

TANTANGAN MAURITIUS DALAM PENERAPAN YURISDIKSI NEGARA PANTAI TERHADAP PENCEMARAN LAUT OLEH KAPAL MV WAKASHIO TAHUN 2020

Indira Faydzatun Nufus¹, Rifa Rifqiyatun Nisa², Ida Susilowati³

faydzatunindira@gmail.com¹, rifarifqiyatun@gmail.com², idasusilowati@unida.gontor.ac.id³

Universitas Darussalam Gontor

ABSTRAK

Pencemaran laut oleh kapal merupakan salah satu tantangan serius dalam hukum laut internasional, terutama bagi negara pantai yang terdampak langsung oleh aktivitas pelayaran internasional. UNCLOS 1982 telah memberikan dasar hukum bagi negara pantai untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut, termasuk melalui ketentuan Pasal 217-220 mengenai penegakan hukum terhadap pencemaran oleh kapal. Namun, dalam praktiknya, penerapan ketentuan tersebut tidak selalu berjalan efektif, khususnya bagi negara kepulauan kecil. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tantangan yang dihadapi Mauritius dalam menerapkan yurisdiksi negara pantai terhadap pencemaran laut oleh kapal MV Wakashio tahun 2020. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun Mauritius secara normatif memiliki kewenangan untuk bertindak, penerapan yurisdiksi tersebut terhambat oleh lemahnya mekanisme pertanggungjawaban negara bendera, keterbatasan kapasitas teknis dan institusional, pertimbangan diplomatik, serta ketidakadilan dalam mekanisme kompensasi internasional. Kasus MV Wakashio menunjukkan adanya kesenjangan antara pengakuan hukum terhadap hak negara pantai dan efektivitas penagakannya dalam praktik, sehingga diperlukan penguatan rezim hukum laut internasional agar lebih responsif terhadap kepentingan negara korban pencemaran.

Kata Kunci: Yurisdiksi Negara Pantai, Pencemaran Laut, MV Wakashio, UNCLOS 1982, Mauritius.

ABSTRACT

Marine pollution caused by ships remains a serious challenge in international law of the sea, particularly for coastal States that directly suffer environmental and economic impacts from maritime activities. The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) provides a legal framework for coastal States to protect and preserve the marine environment, including enforcement powers under Articles 217-220 concerning pollution from vessels. However, in practice, the implementation of these provisions is often constrained, especially for small island developing States. This study aims to analyze the challenges faced by Mauritius in exercising coastal State jurisdiction over marine pollution caused by the MV Wakashio incident in 2020. This research employs a normative legal research method with statutory and case approaches. The findings indicate that although Mauritius formally possesses legal authority to act, the enforcement of coastal State jurisdiction was limited by weak flag State accountability mechanisms, limited technical and institutional capacity, diplomatic considerations, and inequitable international compensation regimes. The MV Wakashio case demonstrates a significant gap between the legal recognition of coastal State rights and their effective implementation in practice, highlighting the need to strengthen international maritime legal regimes to better protect vulnerable coastal States.

Keywords: Coastal State Jurisdiction, Marine Pollution, MV Wakashio, UNCLOS 1982, Mauritius.

PENDAHULUAN

Dalam perkembangan hukum laut internasional, pencemaran laut menjadi salah satu persoalan yang semakin mendapat perhatian serius. UNCLOS 1982 menempatkan perlindungan lingkungan laut sebagai kewajiban bersama negara-negara, yang diatur secara khusus dalam Bagian XII mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Ketentuan ini menunjukkan bahwa sejak awal, UNCLOS menyadari bahwa aktivitas

pelayaran dan eksploitasi laut telah membawa risiko besar terhadap kelestarian lingkungan. Oleh karena itu, negara-negara diwajibkan untuk mengambil langkah demi mencegah serta mengendalikan pencemaran termasuk yang bersumber dari kapal (Command, 2020).

Meski demikian, dalam praktiknya penerapan ketentuan tersebut masih menghadapi banyak kendala. Salah satunya pencemaran laut akibat tumpahan minyak dari kapal yang terus terjadi, sementara mekanisme penegakan hukum sering kali tidak berjalan sesuai ketentuan yang ada. Negara bendera memiliki kewajiban utama yaitu mengawasi kapal-kapalnya, akan tetapi dalam banyak kasus kewajiban tersebut tidak dilaksanakan secara efektif. Sementara, di sisi lain negara pantai yang menanggung dampak langsung pencemaran sering kali berada di posisi yang lemah, baik dari segi kesiapan teknis maupun kekuatan hukum. Kondisi ini menjadikan pencemaran laut bukan hanya persoalan lingkungan, tetapi juga menyangkut soal keadilan dalam sistem hukum laut internasional (Disaster, 2020).

Insiden MV Wakashio yang terjadi pada Juli 2020 di perairan Mauritius memperlihatkan secara nyata persoalan tersebut. Kapal berbendera Panama ini kandas di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Mauritius dan menyebabkan tumpahan bahan bakar kapal ke kawasan laut yang memiliki nilai penting bagi ekosistem pesisir. Dalam konteks hukum laut, peristiwa ini telah memenuhi unsur-unsur yang memungkinkan negara pantai untuk bertindak berdasarkan Pasal 218-220 UNCLOS 1982, terutama karena pencemaran ini terjadi di ZEE dan menimbulkan kerugian lingkungan (UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982).

Namun, dalam pelaksanaannya, kewenangan tersebut tidak dijalankan secara maksimal oleh Mauritius. Hal ini bukan karena Mauritius mengabaikan ketentuan hukum yang berlaku, melainkan karena adanya keterbatasan yang dihadapi sebagai negara kepulauan kecil. Keterbatasan itu termasuk dalam hal sumber daya teknis, kemampuan investigasi, serta instrumen penegakan hukum membuat penerapan yurisdiksi negara pantai menjadi sulit dilakukan. Selain itu, pertimbangan hubungan diplomatik dengan negara-negara sahabat turut memengaruhi pilihan kebijakan yang diambil. Akibatnya, dalam penanganan insiden ini lebih banyak mengandalkan kerja sama dan bantuan internasional, sehingga menunjukkan bahwa ketentuan dalam UNCLOS belum sepenuhnya dapat diterapkan dalam praktik.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tantangan struktural yang dihadapi Mauritius sebagai negara kepulauan kecil dalam menerapkan yurisdiksi negara pantai terhadap pencemaran laut oleh MV Wakashio berdasarkan Pasal 218-220 UNCLOS 1982, khususnya dalam lemahnya pertanggungjawaban negara bendera, keterbatasan kapasitas nasional, pertimbangan diplomatik, dan ketidakadilan dalam mekanisme kompensasi internasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang berfokus pada pengkajian norma-norma hukum yang tertuang dalam peraturan perundang-undangan dan instrumen hukum internasional (Dr. Muhaimin SH., 2020). Metode ini dipilih karena penelitian bertujuan untuk menganalisis pengaturan yurisdiksi negara pantai dalam UNCLOS 1982 serta penerapannya dalam kasus pencemaran laut oleh kapal MV Wakashio di perairan Mauritius. Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan statute approach dengan mengkaji ketentuan UNCLOS 1982, khususnya Pasal 217-220, serta konvensi terkait seperti Bunkers Convention 2001 dan LLMC 1976, serta pendekatan kasus case approach dengan menelaah insiden MV Wakashio sebagai studi kasus konkret (UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982).

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Data dikumpulkan melalui studi kepustakaan dengan menelusuri buku, jurnal ilmiah, laporan organisasi internasional, dan dokumen resmi yang relevan. Data tersebut kemudian dianalisis secara kualitatif deskriptif dengan mengaitkan ketentuan hukum yang berlaku dengan fakta-fakta dalam kasus MV Wakashio, guna mengidentifikasi tantangan struktural yang dihadapi Mauritius dalam menegakkan yurisdiksi negara pantai.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Yurisdiksi Negara Pantai terhadap Wilayahnya Berdasarkan UNCLOS 1982

UNCLOS 1982 memberikan kerangka hukum yang jelas mengenai yurisdiksi negara pantai terhadap wilayah laut di sekitarnya. Pengaturan yurisdiksi ini di dasarkan pada pembagian zona maritim, yaitu laut territorial, zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif ZEE, dan landas kontinen. Dalam laut territorial yang lebarnya hingga 12 mil laut dari garis pangkal, negara pantai memiliki kedaulatan penuh sebagaimana di tegaskan dalam Pasal 2 UNCLOS 1982 (UNCLOS, 1982). Kedaulatan ini mencakup ruang air, dasar laut, tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya. Dengan demikian, negara pantai berwenang sepenuhnya untuk memberlakukan hukum nasionalnya, termasuk dalam hal perlindungan lingkungan laut, pengawasan kapal, dan penegakan hukum terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah tersebut (Xing, 2024).

Di luar laut territorial, negara pantai juga memiliki yurisdiksi tertentu dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) hingga 200 mil laut, sebagaimana diatur dalam Pasal 56 UNCLOS 1982. Dalam zona ini negara pantai tidak memiliki kedaulatan penuh, tetapi memiliki hak berdaulat dan yurisdiksi fungsional, termasuk dalam bidang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut (UNCLOS, 1982). Yang dimana artinya, negara pantai berwenang untuk mengambil langkah-langkah guna mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut di wilayah tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa UNCLOS mengakui kepentingan langsung negara pantai terhadap kualitas lingkungan laut sekitarnya.

Lebih lanjut lagi, pasal 220(6) UNCLOS 1982 memungkinkan negara pantai mengambil tindakan penegakan hanya jika terdapat bukti objektif nyata bahwa pencemaran telah menyebabkan kerusakan besar terhadap sumber daya ZEE atau garis pantai yang dianggap sebagai syarat yang sulit dipenuhi tanpa kapasitas teknis dan forensik (UNCLOS, 1982). Dalam kondisi tertentu, negara pantai dapat melakukan pemeriksaan, meminta informasi, bahkan melakukan tindakan hukum apabila terdapat bukti objektif bahwa kapal tersebut telah menyebabkan pencemaran yang serius (Asariotis, 2020). Ketentuan ini menegaskan bahwa negara pantai tidak hanya memiliki peran pasif, tetapi juga memiliki instrumen hukum untuk melindungi lingkungan lautnya. Dengan demikian, yurisdiksi negara pantai dalam UNCLOS 1982 dirancang untuk menyeimbangkan kepentingan perlindungan lingkungan dengan prinsip kebebasan pelayaran (Hebbbar, 2022).

2. Fenomena Pencemaran Laut oleh Kapal di Perairan Mauritius

Fenomena pencemaran laut oleh kapal di perairan Mauritius menjadi contoh nyata dampak negatif aktivitas pelayaran internasional terhadap negara pantai yang rentan. Kasus ini bukan sekadar bencana ekologis, melainkan ujian nyata atas efektivitas rezim hukum laut internasional dalam melindungi negara korban. Pada tanggal 25 Juli 2020, kapal kargo berbendera Panama yaitu MV Wakashio, kandas di terumbu karang sekitar 1,5 kilometer dari pesisir pantai Pointe d'Esny, Mauritius, tepat di dalam wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) negara tersebut. Kapal ini dimiliki oleh perusahaan Jepang, Nagashiki Shipping Co., Ltd., dan beroperasi sebagai bulk carrier tanpa membawa muatan pada saat insiden terjadi. (Mai Fujii, 2020)

Setelah terdampar hampir dua minggu tanpa penanganan darurat yang memadai,

lambung kapal mengalami keretakan dan mulai mengalami kebocoran pada 6 Agustus 2020. Akibatnya, sekitar 1.000 metrik ton bunker fuel yang merupakan bahan bakar kapal dan bukan minyak mentah tumpah ke perairan laut di sekitar cagar alam Blue Bay Marine Park, sebuah kawasan konservasi laut yang juga terdaftar sebagai situs Ramsar di Samudra Hindia (Maulida, 2021). (Adha Muhammad Hakim, 2021) Karena sumber pencemaran berasal dari bahan bakar kapal dan bukan dari muatan minyak mentah, insiden MV Wakashio tidak tunduk pada rezim Civil Liability Convention (CLC), melainkan berada dalam International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 (Bunkers Convention 2001) (Mai Fujii, 2020)

Sebagai negara kepulauan kecil atau Small Island Developing States (SIDS), Mauritius merupakan negara yang berketergantungan tinggi terhadap ekosistem laut, khususnya untuk sektor pariwisata yang menyumbang sekitar 24% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional serta sektor perikanan yang menjadi sumber penghasilan bagi masyarakat pesisir. (Adha Muhammad Hakim, 2021) Namun demikian, kemampuan Mauritius dalam menangani bencana pencemaran laut yang berskala besar sangat terbatas. Bahkan, Perdana Menteri Pravind Jugnauth secara terbuka mengakui jika “Negara kami tidak memiliki keterampilan dan keahlian untuk mengapungkan kembali kapal yang terdampar”. (Adha Muhammad Hakim, 2021) Keterbatasan tersebut berdampak langsung dikarenakan lambannya respons awal terhadap peristiwa MV Wakashio. Penanganan darurat baru dimulai sekitar dua belas hari setelah kapal kandas, dan disusul dengan meningkatnya tekanan publik serta bantuan internasional yang datang dari Prancis dan India. (Manka, 2023)

3. Upaya Penanganan Tumpahan Minyak oleh Pemerintah Mauritius

Sejak MV Wakashio kandas pada 25 Juli 2020, Pemerintah Mauritius merespons insiden tersebut dengan sejumlah langkah penanganan yang disusun dan dilaksanakan sesuai dengan kewajiban hukum negara pantai dalam hukum internasional. Langkah pertama adalah pengaktifan Rencana Kontingensi Tumpahan Minyak Nasional atau National Oil Spill Contingency Plan (NOSCP) pada 7 Agustus 2020, dan diikuti dengan deklarasi status darurat lingkungan nasional oleh Perdana Menteri Pravind Jugnauth. Langkah ini diambil bukan sekedar simbolis semata, melainkan mekanisme hukum yang secara nyata memungkinkan pemerintah mengoordinasikan respons penanganan pencemaran melalui National Emergency Operations Centre (NEOC) di bawah National Disaster Risk Reduction and Management Centre (NDRRMC). (GIS, 2021)

Dalam pelaksanaannya, NEOC berperan sebagai pusat koordinasi penanganan insiden yang melibatkan berbagai instansi, seperti Departemen Lingkungan Hidup, Direktorat Perkapalan, dan Penjaga Pantai Mauritius. Selama sekitar 25 hari setelah terjadinya insiden, NEOC tidak hanya mengoordinasikan respons darurat, tetapi juga secara rutin menyusun laporan situasi yang dikirimkan setiap 12 jam kepada pejabat pemerintah sebagai dasar dalam pengambilan keputusan. Selain itu, sejak 10 hingga 24 Agustus 2020, pemerintah juga mendirikan Pos Komando Bergerak di kawasan Blue Bay Marine Park guna memastikan bahwa penanganan di lapangan berjalan dan terkoordinasi. (GIS, 2021)

Di lapangan, Penjaga Pantai Mauritius segera memasang oil boom di sekitar lokasi kapal guna membatasi penyebaran minyak ke wilayah pesisir. Langkah tersebut merupakan respons awal yang sering dilakukan dalam penanganan tumpahan minyak. Namun, kemampuan Mauritius untuk menangani insiden ini sangat terbatas, khususnya dalam hal peralatan dan tenaga ahli yang dibutuhkan untuk mengeluarkan sekitar 4.000 ton bahan bakar dari lambung kapal. Oleh karena itu, pemerintah Mauritius secara resmi mengajukan permintaan bantuan internasional. (Indonesia, 2020) Permintaan tersebut segera direspons oleh beberapa negara. Prancis mengerahkan kapal laut, pesawat militer, serta peralatan

pananggulangan pencemaran dari Pulau Reunion. (Indonesia, 2020) India mengirimkan tim ahli dari Penjaga Pantai India yang memiliki pengalaman dalam penanganan tumpahan minyak. Sementara itu, Jepang mengirim tiga gelombang Japan Disaster Relief (JDR) Expert Teams yang tidak hanya membawa peralatan sorben, tetapi juga memberikan pelatihan teknis kepada aparat Mauritius dalam proses penanggulangan pencemaran. (Japan, Dispatch of the second Japan Disaster Relief (JDR) Team in response to the oil spill off the coast of the Republic of Mauritius, 2020)

Di tingkat lokal, masyarakat Mauritius juga terlibat secara aktif dalam merespons insiden tersebut. Ribuan warga secara sukarela ikut membantu upaya penanggulangan dengan membuat floating boom atau pelampung pembatas tumpahan menggunakan bahan-bahan sederhana yang tersedia di sekitar mereka, seperti daun tebu dan rambut manusia, untuk memperlambat penyebaran minyak ke wilayah pesisir. (Indonesia, 2020) Partisipasi ini telah mencerminkan inisiatif masyarakat sipil dalam menghadapi keterbatasan respons negara pada tahap awal insiden. Keterlibatan warga tersebut juga menjadi bagian penting dari upaya penanganan awal sebelum bantuan internasional tiba. Selain penanganan di lapangan, pemerintah membuka situs resmi pengajuan klaim kompensasi untuk mencatat kerugian ekonomi nelayan dan pelaku pariwisata yang terdampak. Mekanisme ini menjadi langkah awal pemerintah dalam memfasilitasi proses ganti rugi sesuai dengan International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage atau Bunkers Convention 2001, yang memungkinkan pihak-pihak yang terdampak untuk menuntut ganti rugi secara langsung kepada perusahaan asuransi pemilik kapal. (Mai Fujii, 2020)

Selain itu, pemerintah juga membentuk tim lintas keahlian yang melibatkan Kementerian Lingkungan Hidup, Mauritius Oceanography Institute, dan Albion Fisheries Research Centre untuk memantau dampak ekologis yang ditimbulkan oleh tumpahan minyak, khususnya di kawasan sensitif seperti Blue Bay Marine Park dan Situs Ramsar Pointe d'Esny. Kegiatan pemantauan ini mendapat dukungan teknis dari United Nations Environment Programme (UNEP), Internasional Maritime Organization (IMO), serta Pemerintah Jepang, guna memastikan data yang dikumpulkan akurat dan sesuai standar internasional. Data tersebut kemudian tidak hanya menjadi dasar dalam penilaian kerusakan lingkungan, tetapi juga penting dalam proses pembuktian dan perencanaan pemulihan ekosistem jangka panjang.

Dengan demikian, respons Mauritius menunjukkan adanya upaya penanganan yang mengombinasikan langkah-langkah nasional yang terstruktur dengan dukungan internasional yang datang secara terkoordinasi. Dari sisi prosedural, langkah-langkah tersebut dapat dikatakan telah berjalan sesuai dengan kewajiban negara pantai sebagaimana diatur dalam UNCLOS. Namun, pada saat yang sama, kasus ini juga memperlihatkan bahwa kemampuan Mauritius dalam menangani pencemaran laut berskala besar masih sangat bergantung pada bantuan eksternal, khususnya dalam aspek teknis dan operasional.

4. Tantangan Struktural dalam Penegakan Yurisdiksi Negara Pantai oleh Mauritius

Dalam insiden MV Wakashio, pemerintah Mauritius pada dasarnya tidak tinggal diam. Sejak kapal kandas, berbagai langkah penanganan sudah dilakukan, mulai dari pengaktifan rencana kontigensi nasional, pembentukan pusat koordinasi darurat, hingga kerja sama dengan pihak internasional. Upaya-upaya tersebut membuktikan adanya kesadaran hukum dan komitmen negara pantai untuk melindungi lingkungan laut di wilayah yurisdikasinya. Namun, disamping itu pemerintah Mauritius menghadapi sejumlah tantangan. Keterbatasan sumber daya teknis, tenaga ahli, dan instrumen penegakan hukum membuat upaya yang telah dilakukan belum sepenuhnya direalisasikan dalam bentuk penegakan yurisdiksi negara pantai.

Dengan begitu, meskipun Pasal 218-220 UNCLOS 1982 secara normatif memberikan

hak bagi negara pantai untuk menegakkan yurisdiksinya dalam kasus pencemaran laut, insiden MV Wakashio menunjukkan bahwa kewenangan tersebut tidak mudah diwujudkan dalam praktiknya. Tidak optimalnya penegakan yurisdiksi dalam kasus ini bukan disebabkan oleh kelalaian Mauritius, melainkan oleh sejumlah tantangan struktural yang saling berkaitan pada posisi Mauritius sebagai negara kepulauan kecil.

Tantangan pertama yang dihadapi Mauritius berkaitan dengan lemahnya mekanisme penegakan kewajiban negara bendera dalam rezim hukum laut internasional. Pasal 217 UNCLOS memang mewajibkan negara bendera untuk melakukan pengawasan, penyelidikan, dan penegakan hukum terhadap kapal yang mengibarkan benderanya. (UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982) Namun, UNCLOS sendiri tidak mengatur konsekuensi hukum yang jelas jika kewajiban tersebut tidak dijalankan. Dalam kasus MV Wakashio, Panama sebagai negara bendera tidak mengambil tindakan penegakan selama kapal berada dalam kondisi terdampar. Meski demikian, Panama tidak dikenakan sanksi, denda, juga tidak kehilangan hak pendaftaran kapal. Sebagaimana dicatat oleh Fujii dan Higuchi (2020), tidak terdapat ketentuan ataupun hukum yang jelas dalam UNCLOS apabila negara bendera gagal memenuhi kewajibannya. (Mai Fujii, 2020) Akibatnya, negara-negara yang menerapkan praktik flag of convenience tetap berada dalam posisi yang aman, sementara itu negara pantai yang terdampak langsung tidak memiliki instrumen hukum untuk mendorong pertanggungjawaban negara bendera.

Tantangan kedua berasal dari keterbatasan kapasitas nasional Mauritius sebagai Small Island Developing State (SIDS). Dalam penerapannya, UNCLOS Pasal 220 mensyaratkan adanya dasar pembuktian yang jelas serta kemampuan teknis untuk melakukan pemeriksaan dan tindakan lanjutan terhadap kapal yang diduga menyebabkan pencemaran. (UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982) Namun, dalam praktiknya syarat ini justru sulit dipenuhi oleh Mauritius. Keterbatasan sumber daya manusia, peralatan teknis, serta pengalaman dalam menangani kecelakaan kapal berskala besar membuat proses investigasi dan pembuktian menjadi tidak optimal. Hal ini diakui secara terbuka oleh Perdana Menteri Mauritius Pravind Jugnauth yang menyatakan bahwa negaranya tidak memiliki keahlian teknis untuk menangani kapal yang terdampar. (Adha Muhammad Hakim, 2021) Kondisi tersebut diperkuat oleh evaluasi yang dilakukan pemerintah Mauritius sendiri yang menilai bahwa Rencana Kontingensi Tumpahan Minyak Nasional atau National Oil Spill Contingency Plan (NOSCP) masih memiliki kelemahan dalam pembagian peran dan koordinasi antar lembaga. (GIS, 2021) Dengan keterbatasan tersebut, hak yurisdiksi yang dimiliki Mauriitus hanya berupa aturan tertulis dan tidak ditegakan dalam praktiknya.

Tantangan ketiga berkaitan dengan pilihan kebijakan yang dipengaruhi oleh pertimbangan diplomatik dan ketergantungan pada bantuan internasional. Alih-alih menempuh jalur penegakan hukum berdasarkan Pasal 220 UNCLOS, Mauritius lebih memilih mengedepankan kerja sama dan permintaan bantuan sukarela dari negara lain, seperti Prancis, India, dan Jepang. Pilihan ini membuktikan posisi Mauritius dalam dilema, karena disatu sisi memiliki hak hukum untuk bertindak tetapi disisi lain harus mempertimbangkan relasi diplomatik dengan negara-negara mitra, khususnya Jepang sebagai negara asal perusahaan pemilik kapal. Bahkan pernyataan resmi Perdana Menteri Mauritius Pravind Jugnauth pada 7 September 2020 menyebut bahwa Jepang tidak bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut. (Japan, 2020) Pernyataan ini menunjukkan bahwa Mauritius lebih merelakan untuk melepaskan hak hukumnya karena takut berkonflik dengan Jepang. Akibatnya, respons internasional terhadap insiden ini lebih banyak didorong oleh hubungan persahabatan dan tekanan publik global, bukan pada mekanisme kewajiban hukum yang mengikat.

Tantangan keempat terlihat pada lemahnya mekanisme kompensasi internasional dalam kasus pencemaran laut oleh kapal non-tanker. Karena MV Wakashio merupakan kapal bulk carrier, insiden ini tunduk pada Bunkers Convention 2001 yang tidak dilengkapi dengan dana kompensasi tambahan sebagaimana terdapat dalam rezim Internasional Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. Bunkers Convention tidak menyediakan dana tambahan, akibatnya kompensasi dibatasi oleh ketentuan Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) 1976, yang jumlahnya jauh lebih kecil dibandingkan kerugian yang dialami Mauritius. Mauritius hanya berhak atas kompensasi maksimal sekitar US\$18 juta. (Erprido Goklas, 2025) Padahal, dampak pencemaran termasuk kerugian ekosistem laut, sektor pariwisata yang menyumbang sekitar 24% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB), serta mata pencaharian masyarakat pesisir diperkirakan melebihi US\$100 juta. (Mai Fujii, 2020) Kesenjangan antara nilai kerugian dan batas kompensasi ini menunjukkan bahwa mekanisme ganti rugi internasional belum dirancang untuk melindungi kepentingan negara korban, terutama bagi negara kepulauan kecil yang sangat bergantung pada lingkungan laut.

Secara keseluruhan, tantangan yang dihadapi Mauritius dalam kasus MV Wakashio tidak dapat dianggap semata-mata sebagai kegagalan kebijakan nasional. Kasus ini justru menggambarkan adanya keterbatasan struktural dalam sistem hukum laut internasional, dimana pengakuan terhadap hak negara pantai tidak sama ratanya dengan mekanisme penegakan dan kompensasi yang efektif. Dalam konteks tersebut, yurisdiksi negara pantai yang diakui oleh UNCLOS masih sulit diwujudkan secara nyata bagi negara-negara kepulauan kecil dengan keterbatasan kapasitas teknis dan hukum

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa secara normatif UNCLOS 1982 telah memberikan dasar hukum yang cukup jelas bagi negara pantai untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut, termasuk melalui kewenangan penegakan hukum terhadap pencemaran laut oleh kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 217-220. Dalam konteks insiden MV Wakashio tahun 2020, Mauritius pada dasarnya memiliki legitimasi hukum untuk menerapkan yurisdiksi negara pantai karena pencemaran terjadi di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif dan menimbulkan kerusakan lingkungan yang signifikan. Penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan yurisdiksi tersebut tidak berjalan optimal dalam praktik. Hal ini bukan disebabkan oleh kelalaian Mauritius, melainkan oleh berbagai tantangan struktural yang melekat pada posisinya sebagai negara kepulauan kecil. Lemahnya mekanisme pertanggungjawaban negara bendera, keterbatasan kapasitas teknis dan institusional, pertimbangan diplomatik, serta tidak memadainya rezim kompensasi internasional menjadi faktor utama yang menghambat efektivitas penegakan hukum oleh negara pantai. Kasus MV Wakashio memperlihatkan adanya kesenjangan yang nyata antara pengakuan hukum terhadap hak negara pantai dan kemampuan aktual untuk menegakkan hak tersebut. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa rezim hukum laut internasional saat ini masih belum sepenuhnya berpihak pada kepentingan negara korban pencemaran, khususnya negara-negara kepulauan kecil. Penguatan mekanisme penegakan kewajiban negara bendera, peningkatan kapasitas negara pantai, serta reformasi sistem kompensasi internasional menjadi kebutuhan mendesak agar perlindungan lingkungan laut dapat diwujudkan secara lebih adil dan efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- Adha Muhammad Hakim, G. D. (2021). Analisis Peristiwa Tumpahan Minyak Oleh MV Wakashio Di Kepulauan Mauritius Tahun 2020. *Intelektiva*, 136-137.
- Asariotis, R. (2020, 08 14). UNCTAD. Diambil kembali dari UNCTAD: https://unctad.org/news/mauritius-oil-spill-highlights-importance-adopting-latest-international-legal-instruments?utm_source
- Command, F. A. (2020, 08 12). ANTARA. Diambil kembali dari ANTARA: https://www.antaranews.com/berita/1664814/sebagian-besar-tumpahan-minyak-di-laut-mauritius-sudah-terpompa-keluar?utm_source
- Disaster, P. (2020, 07 25). RW Informing Humanitarian Worldwide. Diambil kembali dari RW Informing Humanitarian Worldwide: https://reliefweb.int/disaster/ac-2020-000180-mus?utm_source
- Dr. Muhaimin SH., M. (2020). *Metode Penelitian Hukum*. Nusa Tenggara Barat: Mataram University Press.
- Erprido Goklas, A. Z. (2025). Pencemaran Yang Disebabkan Oleh Tumpahan Minyak Dari Kapal MV Wakashio Di Perairan Mauritius Ditinjau Dari Hukum Lingkungan Internasional. *Amicus Curiae*, 555.
- GIS. (2021, August 3). Revision of National Oil Spill Contingency Plan required for better oil spill preparedness and response. Diambil kembali dari www.govmu.org: <https://www.govmu.org/EN/newsgov/SitePages/2021/Revision-of-National-Oil-Spill-Contingency-Plan-required-for-better-oil-spill-preparedness-and-response.aspx>
- Hebbar, A. A. (2022). Management of marine oil spills: A case study of the Wakashio oil spill in Mauritius using a lens-actor-focus conceptual framework. Elsevier.
- Indonesia, C. (2020, Agustus 2020). Mauritius Minta Ganti Rugi soal Tumpahan Minyak Kapal Jepang. Diambil kembali dari [cnnindonesia.com](https://www.cnnindonesia.com): <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200813133627-127-535303/mauritius-minta-ganti-rugi-soal-tumpahan-minyak-kapal-jepang>
- Japan, M. o. (2020, Agustus 17). Response to the oil leakage off the coast of Mauritius. Tokyo: Ministry of Foreign Affairs of Japan (MOFA). Diambil kembali dari [mofa.go.jp](https://www.mofa.go.jp): https://www.mofa.go.jp/files/100089286.pdf?spm=a2ty_o01.29997173.0.0.27c85171IwHndn&file=100089286.pdf
- Japan, M. o. (2020, August 17). Dispatch of the second Japan Disaster Relief (JDR) Team in response to the oil spill off the coast of the Republic of Mauritius. Diambil kembali dari www.mofa.go.jp: https://www.mofa.go.jp/press/release/press4e_002878.html
- Mai Fujii, E. H. (2020). Legal Aspects of the Cargo Ship Oil Spill Incident in Mauritius. The Sasakawa Peace Foundation, 1-21.
- Manka, S. P. (2023). Small Island Developing States and International Law and Policy Support: Case Study of the MV Wakashio incident. Georgetown University, 2-18.
- Maulida, L. S. (2021). Exploring Compensation Regime For Environmental Damage In Wakashio Oil Spill. *SSR Journal*.
- UNCLOS. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay, Jamaica: United Nations.
- UNCLOS. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay, Jamaica: United Nations.
- Widodo, M. (2025). Critical Review of the Concept of “Significant Pollution” and Its Impact on Flag State Pre-Emption Rights in Legal Proceedings Against Foreign Vessels . *Padjajaran Journal of International Law*.
- Xing, W. (2024). Contemplating Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) under the international law on ship-source pollution. Elsevier.