

UNCLOS 1982 dan Pertanggungjawaban Negara dalam Mitigasi Kerusakan Ekosistem Laut: Studi Kasus Pariwisata Maritim di Labuan Bajo

^{1.*} Diandra Athaya Khairunnisa

^{1.2.} Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia.

*. Corresponding author, email: diandraathayakhairunnisa@mail.ugm.ac.id

 <https://doi.org/10.56128/jkih.v6i2.997>

ABSTRAK: Kerusakan terumbu karang semakin masif terjadi di Indonesia, seperti di Labuan Bajo. Hal tersebut disebabkan oleh kegiatan pariwisata maritim, termasuk aktivitas kapal kecil maupun besar dan tidak terbatas pada armada kapal lokal maupun nasional saja, melainkan juga internasional. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui tanggung jawab negara pantai, yaitu Indonesia, dengan negara bendera dalam hal pertanggungjawaban negara dalam hukum internasional atas kerusakan ekosistem laut dan terumbu karang. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode normatif dengan pendekatan studi kepustakaan.

KATA KUNCI: ekosistem laut, kerusakan ekosistem laut, pertanggungjawaban negara.

PENDAHULUAN

Labuan Bajo merupakan pintu gerbang menuju Kawasan Taman Nasional Komodo dan destinasi pariwisata maritim internasional yang telah ditetapkan sebagai kawasan wisata super prioritas nasional di Indonesia. Daya tarik utama bagi wisatawan di kawasan tersebut terletak pada ekosistem lautnya, yang terletak pada keindahan ekosistem karang serta keanekaragaman hayati biota laut. Ada banyak aktivitas yang dapat dilakukan oleh para wisatawan di Labuan Bajo, seperti snorkeling, *diving*, wisata kapal pinisi, *speedboat*, maupun aktivitas kapal besar seperti kapal pesiar, termasuk kapal pesiar internasional. Namun, kawasan ini mulai mengalami tekanan berat pada ekosistem terumbu karang akibat adanya aktivitas kapal pesiar, *live-aboard ship*, kapal sewaan, serta wisata bawah air berbasis kapal (de Rosary, n.d.). Peningkatan intensitas lalu lintas kapal, penggunaan jangkar, serta operasional pariwisata tersebut berpotensi menimbulkan kerusakan fisik terumbu karang, sedimentasi, serta gangguan ekosistem laut secara sistemik.

Yons C. Murdini, Project Manager Yayasan Peduli Indonesia (YPI), menyatakan bahwa kerusakan terumbu karang di Labuan Bajo terjadi lebih cepat dalam rentang waktu satu dekade terakhir. Laporan hasil survei kondisi terumbu karang di Perairan Laut Kawasan Konservasi Perairan Daerah (KKPD) Flores Timur oleh WWF, YKL, dan Pemerintah Daerah Flores Timur pada tahun 2013 menunjukkan bahwa hanya sekitar 29% karang yang berstatus hidup

sedangkan sebanyak 68% karang teridentifikasi telah mati atau terdiri dari pecahan karang dan pasir (de Rosary, n.d.). Restorasi terumbu karang telah dilakukan oleh berbagai pihak di beberapa wilayah, seperti Manggarai Barat, perairan Flores, maupun Kabupaten Flores Timur. Pengawasan dan pemantauan kawasan restorasi terumbu karang terus dilakukan hingga tahun 2024. Meskipun begitu, hasil penelitian Kesehatan terumbu karang berdasarkan kelimpahan ikan herbivora di Labuan Bajo menunjukkan bahwa nilai Kesehatan terumbu karang yang berada di seluruh Lokasi penelitian memiliki nilai tiga dari sepuluh, yang disebabkan karena rendahnya tutupan karang yang ditemukan, yaitu sebesar 20,16% (Pangestu et al., 2023).

Berdasarkan hal tersebut, kerusakan tersebut masih tetap berlangsung hingga saat ini, melibatkan aktor lokal maupun internasional, termasuk kapal berbendera negara lain dalam insiden kerusakan karang tersebut. Bahkan, tidak sedikit kapal internasional yang bersandar di Labuan Bajo pada tahun 2024–2025, tepatnya terdapat 30 kapal pesiar yang bersandar pada tahun 2024 serta 21 kapal yang bersandar pada periode Januari hingga April 2025 (Ardin, 2025). Terkait dengan kapasitas kapal pesiar, Badan Perlindungan Lingkungan Amerika Serikat memprediksi bahwa kapal pesiar dengan kapasitas 3.000 penumpang menghasilkan 210.000 galon limbah setiap minggu (Ombellini, 2013). Kondisi tersebut jelas memengaruhi ekosistem laut di Labuan Bajo, termasuk memengaruhi ekosistem terumbu karang.

Fahrurrozi, Divisi Sains dan Teknologi Yayasan Terumbu Karang Indonesia (Terangi) menyatakan bahwa terumbu karang memiliki nilai penting bagi ekosistem laut, yaitu sebagai penyedia habitat serta pengasuhan biota laut (Abdullah, 2021). Terumbu karang juga dapat membantu mengurangi pemanasan global, disebabkan oleh kerangka kapur kalsium karbonat CaCO_3 sebagai hasil metabolisme terumbu karang yang berkontribusi dalam penyerapan rantai karbon di laut. Terumbu karang juga berperan dalam melindungi wilayah pantai serta mencegah dampak erosi.

Peran terumbu karang tidak hanya berdampak pada alam, melainkan juga dapat dirasakan oleh manusia. Menurut data United Nations Environment Programme-World Conservation Monitoring Center (UNEP-WCMC) pada tahun 2006, nilai terumbu karang dapat mencapai US\$100.000–US\$600.000 per km per tahun atau sekitar Rp 9 miliar per tahun. Nilai tersebut berperan penting bagi industri perikanan, wisata, serta lingkungan hidup. Selain itu, terumbu karang juga berperan penting dalam mata pencaharian penduduk pesisir karena kerusakan terumbu karang dapat menyebabkan hasil tangkapan nelayan menurun (“Why Are Corals so Important?,” n.d.). Oleh sebab itu, perlindungan terhadap terumbu karang mulai dilakukan dengan berbagai cara saat ini, baik secara nasional maupun internasional.

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) sebagai perjanjian internasional terkait pengelolaan, pemanfaatan, serta perlindungan lingkungan laut telah menetapkan kewajiban negara anggota untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran dan kerusakan lingkungan laut sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 192, Pasal 194, Pasal 195, maupun Pasal 235 UNCLOS 1982. Kewajiban negara yang diakomodasi dalam UNCLOS 1982 meliputi kewajiban dari negara bendera serta negara pantai dalam melindungi keanekaragaman hayati serta ekosistem laut. Indonesia sebagai negara anggota UNCLOS 1982 sekaligus sebagai negara pantai telah mengadopsi ketentuan-ketentuan tersebut dalam kerangka hukum nasional serta kebijakan pengelolaan kawasan perairan dan laut, seperti dalam UU Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang Laut, maupun dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 31 Tahun 2021 tentang Pengenaan Sanksi Administratif di Bidang Kelautan dan Perikanan. Namun, kondisi nyata di lapangan menunjukkan bahwa

kerusakan terumbu karang di Labuan Bajo masih terus berlangsung, bahkan semakin memburuk.

Meskipun begitu, mekanisme pertanggungjawaban yang dilimpahkan maupun sanksi yang diberikan masih belum cukup kuat untuk menegakkan penerapan regulasi nasional maupun internasional. Dalam lingkup nasional, sanksi yang dikenakan terhadap oknum yang merusak terumbu karang adalah berupa paksaan pemerintah untuk melakukan rehabilitasi terumbu karang di daerah yang terdampak, sebagai bentuk pertanggungjawaban oknum perusakan terumbu karang. Penerapan sanksi tersebut merupakan penerapan dari Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 31 Tahun 2021 tentang Pengenaan Sanksi Administratif di Bidang Kelautan dan Perikanan. Meskipun telah memiliki mekanisme pengawasan dalam negeri yang efektif, sanksi yang diberikan belum memberikan efek jera bagi pelaku karena mekanisme pemberian sanksi yang ditegakkan masih bersifat administratif.

Adapun dalam lingkup internasional, Pasal 235 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa negara-negara bertanggung jawab atas pemenuhan kewajiban internasional mereka terkait perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Negara-negara tersebut juga harus bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan hukum internasional. Kewajiban tersebut ditekankan dalam Pasal 235 ayat (2) UNCLOS 1982, yang menyatakan bahwa negara-negara anggota wajib memastikan adanya upaya hukum yang sesuai dengan sistem hukum masing-masing untuk memperoleh ganti rugi yang memadai sehubungan dengan kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut, baik oleh perseorangan maupun badan hukum di bawah yurisdiksi negara mereka. Namun, belum ada mekanisme pertanggungjawaban serta pengenaan ganti rugi yang jelas dalam penerapannya terhadap perusahaan kapal pesiar yang melakukan perusakan terumbu karang di Labuan Bajo. Tidak adanya mekanisme tersebut menyebabkan kurangnya efek jera yang dapat menegakkan pertanggungjawaban negara bendera di wilayah maritim Labuan Bajo, sehingga kapal berbendera asing seringkali lolos dari pertanggungjawaban yang serius akibat kerusakan terumbu karang yang mereka sebabkan.

Fakta tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara norma hukum internasional, hukum nasional, serta implementasi peraturan di tingkat daerah. Kesenjangan regulasi tersebut berdampak pada lemahnya upaya pencegahan dan perlindungan terumbu karang serta menunjukkan ketidakmampuan sistem hukum untuk menjamin tanggung jawab dari pihak-pihak yang berkontribusi terhadap terjadinya kerusakan terumbu karang. Selain itu, aktivitas pariwisata air yang melibatkan kapal berbendera negara lain menambah kompleksitas penerapan hukum terkait dengan perlindungan terumbu karang karena melibatkan kewajiban negara bendera, negara pantai, serta operator kapal.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (doktrinal) yang mengkaji norma hukum nasional dan internasional mengenai perlindungan ekosistem laut, pengelolaan kawasan pariwisata, serta pertanggungjawaban atas kerusakan terumbu karang di Labuan Bajo. Penelitian menggunakan pendekatan *statute approach*, *case approach*, dan *conceptual approach* melalui studi kepustakaan. Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer, sekunder,

dan tersier. Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan nasional, antara lain UU Nomor 27 Tahun 2007, UU Nomor 32 Tahun 2014, Permen KP Nomor 28 Tahun 2021, dan Permen KP Nomor 31 Tahun 2021, serta UNCLOS 1982, khususnya Part XII mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, termasuk Pasal 192, 194, 195, dan 235. Bahan hukum sekunder diperoleh dari jurnal, artikel ilmiah, dan literatur terkait, sedangkan bahan hukum tersier berupa ensiklopedia dan kamus hukum.

HASIL & PEMBAHASAN

Tanggung Jawab Negara Pantai dalam UNCLOS 1982

Negara pantai memiliki kedudukan penting terkait kewajiban dalam menjaga dan melindungi lingkungan beserta ekosistem laut di wilayah yurisdiksinya. Tanggung jawab tersebut memuat kewajiban positif yang mengikat dan bukan hanya bersifat hak berdaulat saja, sebagaimana dinyatakan secara tegas dalam UNCLOS 1982. Pasal 192 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa, *“State shall take, individually or jointly as appropriate, all measures consistent with this Convention that are necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from any source, using for this purpose the best practicable means at their disposal and in accordance with their capabilities, and they shall endeavour to harmonize their policies in this connection.”* Ketentuan tersebut merupakan *general obligation* yang berlaku bagi seluruh negara pihak, termasuk Indonesia sebagai salah satu negara pihak UNCLOS 1982, yang menjelaskan bahwa negara perlu mengambil langkah dan berpartisipasi dalam mengurangi dan mencegah terjadinya polusi di ekosistem laut sesuai dengan kesanggupan dan kapasitas masing-masing negara.

Ketentuan tersebut dijabarkan lebih lanjut dalam Pasal 194 ayat (1) UNCLOS 1982, yang mewajibkan negara-negara untuk mengambil *“all measures consistent with this Convention that are necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from any source.”* Frasa *“from any source”* dalam pasal tersebut menekankan bahwa kewajiban negara tidak terbatas pada sumber pencemaran tertentu, melainkan mencakup berbagai bentuk pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh aktivitas yang dilakukan di daratan (*land-based activities*), kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut, maupun pencemaran laut yang bersumber dari kapal. Ketentuan tersebut memiliki relevansi langsung dengan kasus yang terjadi di Labuan Bajo, yang mana kerusakan terumbu karang terjadi akibat berbagai aspek, terutama tekanan wisata bahari yang melampaui daya dukung ekosistem. Kondisi tersebut berpotensi menghambat pemulihan ekosistem terumbu karang di Labuan Bajo, terutama terkait dengan aktivitas kapal yang melintas di sekitar maupun di dalam kawasan tersebut seperti kegiatan pelemparan jangkar kapal.

Selain itu, Pasal 194 ayat (2) UNCLOS 1982 menekankan bahwa, *“States shall take all measures necessary to ensure that activities under their jurisdiction or control are so conducted as not to cause damage by pollution to other States and their environment, and that pollution arising from incidents or activities under their jurisdiction or control does not spread beyond the areas where they exercise sovereign rights in accordance with this Convention.”* (United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, n.d.) Indonesia sebagai negara pantai telah mengakomodasi pemberian sanksi terhadap dalam sejumlah peraturan perundang-

undangan. Pasal 71–73 UU Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil telah mengatur sejumlah sanksi, baik sanksi administratif maupun pidana, terhadap pihak yang melanggar ketentuan dalam undang-undang tersebut dan memberikan dampak terhadap ekosistem laut ([Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil, 2007](#)). Lebih lanjut, UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan juga mengatur mengenai ketentuan sanksi administratif maupun pidana bagi pihak-pihak yang telah melanggar ketentuan mengenai kegiatan yang berpotensi menyebabkan pencemaran/kerusakan lingkungan laut maupun pemanfaatan sumber daya laut sehingga mengakibatkan kerusakan ekosistem dalam undang-undang tersebut ([Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, n.d.](#)). Beberapa peraturan perundang-undangan lain juga telah mengakomodasi ketentuan pemberian sanksi terhadap tindakan yang dapat menyebabkan kerusakan ekosistem laut dan terumbu karang, seperti dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang Laut serta Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 31 Tahun 2021 tentang Pengenaan Sanksi Administratif di Bidang Kelautan dan Perikanan ([Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang Laut, n.d.](#); [Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Pengenaan Sanksi Administratif di Bidang Kelautan Dan Perikanan, 2021](#)). Oleh sebab itu, dapat dikatakan bahwa Indonesia telah memenuhi kewajiban dalam UNCLOS 1982 dengan mengambil langkah-langkah yang sejalan dengan ketentuan Konvensi untuk mencegah terjadinya kerusakan maupun pencemaran di lingkungan laut. Dalam prakteknya, sanksi yang diberikan menyangkut sanksi administrasi, berupa tindakan pemulihan lingkungan laut yang terdampak kegiatan yang dilakukan oleh pelaku. Hal tersebut diterapkan dalam kasus kerusakan terumbu karang yang disebabkan karena jangkar kapal sehingga pelaku diberi sanksi berupa upaya rehabilitasi dan penanaman terumbu karang ([Ardin, 2025](#)). Adapun fakta bahwa Labuan Bajo telah ditetapkan sebagai kawasan wisata super prioritas nasional berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2018 tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Labuan Bajo Flores seharusnya dapat meningkatkan tekanan kepada pemerintah agar melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan dalam melindungi dan melestarikan ekosistem terumbu karang di kawasan tersebut.

Kewajiban negara pantai tidak terbatas pada melakukan upaya pencegahan terjadinya kerusakan ekosistem laut saja. Apabila ditinjau dari ketentuan Pasal 194 ayat (5) UNCLOS 1982, negara pantai juga memiliki kewajiban untuk melindungi dan melestarikan ekosistem yang langka atau rentan, termasuk habitat spesies yang mengalami penurunan populasi, langka, terancam, atau hampir punah. Terumbu karang di Labuan Bajo tergolong sebagai ekosistem rentan yang memiliki tingkat biodiversitas tinggi dan menjadi bagian integral dari Segitiga Terumbu Karang (*Coral Triangle*) yang mencakup wilayah Indonesia, Malaysia, Papua Nugini, Filipina, Kepulauan Solomon, dan Timor Leste. Berdasarkan hal tersebut, pertanggungjawaban negara pantai harus mempertimbangkan tiga lapisan kewajiban yang saling berkaitan, yaitu kewajiban umum sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 192 UNCLOS 1982 serta kewajiban konkret terkait mengambil langkah-langkah pencegahan dan pengendalian sesuai dengan kapasitas negara sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 194 UNLOS 1982.

Tanggung Jawab Negara Bendera dalam UNCLOS 1982

Prinsip yurisdiksi negara bendera merupakan salah satu pilar fundamental dalam hukum laut internasional yang telah diakomodasi sebelum UNCLOS 1982. Prinsip yurisdiksi negara bendera mengatur bahwa setiap kapal hanya boleh berlayar di bawah satu bendera dan negara yang benderanya dikibarkan oleh kapal tersebut memiliki yurisdiksi atas kapal itu di laut lepas

(*high seas*). Namun, dalam UNCLOS 1982, ketentuan tersebut diperluas menjadi kewajiban substansi yang mengikat. Pasal 94 UNCLOS 1982 mewajibkan negara bendera untuk melaksanakan yurisdiksinya secara efektif atas kapal yang mengibarkan benderanya dalam hal-hal administratif, teknis, dan sosial. Kewajiban tersebut mencakup kewajiban untuk memastikan bahwa kapal-kapal berbendera negara tersebut mematuhi aturan internasional yang berlaku, termasuk aturan mengenai pencegahan pencemaran lingkungan maupun ekosistem laut.

Kewajiban tersebut ditegaskan dalam Pasal 217 UNCLOS 1982, yang secara khusus mengatur bahwa negara-negara harus memastikan kapal yang berlayar di bawah bendera mereka mematuhi peraturan dan standar internasional yang berlaku guna mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran yang bersumber dari kapal tersebut. Lebih lanjut, dalam Pasal 217 ayat (2) UNCLOS 1982 ditekankan bahwa negara bendera wajib melakukan investigasi dan memprakarsai proses hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh kapalnya jika diperlukan, tanpa bergantung pada lokasi pelanggaran tersebut terjadi ([United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, n.d.](#)).

Kawasan perairan Labuan Bajo sebagai kawasan wisata internasional sering dilintasi oleh berbagai jenis kapal, baik kapal penangkap ikan, wisata berbendera Indonesia maupun asing, kapal feri, kapal maupun kapal kargo. Lalu lintas kapal berdampak pada pencemaran laut yang berdampak pada kerusakan terumbu karang, yaitu pembuangan limbah dan *air ballast* yang mengandung polutan ke dalam perairan dan kerusakan fisik terumbu karang yang disebabkan karena jangkar kapal dan propeller. Kerusakan fisik terumbu karang yang disebabkan karena jangkar kapal dan propeller dapat diklasifikasikan sebagai bentuk pencemaran laut berdasarkan Pasal 1 ayat (4) UNCLOS 1982, yang pada intinya membahas mengenai pengenalan substansi atau energi oleh manusia ke dalam lingkungan laut yang mengakibatkan kerugian pada sumber daya hayati dan ekosistem laut. Mengenai hal tersebut, Pasal 211 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa negara bendera wajib untuk memastikan kapal-kapalnya dilengkapi dengan peralatan pengolahan limbah yang memenuhi standar internasional dan tidak melakukan pembuangan ilegal di kawasan perairan maupun konservasi.

Meskipun begitu, masih terdapat penegakan hukum yang lemah terkait dengan kerusakan terumbu karang yang terjadi di Labuan Bajo, terutama untuk kapal-kapal asing yang seharusnya bertanggung jawab atas kerusakan di kawasan tersebut. Terdapat banyak kapal wisata asing yang melakukan perjalanan *liveaboard* di perairan Taman Nasional Komodo yang terdaftar di bawah bendera negara-negara dengan sistem pengawasan dan penegakan yang lebih lemah, seperti dalam mekanisme *Flags of Convenience* (FOC). FOC merupakan mekanisme yang memungkinkan pemilik kapal memilih bendera yang akan dikibarkan di kapal mereka dengan berdasarkan prosepek tertentu, seperti penghematan biaya dan adanya sejumlah kemudahan yang diberikan oleh negara-negara bendera tertentu dalam hal terjadi investigasi ([“What’s the Problem with Flags Convenience?” 2024](#)). Oleh sebab itu, negara-negara FOC dapat dikatakan tidak memiliki kewenangan yang memadai untuk melaksanakan kewajiban pengawasan dan penegakan hukum atas kapal-kapal berbendera negaranya secara efektif dan menciptakan *regulatory gap* yang berdampak langsung pada kualitas ekosistem laut, seperti di Labuan Bajo.

Korelasi Pertanggungjawaban Negara Pantai dan Negara Bendera dalam UNCLOS 1982

Kemajuan zaman dan teknologi memungkinkan kapal asing untuk melintas dan beroperasi di perairan yurisdiksi nasional suatu negara, mengakibatkan adanya irisan antara yurisdiksi negara pantai dengan negara bendera. Hal tersebut diakomodasi dan diatur dalam beberapa pasal dalam UNCLOS 1982, tepatnya dalam Pasal 220 UNCLOS 1982, yang memberi hak kepada negara pantai untuk melakukan inspeksi atau menahan kapal asing yang sedang

berada di dalam wilayah teritorial negara tersebut apabila ada alasan yang cukup untuk menduga bahwa kapal tersebut telah melakukan pelanggaran yang berdampak pada pencemaran. Ketentuan pasal tersebut memberi kewenangan bagi Indonesia untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan dalam menegakkan hukum terhadap kapal-kapal asing yang terbukti merusak terumbu karang di Labuan Bajo ([United Nations Covention on the Law of the Sea of 10 December 1982, n.d.](#)).

Meskipun begitu, hak negara pantai dibatasi dengan keberlakuan Pasal 228 UNCLOS 1982, yang mengatur mengenai mekanisme *suspension of proceedings*, yaitu mengenai proses hukum yang telah dimulai oleh negara pantai dapat ditangguhkan apabila negara bendera telah memulai prosedur untuk mengenakan sanksi atas pelanggaran yang sama dalam jangka waktu enam bulan sejak tanggal proses pertama dimulai, kecuali apabila proses tersebut berkaitan dengan kasus kerusakan besar pada negara pantai atau negara bendera yang bersangkutan telah berulang kali mengabaikan kewajibannya untuk menegakkan hukum internasional secara efektif yang terkait dengan pelanggaran yang telah dilakukan. Ketentuan tersebut menunjukkan adanya tegangan normatif antara hak penegakan hukum negara pantai dengan hak negara bendera untuk mempertahankan yurisdiksinya, sehingga berakibat pada *impunity* dari kapal-kapal asing yang melakukan pengerusakan terumbu karang di Labuan Bajo.

Ketentuan mengenai pertanggungjawaban negara pantai dan negara bendera juga diakomodasi dalam beberapa pasal lain dalam UNCLOS 1982. Pasal 192 UNCLOS 1982 sebagai *general norm* menekankan mengenai kewajiban untuk melindungi lingkungan maupun ekosistem laut bagi seluruh negara pihak. Berdasarkan ketentuan tersebut, kewajiban yang melekat tidak hanya dikhususkan bagi negara pantai, melainkan juga berlaku bagi negara bendera yang kapalnya sedang beroperasi di wilayah suatu negara tertentu. Bentuk kewajiban tersebut dapat diimplementasikan dengan dilakukannya sejumlah kegiatan, salah satunya mencakup kewajiban prosedural. Kewajiban prosedural dapat berbentuk kegiatan-kegiatan dan pemenuhan procedural tertentu, seperti kewajiban melakukan *Environmental Impact Assessment* (EIA) atau Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL) sebelum memberi izin terhadap kegiatan-kegiatan yang berpotensi merusak lingkungan maupun ekosistem laut, termasuk terumbu karang di Labuan Bajo. Oleh sebab itu, selain mengakomodasi mengenai ketentuan pemberian sanksi dalam peraturan perundang-undangan, pemerintah Indonesia juga dapat menetapkan kewajiban AMDAL dalam regulasi sebelum menentukan maupun mengeluarkan kebijakan terkait pengembangan wilayah pariwisata maritim di Labuan Bajo.

Lebih lanjut, Pasal 194 UNCLOS 1982 menekankan mengenai *due diligence obligation*, yang bermakna bahwa negara pihak wajib mengerahkan upaya terbaik yang diperlukan untuk mencegah terjadinya kerusakan lingkungan sehingga semakin tinggi potensi risiko dari suatu aktivitas, maka akan semakin tinggi standar yang dituntut dari suatu negara. Indonesia, dalam kasus kerusakan terumbu karang di Labuan Bajo, dapat dikatakan telah memenuhi standar *due diligence* dengan berdasarkan pada beberapa faktor. **Pertama**, Indonesia telah memiliki akses yang memadai terhadap data-data ilmiah mengenai kondisi terumbu karang di Labuan Bajo melalui sejumlah lembaga, diantaranya adalah Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN), Balai Taman Nasional Komodo, maupun lembaga lainnya. **Kedua**, Indonesia telah memiliki lembaga-lembaga dan regulasi yang ditujukan untuk melindungi Kawasan maritim di Labuan Bajo, seperti halnya Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Labuan Bajo sebagaimana ditetapkan dalam Perpres Nomor 32 Tahun 2018 tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Labuan Bajo Flores. Namun, pengimplementasian serta penegakan hukum terkait kerusakan terumbu karang masih lemah, karena sanksi yang diberikan sering kali tidak memberikan efek jera terhadap pihak yang bertanggung jawab,

seperti pemberian sanksi administratif berupa pelestarian kembali terumbu karang. Terkait dengan tindakan pengerusakan terumbu karang yang dilakukan oleh kapal berbendera asing, penegakan hukumnya berpotensi terhambat oleh mekanisme yang melibatkan dua negara atau lebih, juga terkait dengan kepatuhan negara terkait dalam menjalankan sanksi yang dijatuhkan. **Ketiga**, terkait dengan pembangunan ekonomi dikarenakan kawasan wisata Labuan Bajo memiliki peran serta kaitan erat dengan pembangunan ekonomi, baik pembangunan ekonomi daerah maupun nasional. Meskipun begitu, dalam kaitannya dengan pengembangan ekonomi, pemerintah daerah maupun pusat hendaknya dapat dilakukan pengembangan dengan berdasarkan pada prinsip *sustainable development* atau Pembangunan berkelanjutan sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 194 ayat (1) UNCLOS 1982.

Ketentuan Pasal 194 UNCLOS 1982 mengenai standar *due diligence* juga dapat berlaku bagi negara bendera, yaitu dengan menetapkan regulasi nasional yang relevan dengan perlindungan dan pencegahan kerusakan ekosistem laut serta memastikan penegakan dan penerapannya secara efektif. Negara pantai perlu memastikan bahwa Tindakan operasional kapal berbendera negaranya telah memenuhi standar yang berlaku berdasarkan ketentuan hukum yang ada, baik nasional maupun internasional seperti UNCLOS 1982. Apabila terdapat suatu kapal berbendera suatu negara yang patut diduga melakukan tindakan yang berpotensi merusak lingkungan perairan Labuan Bajo, tetapi tidak segera melakukan upaya pencegahan terhadap hal tersebut, maka negara bendera yang bersangkutan dapat dinyatakan telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 194 UNCLOS 1982 dan beritikad baik untuk bertanggung jawab atas Tindakan tersebut.

Tindakan pencegahan maupun perlindungan ekosistem laut juga diatur dalam Pasal 195 UNCLOS 1982, yang menekankan mengenai larangan peralihan sumber polutan penyebab kerusakan lingkungan laut ke lokasi lain, tetapi harus dilakukan secara terintegrasi dan tidak boleh sekadar memindahkan lokasi ke lokasi lain tanpa adanya pengelolaan yang setara. Tindakan yang terkait dengan ketentuan pasal tersebut pernah dilakukan oleh Indonesia, yang pernah menutup sementara salah satu lokasi penyelaman di Taman Nasional Komodo yang mengalami tekanan ekologis berlebihan. Tindakan tersebut dikatakan telah sesuai dengan ketentuan Pasal 195 UNCLOS 1982 apabila ditujukan sebagai langkah pemulihan bagi ekosistem laut setempat. Adapun apabila ditinjau dari perspektif negara bendera, Pasal 195 UNCLOS 1982 dapat diimplementasikan dalam hal pengambilan langkah-langkah penggunaan teknologi pengolahan limbah kapal yang sesuai dengan standar yang ditetapkan, sehingga ketentuan Pasal 195 UNCLOS 1982 juga berlaku dalam dimensi ekologis lintas-ekosistem dan lintas-negara.

Penegakan hukum dan pertanggungjawaban atas kerusakan ekosistem laut tidak dapat dilepaskan dari ketentuan mengenai sanksi yang dapat dijatuhkan oleh pihak yang terdampak. Terkait dengan pertanggungjawaban dan pemberian kompensasi, Pasal 235 ayat (1) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa, “*States are responsible for the fulfilment of their international obligations concerning the protection and preservation of the marine environment. They shall be liable in accordance with international law.*” Hal tersebut ditegaskan dalam Pasal 235 ayat (2), yang mewajibkan negara untuk memastikan adanya mekanisme hukum domestik dengan pemberian akses bagi korban terdampak pencemaran laut untuk mendapatkan kompensasi yang layak didapatkan. Berdasarkan hal tersebut, Pasal 235 UNCLOS 1982 menegaskan pertanggungjawaban Indonesia selaku negara pantai apabila Indonesia gagal memenuhi kewajiban sebagaimana tertera dalam Pasal 192, Pasal 194, dan Pasal 195 UNCLOS 1982, apabila terbukti menyebabkan atau malah ikut berkontribusi dalam terjadinya kerusakan terumbu karang. Pasal *a quo* juga dapat berlaku bagi negara bendera yang kapal-kapalnya dapat diduga maupun terbukti melakukan tindakan, baik secara sengaja maupun akibat kelalaian, yang

menyebabkan pencemaran maupun kerusakan ekosistem laut di Labuan Bajo. Pertanggungjawaban negara dalam hal ini bersifat residual, yang bermakna terkait mengenai fakta apakah negara bendera telah berhasil atau tidak dalam melaksanakan kewajiban sebagaimana tertera dalam Pasal 217 UNCLOS 1982, yaitu mengenai kewajiban negara-negara untuk memastikan kepatuhan kapal-kapal yang mengibarkan bendera atau terdaftar atas nama mereka terhadap peraturan dan standar internasional yang berlaku.

Penegakan hukum serta pertanggungjawaban tentu memerlukan kerja sama dari banyak negara dan tidak hanya merujuk pada negara-negara tertentu atau malah menyangkut negara pantai maupun negara bendera saja. Ketentuan dalam Pasal 235 ayat (3) UNCLOS 1982 mendorong negara-negara untuk bekerja sama dalam mengembangkan tanggung jawab ganti rugi atas pencemaran laut serta mengembangkan kompensasi yang sesuai. Apabila dikaitkan dengan konteks Labuan Bajo, kawasan terumbu karang di wilayah tersebut tergolong sebagai Kawasan Segitiga Terumbu Karang yang mencakup wilayah Indonesia, Malaysia, Papua Nugini, Filipina, Kepulauan Solomon, dan Timor Leste. Oleh sebab itu, peningkatan dan pengembangan regulasi, baik yang mengatur mengenai pertanggungjawaban negara ataupun kompensasi dapat dilakukan dengan pengenaan kompensasi regional untuk kerusakan ekosistem karang, dikarenakan menyangkut tanggung jawab lintas negara dalam melindungi serta mencegah terjadinya kerusakan atas terumbu karang.

PENUTUP

Ketentuan dalam Pasal 192, Pasal 194, Pasal 195, dan Pasal 235 UNCLOS 1982 menghasilkan beberapa implikasi normatif bagi kerusakan terumbu karang di Labuan Bajo. Pertama, Indonesia sebagai negara pantai berkewajiban mutlak untuk mengambil langkah-langkah yang dapat diupayakan untuk mencegah kerusakan lebih lanjut terhadap ekosistem laut, terutama terumbu karang, diantaranya dengan melakukan peninjauan kembali terhadap kapasitas kunjungan wisata, maupun dengan penegakan hukum dan pemberian sanksi yang lebih efektif terhadap pihak-pihak yang melakukan aktivitas yang berpotensi menimbulkan dampak buruk bagi ekosistem laut, khususnya bagi terumbu karang. Kedua, negara-negara bendera dari kapal yang beroperasi di kawasan Labuan Bajo memiliki kewajiban untuk memastikan agar kapal-kapal tersebut telah memenuhi standar lingkungan internasional dan tidak melakukan pencemaran atau kerusakan lingkungan laut, terutama terumbu karang, di kawasan tersebut. Ketiga, integrasi dari ketentuan-ketentuan dalam UNCLOS 1982 membentuk suatu sistem pertanggungjawaban yang koheren dan saling menopang antara tanggung jawab dari negara pantai dan negara bendera sehingga dapat menjadi instrumen yang efektif dalam upaya pemulihan dan perlindungan ekosistem terumbu karang di Labuan Bajo. Perlindungan dan pelestarian ekosistem laut di Labuan Bajo tidak hanya menyangkut tanggung jawab negara pantai saja, melainkan juga terdapat peran penting dari negara-negara kapal bendera yang beroperasi di dalam maupun sekitar kawasan tersebut.

REFERENSI

- Abdullah, G. (2021, November 22). Pentingnya Menjaga Terumbu Karang. *Mongabay*.
<https://mongabay.co.id/2021/11/22/pentingnya-menjaga-terumbu-karang/>
- Ardin, A. (2025, April 15). Labuan Bajo Makin Ramai, 21 Kapal Pesiar Bersandar Sejak Awal 2025. *Detiktravel*. [https://travel.detik.com/travel-news/d-7869287/labuan-bajo-makin-ramai-21-kapal-pesiar-bersandar-sejak-awal-2025\](https://travel.detik.com/travel-news/d-7869287/labuan-bajo-makin-ramai-21-kapal-pesiar-bersandar-sejak-awal-2025/)
- De Rosary, E. (n.d.). Pariwisata Ancam Ekosistem Terumbu Karang di Labuan Bajo. *Mongabay*. Retrieved <https://mongabay.co.id/2025/12/22/kala-pariwisata-ancam-ekosistem-terumbu-karang-di-labuan-bajo/>
- Ombellini, S. (2013, July 19). How do cruise ships impact on the environment. *Eco Bnb*.
<https://ecobnb.com/blog/2013/07/how-does-cruise-ships-impact-on-the-environment/>
- Pangestu, A. D. N., Wiyanto, D. B., Dharma, I. G. B. S., & Faiqoh, E. (2023). Analisis Kesehatan Terumbu Karang Berdasarkan Kelimpahan Ikan Herbivora di Perairan Labuan Bajo (Pt. 1). *Journal of Marine and Aquatic Sciences*, 9, 135–149.
- Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang Laut. Retrieved <https://peraturan.bpk.go.id/Details/190275/permen-kkp-no-28-tahun-2021>
- Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Pengenaan Sanksi Administratif Di Bidang Kelautan Dan Perikanan (2021).
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/190280/permen-kkp-no-31-tahun-2021>
- Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil (2007). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/39911/uu-no-27-tahun-2007>
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, Pub. L. No. LN.2014/No. 294. Retrieved <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38710>
- United Nations Covention on the Law of the Sea of 10 December 1982, § Part XII. Retrieved https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part12.htm
- Wahyuni, W. (2022). Objek Penelitian Hukum ormatif untuk Tugas Akhir. *Hukumonline*.
<https://www.hukumonline.com/berita/a/objek-penelitian-hukum-normatif-untuk-tugas-akhir-lt63a46376c6f72/>
- What's the problem with flags convenience? (2024, March 11). *Nautilus International*.
<https://www.nautilusint.org/en/news-insight/telegraph/whats-the-problem-with-flags-of-convenience/>
- Why are corals so important? (n.d.). *Coral Guardian*. Retrieved April 15, 2026, from <https://www.coralguardian.org/en/coral-reef-important/>

Editorial Office of Locus: Jurnal Konsep Ilmu Hukum (JKIH)

Medan City, North Sumatra, Indonesia.

Phone / WhatsApp Business: +62 811-620-1239

Email: support@jurnal.locusmedia.id

E-ISSN: 2809-9265 | DOI Prefix: 10.56128/jkih

Powered by Locus Media Publishing
