikan kapal dalam kondisi laik laut (*seaworthy*) dan memenuhi standar lingkungan yang berlaku. Jika pencemaran terjadi karena kelalaian dalam hal ini (misalnya kapal tidak terawat, sistem pengolahan limbah tidak berfungsi), pemilik dapat dimintai pertanggungjawaban.
- c. Ketentuan Peraturan Perundang-undangan dan Konvensi Internasional. Beberapa peraturan nasional dan konvensi internasional (misal MARPOL, CLC Convention) menetapkan bahwa pemilik kapal bertanggung jawab atas pencemaran, meskipun kapal dioperasikan oleh pihak lain. Ini untuk menjamin adanya pihak yang bertanggung jawab yang dapat dimintai ganti rugi.
- d. Prinsip Tanggung Jawab Terbatas Tidak Membebaskan Pemilik Meskipun ada prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability*), pemilik tidak bisa lepas dari tanggung jawab mutlak apabila pencemaran berasal dari kapal yang dimilikinya.

W Secara teori penanggungjawab utama atas pencemaran oleh kapal dalam bareboat charter adalah penyewa kapal, karena mereka yang mengoperasikan kapal. Namun, dalam praktiknya, pemilik kapal bisa turut dimintai tanggung jawab. Berdasarkan Putusan No.941/Pid.Sus/2023/PN Btm, perlu dilihat siapa yang dijatuhi pidana: penyewa atau juga pemilik kapal. Jika pemilik kapal turut dimintai

---

Rachmat Setiawan, Tinjauan Elementer Perbuatan Melawan Hukum, (Bandung: Alumni, 1982), Hlm. 15.

pertanggungjawaban, maka dapat disimpulkan bahwa dalam konteks Indonesia, pemilik kapal tetap bisa dimintai pertanggungjawaban hukum, walaupun ada perjanjian *bareboat charter*.

### 3.2. Pertimbangan hukum Majelis Hakim dalam Putusan Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN Btm dalam menentukan tanggung jawab atas pencemaran laut oleh kapal yang disewakan secara *bareboat charter*

Dalam kasus ini perbuatan pencemaran laut dinilai sebagai pelanggaran hukum berdasarkan UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Meskipun kapal dalam status *bareboat charter*, hakim menilai apakah pemilik kapal tetap memiliki tanggung jawab hukum jika terbukti ada kelalaian dalam aspek pemeliharaan kapal, sertifikasi kelaiklautan, atau pengawasan terhadap penggunaan kapal. Putusan menunjukkan bahwa dalam hubungan *bareboat charter*, unsur kelalaian oleh pemilik kapal bisa menimbulkan pertanggungjawaban hukum, meskipun pengoperasian kapal dilakukan oleh penyewa. Implementasi dalam putusan ini bahwa menyatakan bahwa seseorang (misalnya pemilik atau atasan) dapat dimintai tanggung jawab atas perbuatan pihak lain (misalnya pekerja, penyewa, atau agen), jika terdapat hubungan hukum tertentu yang menimbulkan kewajiban pengawasan. Dalam *bareboat charter*, biasanya pemilik tidak bertanggung jawab secara langsung atas perbuatan penyewa karena penguasaan kapal diserahkan sepenuhnya, maka disebut dengan teori Teori *Vicarious Liability* (Tanggung Jawab Pengganti)<sup>18</sup>. Namun jika dalam kontrak atau praktiknya pemilik kapal masih memiliki kontrol tertentu (misalnya persetujuan rute, pemenuhan kewajiban sertifikasi lingkungan), maka *vicarious liability* bisa timbul. Putusan PN Batam menunjukkan bahwa hakim mempertimbangkan kemungkinan tanggung jawab pemilik sebagai bentuk tanggung jawab pengganti jika ada bukti bahwa pemilik lalai menjalankan tanggung jawab administratif atau teknis. Jika hakim menggunakan pendekatan *strict liability*, maka pemilik kapal bisa tetap bertanggung jawab tanpa perlu pembuktian kesalahan. Jika hakim membebaskan pemilik, maka hakim mengakui bahwa pengoperasian kapal sepenuhnya di tangan penyewa, sesuai prinsip *bareboat charter*. Dalam perkara ini Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batam menjatuhkan pidana terhadap terdakwa Mahmoud Abdelaziz Mohamed Hatiba, nahkoda kapal MT Arman 114, atas tindak pidana pencemaran laut di perairan Indonesia.

Dalam konteks hukum lingkungan, **strict liability** diterapkan di mana pelaku dapat dimintai pertanggungjawaban **tanpa perlu dibuktikan kesalahan atau kelalaiannya**, cukup dengan menunjukkan bahwa perbuatannya menyebabkan pencemaran atau kerusakan lingkungan. Aplikasi dalam Putusan ini :

- a. UU No. 32 Tahun 2009 memuat prinsip *strict liability* dalam Pasal 88, yang menyatakan bahwa penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang menimbulkan pencemaran wajib menanggung kerugian tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan.
- b. Hakim dalam Putusan 941/Pid.Sus/2023/PN Btm dapat menerapkan teori ini kepada pemilik kapal, jika terbukti kapal yang dimilikinya menyebabkan pencemaran, terlepas dari apakah pemilik terlibat langsung atau tidak dalam pengoperasiannya.

---

Syahmin Ak , Hukum Kontrak Internasional, Rjagrafindo Persada, Jakarta, 2006.Hlm.14

- c. Ini memperkuat argumentasi bahwa pemilik kapal tetap memiliki potensi tanggung jawab, terutama jika struktur kepemilikan dan operasional tidak jelas atau tidak dipisahkan secara tegas dalam kontrak charter.

Dan teori hukum lingkungan yakni prinsip kehati-hatian menyatakan bahwa ketidaktahuan tentang risiko lingkungan tidak dapat dijadikan alasan untuk tidak melakukan tindakan pencegahan. Aplikasi dalam Putusan ini bahwa :

- a. Pemilik kapal memiliki kewajiban untuk menerapkan prinsip kehati-hatian dengan memastikan kapal yang disewakan berada dalam kondisi teknis dan hukum yang tidak membahayakan lingkungan.
- b. Jika pemilik lalai memastikan bahwa kapal memiliki sistem pencegah pencemaran, atau tidak menegakkan ketentuan lingkungan dalam kontrak sewa, maka ia melanggar prinsip kehati-hatian.
- c. Putusan ini menunjukkan bahwa aspek preventif juga dinilai oleh hakim sebagai dasar untuk menilai tanggung jawab pidana/administratif.

Hakim menilai bahwa unsur tindak pidana pencemaran lingkungan laut telah terpenuhi secara sah dan meyakinkan, sebagaimana diatur dalam:

- 1) Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup,
- 2) **PP Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.**
- 3) dan ketentuan pidana relevan lainnya.

Hakim tidak mempersoalkan perlu tidaknya adanya niat atau kesengajaan (*mens rea*), karena dalam perkara pencemaran lingkungan laut berlaku prinsip *strict liability* yaitu tanggung jawab mutlak.

Pengadilan memutuskan bahwa kapal merupakan alat tindak pidana dan memerintahkan perampasan kapal untuk negara. Menurut hukum pidana Indonesia (Pasal 39 KUHP): Barang milik siapapun yang digunakan untuk melakukan kejahatan dapat dirampas untuk negara. Jika OMS tidak melakukan *due diligence* terhadap penyewa atau mengetahui dan membiarkan kapal digunakan secara ilegal, maka negara dapat merampas kapal secara sah. Putusan Pengadilan Negeri Batam terhadap Kapten Kapal MT Arman 114, Mahmoud Mohamed Abdelaziz Mohamed Hatiba (selanjutnya disingkat MMAMH), mencerminkan penegakan hukum yang tegas dalam kasus-kasus pencemaran lingkungan laut, terutama yang dilakukan oleh kapal-kapal asing yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia. Namun perampasan kapal sebagai alat kejahatan tetap dijatuhkan oleh hakim, sehingga menimbulkan keberatan dari pemilik kapal yang kemudian mengajukan gugatan perdata terhadap putusan tersebut. Pengadilan Negeri Batam dalam putusan tersebut menyatakan bahwa terdakwa melakukan tindakan melanggar hukum, yaitu melakukan pencemaran laut melalui kegiatan pembuangan limbah atau minyak ke laut tanpa izin. Hal ini melanggar: Kerugian tersebut bersifat: Materiil: biaya pemulihan lingkungan, terganggunya kegiatan ekonomi masyarakat pesisir dan Imateriil: rusaknya ekosistem dan keanekaragaman hayati laut. Putusan menyebut bahwa tumpahan limbah berasal dari kapal **MT Arman 114**, yang secara faktual berada di wilayah laut Indonesia saat kejadian. Terdakwa sebagai **kapten kapal** bertanggung jawab langsung atas operasional kapal dan pengawasan muatan serta sistem pembuangan.

Hakim menilai bahwa tindakan terdakwa mengandung unsur kelalaian berat (*gross negligence*), karena:

- a. Tidak mengendalikan sistem pembuangan limbah kapal dengan benar.
- b. Tidak mengambil langkah-langkah pencegahan setelah insiden terjadi.
- c. Tidak mematuhi prosedur internasional maupun nasional terkait pembuangan limbah kapal.

Meskipun unsur kesalahan dibuktikan, dalam konteks UU PPLH, pertanggungjawaban ini tetap dapat dibebankan berdasarkan asas *strict liability* (Pasal 88), yang tidak mewajibkan pembuktian niat jahat (*mens rea*). Penerapan teori tanggung jawab dalam putusan ini menegaskan bahwa:

- a. Subjek hukum perorangan (kapten kapal) dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas pencemaran lingkungan.
- b. Asas tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dapat diterapkan untuk menjamin efektivitas penegakan hukum lingkungan.
- c. Menjadi preseden dalam pemberlakuan prinsip *polluter pays* terhadap pelaku pencemaran laut di wilayah yurisdiksi Indonesia.

*Bareboat Charter* (disebut juga *demise charter*) adalah bentuk perjanjian sewa kapal di mana: Pihak penyewa (*charterer*) menerima kapal dalam kondisi kosong (tanpa kru, bahan bakar), Penyewa mengambil alih seluruh tanggung jawab operasional kapal, termasuk pengadaan awak kapal, pemeliharaan, pengelolaan komersial, dan kepatuhan hukum.<sup>19</sup>

Penyewa dianggap seperti “pemilik sementara” selama masa sewa berlangsung (*possession and control* berada di tangan penyewa). Karena penguasaan kapal beralih ke penyewa: Penyewa bertanggung jawab penuh atas segala aktivitas pelayaran, termasuk kecelakaan laut, pencemaran, atau pelanggaran hukum. Pemilik kapal tidak bertanggung jawab langsung, kecuali terbukti lalai dalam menyerahkan kapal yang layak laut (*seaworthy*). Dalam praktiknya penyewa wajib:

- a. Memenuhi semua izin pelayaran (SPB), keimigrasian, dokumen kru, dan ketentuan lingkungan.
- b. Memastikan kapal sesuai dengan klasifikasi dan memenuhi persyaratan keselamatan.

Misalnya bila kapal digunakan untuk kegiatan yang menyebabkan pencemaran laut atau ditahan otoritas pelabuhan, pemilik bisa memutuskan kontrak dan menuntut kerugian. Otoritas pelabuhan dan lingkungan dapat menahan kapal tanpa memedulikan struktur kontraktual. Namun dalam sengketa hukum, penting untuk menentukan siapa pihak yang menguasai kapal secara nyata, yaitu penyewa bareboat. Jika kapal MT Arman 114 disewakan melalui perjanjian bareboat charter, maka:

---

<sup>19</sup> Lasse, 2014. Manajemen Kepelabuhanan. Jakarta, Raja Grafindo Persada. Hlm 21

Tabel 1. Jika kapal MT Arman 114 disewakan melalui perjanjian bareboat charter

Aspek	Analisis
Tanggung jawab pencemaran laut	Menjadi beban penyewa, karena ia menguasai kapal dan bertanggung jawab atas operasional.
Kewajiban administrasi dan izin berlayar	Merupakan kewajiban penyewa. Kegagalan mengurus izin dapat dikenakan sanksi administratif.
Tanggung jawab terhadap kru	Ada di pihak penyewa, termasuk dokumen keimigrasian, gaji, dan pemulangan.
Pemilik kapal	Dapat melakukan pemutusan kontrak jika kapal digunakan secara tidak sah atau menyebabkan kerugian hukum.
Gugatan dari pihak ketiga	Pihak yang dirugikan (misalnya negara atau pemilik muatan) akan mengarahkannya pada penyewa, bukan pemilik kapal.

Sumber: data yang diolah

Hakim juga mempertimbangkan asas proporsionalitas dalam menjatuhkan sanksi: Pidana penjara dan denda dijatuhkan kepada pelaku langsung; Perampasan kapal dilakukan sebagai tindakan preventif untuk menghindari penyalahgunaan kembali dan sebagai sanksi terhadap benda (*in rem*) yang digunakan dalam kejahatan. Langkah ini juga sejalan dengan prinsip penjeratan (*deterrence*) terhadap pihak-pihak yang mengabaikan tanggung jawab lingkungan dalam kegiatan pelayaran komersial. Pertimbangan hakim didasarkan pada fakta bahwa: Pencemaran terjadi di wilayah yurisdiksi lingkungan Indonesia (kemungkinan ZEE); Kapal yang melakukan pencemaran berada dalam pengawasan Indonesia meskipun berbendera asing atau disewa asing. Hal ini menunjukkan bahwa hakim mengakui kewenangan nasional untuk menegakkan hukum lingkungan terhadap kapal asing, sesuai dengan UNCLOS 1982, terutama Pasal 211 dan 217. Hakim mempertimbangkan beberapa faktor saat memutus perkara kapal MT Arman, termasuk bukti-bukti yang ada, kesaksian saksi, serta peraturan perundang-undangan yang berlaku. Mereka juga mempertimbangkan faktor keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan bagi masyarakat

Putusan ini dapat mendorong partisipasi masyarakat dalam pelaporan dugaan pencemaran, serta memperkuat peran organisasi masyarakat sipil (OMS) dalam pengawasan. Putusan ini menegaskan bahwa perairan Indonesia bukan tempat bebas bagi praktik pelayaran yang merusak lingkungan, bahkan jika pelakunya: menggunakan kapal asing, beroperasi di perairan terbuka, atau menyewakan kapal melalui sistem *bareboat charter*.<sup>20</sup> Dalam kasus Kapten Kapal MT Arman 114, dinyatakan bahwa putusan sudah inkrah, berarti terdakwa dan/atau jaksa tidak lagi mengajukan banding atau kasasi, atau upaya tersebut telah ditolak oleh pengadilan yang lebih tinggi. Jaksa penuntut umum berwenang untuk melakukan eksekusi terhadap pidana badan dan pidana denda sebagaimana diatur dalam Pasal 270 KUHP. Dalam kasus ini, pidana penjara 7 tahun dan denda Rp 5 miliar atau kurungan 6 bulan dapat segera dijalankan. Kapal MT Arman 114 dan seluruh muatannya yang disita negara dapat **secara sah dikuasai dan ditentukan nasibnya oleh negara**, seperti dijual, dimusnahkan, atau digunakan untuk kepentingan publik, sesuai Pasal 46 KUHP. Putusan inkrah

<sup>20</sup> Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 941/Pid.Sus/2023/Pn Btm, Tanggal 10 Juli 2024, Pertimbangan Majelis Hakim Terkait Dampak Pencemaran Dan Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Mt Arman 114.

memiliki daya pembuktian yang sempurna dan menjadi yurisprudensi tetap bila kasus serupa muncul. Tidak bisa lagi diperdebatkan dalam proses hukum biasa. Putusan pidana yang telah inkrah dapat digunakan sebagai **dasar gugatan ganti rugi perdata** oleh korban pencemaran atau negara, berdasarkan asas *actio civilis ex delicto*. Putusan yang telah inkrah penting dalam konteks: Kepastian hukum: Hak dan kewajiban para pihak menjadi jelas dan mengikat. Efektivitas penegakan hukum: Negara dapat menjalankan amar putusan secara penuh. Perlindungan hukum bagi lingkungan dan masyarakat: Menjamin bahwa pelaku pencemaran mendapatkan sanksi yang tegas dan tidak dapat menghindari pertanggungjawaban hukum. Putusan Nomor 941/Pid.Sus/2023/PN Btm memiliki implikasi yuridis strategis yang menegaskan bahwa: Penegakan hukum lingkungan di laut Indonesia tidak mengenal batas kebangsaan kapal, Pemilik, operator, maupun pengguna kapal dapat dimintai pertanggungjawaban secara pidana maupun perdata, negara berhak menyita alat tindak pidana lingkungan demi kepentingan perlindungan ekologis dan kedaulatan hukum nasional. Hal ini penting untuk menunjukkan kepada masyarakat bahwa negara berdaulat atas ruang lautnya dan hukum Indonesia berlaku terhadap siapapun yang melakukan pencemaran di wilayah yurisdiksi nasional. Dengan adanya kasus ini, masyarakat semakin terdorong untuk: mendesak pemerintah meningkatkan pengawasan kapal di wilayah laut Indonesia, memperketat regulasi pengelolaan limbah kapal, memperjelas mekanisme pertanggungjawaban dalam skema bareboat charter. Putusan ini membuka ruang diskusi publik dan advokasi agar instrumen hukum dan kelembagaan diperkuat, demi perlindungan lingkungan laut secara berkelanjutan. Masyarakat mendapatkan contoh konkret bahwa pengadilan bisa menjadi instrumen keadilan lingkungan, bukan hanya alat pemidanaan biasa. Dengan menegakkan hukum secara adil dan mempertimbangkan aspek teknis pelayaran, perjanjian sewa, serta ekologi laut, putusan ini dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap sistem peradilan pidana lingkungan.

#### 4. KESIMPULAN

Tanggung Jawab Operasional Dalam Skema Bareboat Charter, Dalam perjanjian bareboat charter, tanggung jawab operasional kapal sepenuhnya dialihkan dari pemilik kapal kepada penyewa. Hal ini mencakup pengendalian atas navigasi, pengawakan, pengelolaan teknis, hingga sistem pengolahan limbah kapal. Oleh karena itu, ketika terjadi pencemaran lingkungan oleh kapal yang disewakan, seperti dalam perkara MT Arman 114, tanggung jawab pidana secara langsung dibebankan kepada pihak yang mengoperasikan kapal, yaitu nakhoda dan/atau penyewa, bukan kepada pemilik kapal. Penerapan Prinsip Strict Liability dan Perampasan Alat Kejahatan. Meskipun pemilik kapal tidak dipidana, pengadilan tetap menjatuhkan perampasan terhadap kapal MT Arman 114 sebagai alat kejahatan, berdasarkan prinsip strict liability dalam hukum lingkungan. Ini menunjukkan bahwa negara tetap dapat mengambil tindakan tegas terhadap sarana atau fasilitas yang digunakan untuk melakukan pencemaran lingkungan, meskipun secara hukum benda tersebut dimiliki oleh pihak ketiga yang tidak terlibat langsung. Konsekuensi Hukum dan Implikasi Praktis bagi Pemilik Kapal. Meskipun tidak dibebankan tanggung jawab pidana, pemilik kapal tetap menghadapi risiko hukum berupa kehilangan kapal karena perampasan negara. Hal ini menjadi peringatan bahwa perusahaan pelayaran sebagai pemilik kapal harus lebih selektif dalam melakukan perjanjian bareboat charter, termasuk dengan memastikan bahwa penyewa memiliki kredibilitas dan sistem manajemen lingkungan yang baik. Dalam

konteks perdata, pemilik juga tetap dapat dimintakan pertanggungjawaban apabila terbukti lalai dalam melakukan due diligence sebelum menyerahkan kapal. Pertimbangan Hukum Pengadilan Terhadap Pemilik Kapal Majelis Hakim dalam perkara ini secara tegas membedakan antara tanggung jawab pemilik kapal secara keperdataan dengan tanggung jawab pidana. Dalam konteks pidana, pengadilan tidak menemukan bukti bahwa pemilik kapal (perusahaan pelayaran nasional) memiliki keterlibatan langsung atau kelalaian berat terhadap pencemaran yang terjadi. Oleh sebab itu, pengadilan tidak memperluas pertanggungjawaban pidana kepada pemilik kapal, sejalan dengan asas *personal responsibility* dan prinsip *individual criminal liability*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aida, Melly, and M. Farid Al-Rianto. "Kerja Sama Regional Dalam Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan Laut di Selat Malaka." (2015).
- Annisa, Nur Afif, Putri Vionica, and Ubaidillah Kamal. "Analisis Dampak Lingkungan Wilayah Pesisir Akibat Tumpahan Oil Spill di Karawang." *Media Hukum Indonesia (MHI)* 2, no. 2 (2024): 192-196.
- Anugrah, Ade Nur, and Arindra Alfarizi. "Literature review potensi dan pengelolaan sumber daya perikanan laut di Indonesia." *Jurnal Sains Edukatika Indonesia (JSEI)* 3, no. 2 (2021).
- Davide Saveo, dkk, "The Mauritius Oil Spill: What's Next?" *Pollutants*, Edisi No. 1 Tahun 2021
- Diantha, I Made Pasek, Ni Ketut Supasti D., dan I Gede Artha. *Metode Penelitian Hukum dan Penulisan Disertasi*. Denpasar: Swastu Nulus, 2018.
- Djaja, Hendra. "Perjanjian Carter Kapal Niaga Dalam Perspektif Hukum Perjanjian Di Indonesia." *Jurnal Cakrawala Hukum* 6, no. 1 (2015): 26-35.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Penuntun Praktis Metode Penelitian dan Penulisan Karya Ilmiah Hukum*, Cetakan ke-1, Bandung: Keni Media, 2015.
- F.D.C Sudjatmiko. *Sewa Menyewa Kapal, Substansi, Perjanjian Sewa dan Operasi Biaya Pada Shipowner Dan Charter*. Jakarta. 2012.
- Firdaus, Winda Rachmainda. "Polluter Pays Principle: Menyoal Tanggung Jawab PT Pertamina Hulu Energi Offshore North West Java (ONWJ) atas Pencemaran Minyak Akibat Kebocoran Anjungan Lepas di Laut Karawang." *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia* 8, no. 1 (2021): 193-228.
- Lasse, *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2014.
- Mardalena, Tri. "Analisis sistem manajemen sewa menyewa kapal di perusahaan jasa pelayaran Tanjung Balai Karimun Kabupaten Karimun Provinsi Kepulauan Riau." *Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi, & Akuntansi (MEA)* 4, no. 3 (2020): 1284-1309.
- Nugroho, Wasis, and Syafrudin L. Ahmad. "Pemanfaatan Komplementer Terapi Air Laut Sebagai Potensi Lokal Dalam Mendukung Kesehatan Pada Masyarakat."

- Dikmas: Jurnal Pendidikan Masyarakat dan Pengabdian 2, no. 4 (2022): 1197-1202.
- Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 941/Pid.Sus/2023/Pn Btm, Tanggal 10 Juli 2024, Pertimbangan Majelis Hakim Terkait Dampak Pencemaran Dan Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Mt Arman 114.
- Siti Nurbaya, "Statistik Lingkungan Hidup Indonesia Air dan Lingkungan 2020", Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Republik Indonesia, 2020.
- Syahmin AK, Hukum Kontrak Internasional, Rjagrafindo Persada, Jakarta, (2006)
- Tempo, *Bakamla Minta Kapal MT Arman Segera Dipindah Menjauh dari Pipa Gas Bawah Laut di Perairan Batam*, <https://www.tempo.co/arsip/bakamla-minta-kapal-mt-arman-segera-dipindah-menjauh-dari-pipa-gas-bawah-laut-di-perairan-batam--27158>
- Yasine Mohabuth, Mauritius Oil Spill: MV Wakashio Ship Captain Sentenced, <https://www.bbc.com/news/world-africa-59800519>
- Zona Jakarta. MT Arman 114 Kapal Super Tanker Iran Rampasan Indonesia yang Mengancam Singapura Siap Bakamla Pindahkan. (2024). <https://www.zonajakarta.com/nasional/67313407222/mt-arman-114-kapal-super-tanker-iran-rampasan-indonesia-yang-mengancam-singapura-siap-bakamla-pindahkan>

**Peraturan Perundang-undangan.**

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran.