

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Laut sebagai wilayah yang paling luas di bumi, berperan penting terhadap segala lini kehidupan manusia. Luas laut di dunia secara keseluruhan adalah 361 juta kilometer persegi, yang lebih luas daripada daratan dengan luas hanya 149 juta kilometer persegi, menandakan perbandingan 7:3 (tujuh banding tiga) atau 2,5 kali luas daratan bumi.<sup>1</sup> Hal ini menjadi suatu fasilitas bagi perekonomian global, karena laut digunakan sebagai jalur perdagangan dunia, terkhususnya kegiatan impor dan ekspor.

Perdagangan secara internasional pada teknisnya menggunakan transportasi berupa kapal bermedium khusus. Menurut *International Chamber of Shipping* (ICS), industri transportasi maritim internasional mengangkut hingga 90 persen komoditas produksi dari aktivitas perdagangan dunia, yang mana sebanyak 80 persennya adalah pada sektor ekspor dan impor.<sup>2</sup> Menimbang hal tersebut, perlu diketahui bahwa pada kapal terdapat identitas yang ditandai dengan adanya bendera kapal.

Bendera kapal diatur menurut *Article 91* ayat 1 UNCLOS 1982 yang berbunyi sebagai berikut:<sup>3</sup>

*“Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are*

---

<sup>1</sup> Suwito dan Nelya Eka Susanti, 2017, “*Geografi Kelautan*”, Edide Infografika, Malang, hlm. 35.

<sup>2</sup> Raevita Andriessa, 2022, “*Transportasi Maritim: Tulang Punggung dari Aktivitas Perdagangan Internasional*”, Pusat Studi Perdagangan Dunia Universitas Gadjah Mada, diakses di <https://cwts.ugm.ac.id/2022/04/18/transportasi-maritim-tulang-punggung-dari-aktivitas-perdagangan-internasional/> diakses pada 1 Juni 2024.

<sup>3</sup> *Article 91 (1) The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.*

*entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.*” (terjemahan: “Setiap Negara harus menetapkan persyaratan bagi pemberian kebangsaannya pada kapal, untuk pendaftaran kapal di dalam wilayah, dan untuk hak mengibarkan benderanya. Kapal memiliki kebangsaan Negara yang benderanya secara sah dapat dikibarkan olehnya. Harus ada suatu kaitan yang sungguh-sungguh antara Negara dan kapal itu.”)

*Article* ini menjelaskan bahwa setiap negara harus menetapkan persyaratan bagi pemberian kebangsaannya pada kapal, untuk pendaftaran kapal di dalam wilayah, dan untuk hak mengibarkan benderanya sehingga kapal memiliki kebangsaan negara yang benderanya secara sah dapat dikibarkan olehnya. Selain itu, di dalam *Article* 92 ditegaskan juga bahwa kapal harus berlayar di bawah bendera suatu negara, sebagaimana berbunyi sebagai berikut:<sup>4</sup>

*“Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.”* (terjemahan: “Kapal harus berlayar di bawah bendera suatu Negara saja dan kecuali dalam hal-hal luar biasa yang dengan jelas ditentukan dalam perjanjian internasional atau dalam Konvensi ini, harus tunduk pada yurisdiksi eksklusif Negara itu di laut lepas. Suatu kapal tidak boleh mengubah bendera kebangsaannya sewaktu dalam pelayaran atau sewaktu berada di suatu pelabuhan yang disinggahinya, kecuali dalam hal adanya suatu perpindahan pemilikan yang nyata atau perubahan pendaftaran.”)

*Article* ini menjelaskan bahwa kecuali dalam hal-hal luar biasa yang dengan jelas ditentukan dalam perjanjian internasional atau dalam Konvensi ini, suatu kapal harus tunduk pada yurisdiksi eksklusif negara itu di laut lepas. Dua pasal dalam UNCLOS 1982 ini memberikan dasar hukum yang sah bagi negara yang benderanya dikibarkan oleh sebuah kapal untuk

---

<sup>4</sup> *Article* 92 (1) *The United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982.

menentukan kebangsaan kapal tersebut. Dengan demikian, negara memiliki yurisdiksi atas kapal tersebut selama kapal tersebut berlayar di laut.

Kegiatan ekspor dan impor dalam perdagangan dunia didominasi oleh penggunaan kapal kargo. Kapal kargo adalah jenis kapal yang memuat barang dalam ukuran besar. Kapal ini merupakan kapal non-negara yang didefinisikan menurut *Regulation 2 Annex International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* sebagai kapal yang mengangkut barang dan tidak mengangkut penumpang.<sup>5</sup> Kapal ini melintasi lautan dunia hingga samudera dengan jumlah mencapai ribuan setiap tahunnya dan memuat barang-barang perdagangan internasional.<sup>6</sup> Kapal kargo pada umumnya didesain khusus untuk tugasnya, dilengkapi dengan *crane* dan mekanisme lainnya untuk bongkar muat, serta dibuat dalam beberapa ukuran.<sup>7</sup>

Salah satu jenisnya adalah kapal kargo curah (*bulk carrier*).<sup>8</sup> Kapal kargo jenis ini biasanya memuat bahan mentah seperti biji besi, pasir, hingga pupuk pada dek kapal. Salah satu kapal kargo ternama dari jenis ini adalah kapal kargo MV Rubymar. Kapal ini dibuat sejak tahun 1997 dengan total panjang 171 meter, lebar 27 meter, dan kedalaman 8.9 meter.<sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> *Regulation 2 Annex International Convention for the Safety of Life at Sea 1974*.

<sup>6</sup> Setto Pramudyo Kusumo, et. al., 2017, “Studi Perancangan Kapal Kargo 14.715 Dwt Rute Pelayaran Tanjung Perak-Batu Ampar”, Jurnal Teknik Perkapalan Universitas Diponegoro, Vol. 5, No. 2, hlm. 489.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> PT Surya Inti Primakarya, 2023, “Apa Itu Kapal Kargo dan Fungsinya? Ini Penjelasannya!”, diakses di <https://sip-exim.co.id/news/articles/apa-itu-kapal-kargo> diakses pada 1 Juni 2024.

<sup>9</sup> Vessel Finder, 2024, diakses di <https://www.vesselfinder.com/vessels/details/9138898> diakses pada 2 Juni 2024.



Gambar 1 Kapal kargo MV Rubymar. (Sumber: <https://www.vesselfinder.com/vessels/details/9138898>)

Kapal kargo MV Rubymar merupakan kapal yang berbendera Belize, yaitu suatu negara yang berbentuk Monarki Parleментар dan merupakan anggota Persemakmuran Inggris.<sup>10</sup>



Gambar 2 Peta Negara Belize dan benderanya. (Sumber: <https://www.bbc.com/news/world-latin-america-18724590>)

Pada 8 Februari 2024, kapal ini dijadwalkan berlayar dari Ras Al Khair, Arab Saudi menuju Varna, Bulgaria dengan perkiraan berlabuh pada tanggal 27 Februari 2024.<sup>11</sup> Pada pelayaran tersebut, kapal ini membawa sebanyak 21.000 metrik ton pupuk amonium fosfat sulfat dengan kru kapal sebanyak 24 orang. Namun, pada tanggal 18 Februari 2024, kapal ditembak

<sup>10</sup> BBC, 2023, "Belize Country Profile", diakses di <https://www.bbc.com/news/world-latin-america-18724590> diakses pada 1 Juni 2024.

<sup>11</sup> Marine Traffic, 2024, diakses di <https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:463871/mmsi:312168000/imo:9138898/vessel:RUBYMAR> diakses pada 2 Juni 2024.



oleh rudal balistik dari arah Yaman oleh kelompok Houthi ketika melewati selat Bab-El-Mandab di selatan laut Merah yang menjadi gerbang masuk laut Merah.<sup>12</sup> Merespons hal ini, pemerintahan resmi Yaman yang diakui dunia internasional melalui Perdana Menteri Pemerintahan Yaman Ahmed Awad bin Mubarak menyatakan bahwa tenggelamnya kapal kargo MV Rubymar adalah bencana lingkungan yang belum pernah dialami Yaman dan kawasan tersebut sebelumnya.<sup>13</sup> Pemerintah Yaman turut menyatakan bahwa Yaman terus membayar kerugian akibat perbuatan Houthi.<sup>14</sup>

Selat Bab-El-Mandab adalah selat kecil yang terletak di antara batas wilayah negara Djibouti, Yaman, dan Eritrea. Sebagai pintu masuk menuju laut merah, selat Bab-El-Mandab berperan penting dalam perdagangan dunia. Hal ini dikarenakan laut Merah yang menjadi rumah bagi selat ini terhubung langsung dengan terusan Suez yang menjadi terusan tersibuk dalam perdagangan dunia.<sup>15</sup> Selat Bab-El-Mandab merupakan selat internasional yang menghubungkan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Djibouti, Yaman, dan Somalia di teluk Aden dan ZEE Eritrea, Yaman, Arab Saudi, Mesir, dan Sudan, di laut Merah serta sama dengan selat Hormuz. Di selat Bab-El-

---

<sup>12</sup> Dive Magazine, 2024, "Houthi Rebels Sink Phosphate-laden Bulk Carrier MV Rubymar in Red Sea", diakses di <https://divemagazine.com/scuba-diving-news/houthi-rebels-sink-phosphate-laden-bulk-carrier-in-red-sea> diakses pada 2 Juni 2024.

<sup>13</sup> Reuters, 2024, "Ship sunks by Houthis threatens Red Sea environment, Yemen government and US military say" <https://www.reuters.com/world/freighter-rubymar-has-sunk-red-sea-yemen-internationally-recognised-government-2024-03-02/> diakses pada 11 Januari 2025.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Liputan6, 2024, "Alasan Mengapa Laut Merah Jadi Jalur Maritim Perdagangan Terpenting Dunia, Dilindungi AS Hingga Jadi Alat Serang Israel", diakses di <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5509167/alasan-mengapa-laut-merah-jadi-jalur-maritim-perdagangan-terpenting-dunia-dilindungi-as-hingga-jadi-alat-serang-israel> diakses pada 3 Juni 2024.

Mandab berlaku rezim *transit passage* (lintas transit) yang diatur melalui *Article 37 UNCLOS 1982*<sup>16</sup> dengan bunyi sebagai berikut:<sup>17</sup>

*“This section applies to straits which are used for international navigation between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone. (terjemahan: Bagian ini berlaku bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya.)”*

Selat internasional diatur melalui *Part III UNCLOS 1982* dengan nama *Straits Used for International Navigation* (Selat yang Digunakan untuk Pelayaran Internasional) yang status hukumnya diatur dalam *Article 34* yang berbunyi sebagai berikut:<sup>18</sup>

*“Legal status of waters forming straits used for international navigation:*

1. *The regime of passage through straits used for international navigation established in this Part shall not in other respects affect the legal status of the waters forming such straits or the exercise by the States bordering the straits of their sovereignty or jurisdiction over such waters and their air space, bed and subsoil.*

2. *The sovereignty or jurisdiction of the States bordering the straits is exercised subject to this Part and to other rules of international law.*

(terjemahan: Status hukum perairan yang merupakan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional

1. Rezim lintas melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang ditetapkan dalam Bab ini tidak boleh mempengaruhi dalam hal lain status hukum perairan yang merupakan selat demikian atau pelaksanaan kedaulatan atau yurisdiksi Negara yang berbatasan dengan selat tersebut atas perairan demikian dan ruang udara, dasar laut serta tanah di bawahnya.

2. Kedaulatan atau yurisdiksi Negara yang berbatasan dengan selat dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Bab ini dan peraturan hukum internasional lainnya.)”

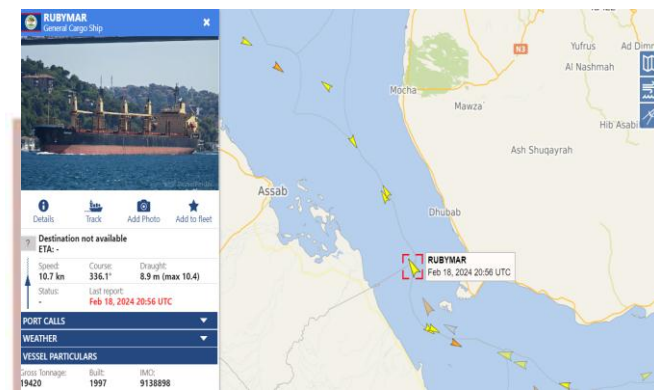
---

<sup>16</sup> Alexander Lott, 2022, *Hybrid threats and the Law of the Sea : use of force and discriminatory navigational restrictions in straits*, Koninklijke Brill LV, Leiden, hlm. 117.

<sup>17</sup> *Article 37 The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.*

<sup>18</sup> *Article 34 (1) & (2) The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.*

Laut Merah penting bagi jalur pelayaran kapal kargo dunia yang terbilang sibuk pada wilayah tersebut hingga menjadi titik transit pelayaran minyak dunia dengan total hampir 12 persen barang-barang internasional melalui laut ini untuk disalurkan melalui perdagangan dunia.<sup>19</sup> Berdasarkan peta, gambar di bawah ini, yang disadur dari VesselFinder memperlihatkan koordinat lokasi terakhir kapal kargo MV Rubymar yang ditangkap satelit.



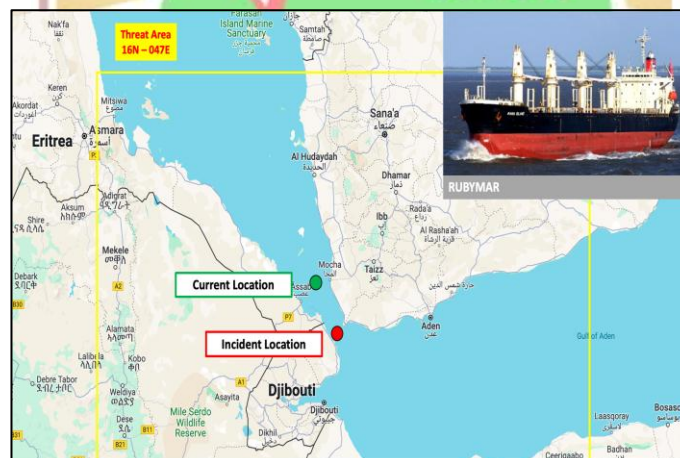
Gambar 3 Koordinat terakhir kapal kargo MV Rubymar di selat Bab-El-Mandab. (Sumber: <https://www.vesselfinder.com/?imo=9138898>)

Gambar tersebut menjelaskan lokasi terakhir kapal kargo MV Rubymar yang ditembak di pintu selat Bab-El-Mandab dan tenggelam di lepas perairan Mocha (bagian dari selat Bab-El-Mandab). Gambar diambil dari situs Vessel Finder pada 2 Juni 2024. Terlihat bahwa kapal terdeteksi terakhir pada 18 Februari 2024 pukul 20.56 waktu Yaman. Serangan ini mengakibatkan kerusakan parah pada fisik kapal dan mengakibatkan tumpahan minyak yang signifikan di laut Merah. Tumpahan minyak ini terjadi akibat bocornya bahan bakar kapal dan dibiarkan hanyut hingga meninggalkan tumpahan minyak sepanjang 30 kilometer.<sup>20</sup> Pada akhirnya

<sup>19</sup> NextIAS, 2024, "Red Sea Crisis & Importance of IMEC", diakses di <https://www.nextias.com/ca/editorial-analysis/26-02-2024/red-sea-crisis-importance-of-imec#:~:text=The%20Red%20Sea%20owes%20its,merchandise%20trade%20passing%20throug%20it> diakses pada 3 Juni 2024

<sup>20</sup> Dive Magazine, *Op. Cit.*

kapal kargo MV Rubymar yang sarat fosfat di lepas pantai Mocha, di laut Merah tenggelam di perairan dangkal pada dini hari tanggal 2 Maret 2024 dan terhanyut lebih dari 70 kilometer ke utara menuju laut Merah. Komando Pusat AS mengunggah gambar kapal yang terkena dampak di aplikasi media sosial X<sup>21</sup>, dan menyebut kejadian tersebut sebagai “risiko lingkungan” terhadap laut Merah dan “risiko dampak bawah permukaan” terhadap kapal-kapal lain yang melewati salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia, yaitu laut Merah. Berikut adalah gambar peta rilis dari *United Kingdom Maritime Trade Operations* (UKMTO/Operasi Perdagangan Maritim Inggris) yang menjelaskan titik penembakan dan tenggelamnya kapal kargo MV Rubymar di selat Bab-El-Mandab:<sup>22</sup>



**Gambar 4** Foto peta lokasi penembakan (pintu masuk selat Bab-El-Mandab) dan posisi akhir karamnya kapal kargo MV Rubymar (lepas pantai Mocha). (sumber: *United Kingdom Maritime Trades Organization*, diakses di <https://www.ukmto.org/>)

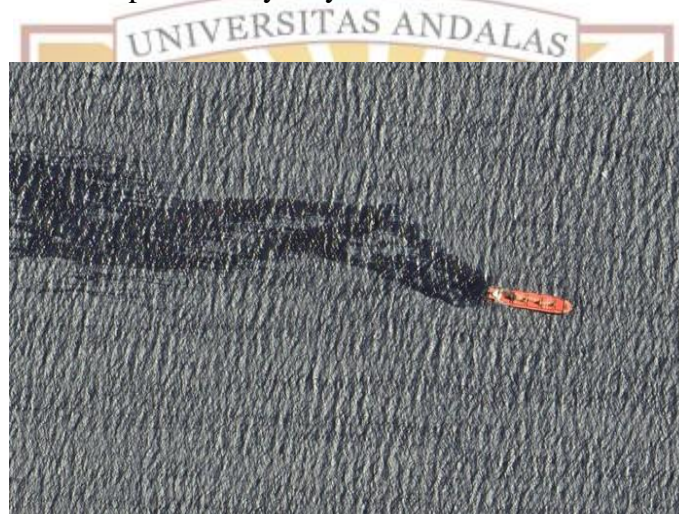
Tumpahan bahan bakar berupa minyak dari kapal kargo MV Rubymar dikhawatirkan dapat menimbulkan dampak jangka panjang terhadap ekosistem di laut Merah. Pertukaran air antara laut Merah dan Samudera

<sup>21</sup> Diakses di <https://x.com/CENTCOM/status/1764124845212680639> yang dikutip dari Dive Magazine, 2024, di <https://divemagazine.com/scuba-diving-news/houthi-rebels-sink-phosphate-laden-bulk-carrier-in-red-sea> diakses pada 4 Juni 2024.

<sup>22</sup> United Kingdom Maritime Trades Organization, 2024, “*Information Update on Belize-Flagged Cargo Vessel, Rubymar*”, Terbitan Lembaga, UKMTO, Inggris.



Hindia melalui Teluk Aden adalah terbatas, dikarenakan perairan Mocha hingga selat Bab-El-Mandab hanyalah selat kecil yang berbentuk jalan sempit dan saluran dangkal dengan titik terdangkalnya terletak di ujung utara selat Bab-El-Mandab yang dikenal dengan Ambang Hanish (di antara pintu selat Ba-Eldengan kedalaman sekitar 160 meter, dan titik tersempit di ujung selatan selat ini dengan lebar hanya sekitar 25 kilometer dan kedalaman sekitar 220 meter.<sup>23</sup> Berikut tangkapan satelit karamnya kapal kargo MV Rubymar dan tumpahan minyaknya.



Gambar 5 Citra satelit memperlihatkan karamnya kapal kargo MV Rubymar dan tumpahan minyaknya sebelum kapal tenggelam total. (Sumber: <https://finance.detik.com/foto-bisnis/d-7223814/penampakan-kapal-kargo-rubymar-yang-tenggelam-diserang-houthi/4>)

Insiden ini dikhawatirkan dapat menimbulkan permasalahan, khususnya terkait dengan lingkungan laut. Tumpahan minyak di laut dapat berdampak negatif terhadap ekosistem lautan. Minyak mengandung bahan kimia berbahaya yang dapat merusak biota laut, seperti ikan dan makhluk laut lainnya yang menyerap racun tersebut sehingga mampu menyebabkan kematian dan penurunan populasi biota laut.<sup>24</sup> Selain itu, tumpahan minyak

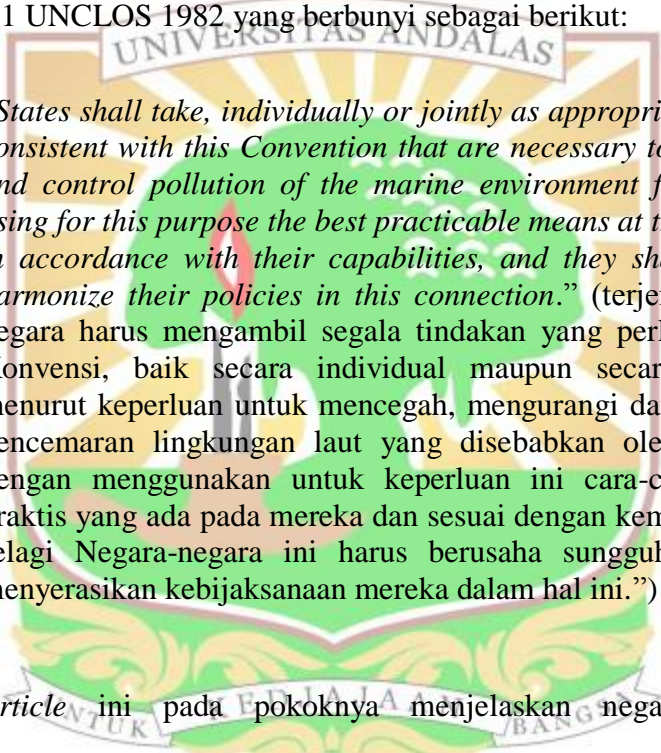
---

<sup>23</sup> William E. Johns dan Sarantis S. Sofianos, 2012, "Atmospherically Forced Exchange through the Bab el Mandab Strait", American Meteorological Society Journal, Vol. 42, hlm. 1143.

<sup>24</sup> Muhammad Azka Bintang Amffa, et.al., 2023, "Analisis Dampak Oil Spill Pada Kehidupan Masyarakat Pesisir Karawang Dalam Perspektif Hukum Dan Lingkungan" Jurnal Sensistek Universitas Hasanuddin, Vol. 6, No. 1, hlm. 87.

dapat menyebabkan iritasi pada mata, kulit, dan saluran pernafasan, serta berpotensi menimbulkan akibat yang fatal.<sup>25</sup> Tumpahan berupa minyak yang dikategorikan sebagai minyak berat juga sulit menguap sehingga sulit dibersihkan dari air laut.<sup>26</sup>

Tumpahan minyak di laut menimbulkan pertanggungjawaban yang diperlukan, pada kasus ini adalah akibat terjadinya tumpahan minyak dan karamnya kapal kargo MV Rubymar. Hal ini turut menimbang aturan *Article* 194 ayat 1 UNCLOS 1982 yang berbunyi sebagai berikut:



*“States shall take, individually or jointly as appropriate, all measures consistent with this Convention that are necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from any source, using for this purpose the best practicable means at their disposal and in accordance with their capabilities, and they shall endeavour to harmonize their policies in this connection.”* (terjemahan: “Negara-negara harus mengambil segala tindakan yang perlu sesuai dengan Konvensi, baik secara individual maupun secara bersama-sama menurut keperluan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh setiap sumber dengan menggunakan untuk keperluan ini cara-cara yang paling praktis yang ada pada mereka dan sesuai dengan kemampuan mereka, selagi Negara-negara ini harus berusaha sungguh-sungguh untuk menyerasikan kebijaksanaan mereka dalam hal ini.”)

*Article* ini pada pokoknya menjelaskan negara-negara harus mengambil segala tindakan yang perlu dan sesuai dengan UNCLOS 1982, baik secara individual maupun secara bersama-sama menurut keperluan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh setiap sumber, selagi negara-negara ini harus

---

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Ibid.*

berusaha sungguh-sungguh untuk menyasikan kebijaksanaan mereka<sup>27</sup>.

Selanjutnya, pada ayat 2 sebagaimana yang berbunyi sebagai berikut:

*“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.”* (terjemahan: “Negara-negara harus mengambil segala tindakan yang perlu untuk menjamin agar kegiatan-kegiatan yang berada dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka dilakukan dengan cara sedemikian rupa supaya tindakan-tindakan tersebut tidak mengakibatkan kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran kepada Negara-negara lain dan lingkungannya, dan agar pencemaran yang timbul dari tindakan-tindakan dan kegiatan dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak menyebar melampaui daerah-daerah yang ada di bawah pelaksanaan hak-hak kedaulatan mereka sesuai dengan Konvensi ini.”)

Dijelaskan bahwa negara-negara harus mengambil segala tindakan yang perlu untuk menjamin agar kegiatan-kegiatan yang berada dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka dilakukan dengan cara sedemikian rupa supaya tindakan dari kegiatan tersebut tidak mengakibatkan kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran kepada negara-negara lain dan lingkungannya.<sup>28</sup>

Tenggelamnya kapal kargo MV Rubymar yang menyebabkan tumpahan minyak memerlukan peninjauan terhadap *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* 1973 beserta protokolnya, yaitu *Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* 1973 (MARPOL 73/78). Tumpahan bahan bakar

---

<sup>27</sup> Article 194 (1) *The United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982.

<sup>28</sup> Article 194 (2) *The United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982.

berupa minyak di selat Bab-El-Mandab dapat didefinisikan menurut *Annex I* MARPOL 1973 dalam *Regulation 1* ayat 1 sebagai berikut:<sup>29</sup>

*“Oil means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention)...”* (terjemahan: Minyak berarti minyak bumi dalam bentuk apapun termasuk minyak mentah, bahan bakar minyak, lumpur, sisa minyak dan produk olahan (selain petrokimia yang tunduk pada ketentuan Lampiran II Konvensi ini)...).

Konvensi ini mengatur bagaimana pencegahan polusi di laut, salah satunya minyak. Selain itu, konvensi ini juga mengatur regulasi jenis kapal dan muatan yang dapat menyebabkan bahaya pada lingkungan apabila tumpah ke laut.

Konvensi ini turut mengatur *special areas* atau area khusus yang menjadi fokus internasional apabila terjadi pencemaran minyak lingkungan di laut. Terkait dengan area khusus, diartikan menurut *Regulation 1* ayat 10 sebagai berikut:<sup>30</sup>

*“Special area means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex”* (terjemahan: Kawasan khusus adalah suatu wilayah laut yang, karena alasan teknis yang diketahui sehubungan dengan kondisi oseanografi dan ekologi serta sifat lalu lintasnya, memerlukan penerapan metode wajib khusus untuk pencegahan pencemaran laut oleh minyak. Daerah-daerah khusus harus mencakup daerah-daerah yang tercantum dalam peraturan 10 Lampiran ini.)

---

<sup>29</sup> *Regulation 1 (1) Annex I of MARPOL 73/78 Regulations for the Prevention of Pollution by Oil.*

<sup>30</sup> *Regulation 1 (10) Annex I of MARPOL 73/78 Regulations for the Prevention of Pollution by Oil.*



Salah satu area khusus yang diatur tersebut adalah laut Merah. Hal ini dijelaskan dalam *Regulation* 10 ayat 1 yang menjelaskan sebagai berikut:<sup>31</sup>

*“For the purpose of this Annex, the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the “Gulfs area”, the Gulf of Aden area, the Antarctic area and the NorthWest European waters...”* (terjemahan: “Untuk keperluan Lampiran ini, kawasan khusus adalah kawasan Laut Mediterania, kawasan Laut Baltik, kawasan Laut Hitam, wilayah Laut Merah, “kawasan Teluk”, kawasan Teluk Aden, kawasan Antartika, dan perairan Eropa Barat Laut...”.)

Dijelaskan lebih khusus dalam aturan huruf d yang menjelaskan sebagai berikut:<sup>32</sup>

*“The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12828.5' N, 43819.6' E) and Husn Murad (12840.4' N, 43830.2' E).”* (terjemahan: “Kawasan Laut Merah berarti Laut Merah termasuk Teluk Suez dan Aqaba yang di selatan dibatasi oleh garis belah ketupat antara Ras si Ane (12828.5' N, 43819.6' E) dan Husn Murad (12840.4' N, 43830.2' E).”)

Apabila dilihat pada peta, kawasan Ras si Ane atau Rassiyan berada di wilayah Djibouti dan Husn Murad atau desa Murad berada di wilayah Yaman, sebagaimana ditunjukkan dalam gambar peta berikut.

---

<sup>31</sup> *Regulation* 10 (1) Annex I of MARPOL 73/78 Regulations for the Prevention of Pollution by Oil.

<sup>32</sup> *Regulation* 10 (1) (d) Annex I of MARPOL 73/78 Regulations for the Prevention of Pollution by Oil.



Gambar 6 Citra satelit NASA yang diambil dari WorldWind software, Public domain, via Wikimedia Commons menunjukkan lokasi Rasiyan yang berbatasan langsung dengan selat Bab-El-Mandab (sumber: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bab-el\\_Mandab\\_NASA\\_with\\_description.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bab-el_Mandab_NASA_with_description.jpg))



Gambar 7 Citra satelit Google Maps yang diambil dari WikiMedia melihatkan titik lokasi desa Murad yang berbatasan dengan selat Bab-El-Mandab. (sumber: [https://en.wikipedia.org/wiki/Hisn\\_Murad](https://en.wikipedia.org/wiki/Hisn_Murad))

Terlihat dari kedua gambar, batas laut Merah yang menjadi area khusus dalam MARPOL 73/78 salah satunya adalah selat Bab-El-Mandab. Pada dasarnya, regulasi ini mengatur bagaimana teknis pembuangan minyak ke laut, namun ada pengecualian apabila kapal karam maka aturan ini tidak berlaku, dengan syarat sesuai *Regulation 11 (b) (i) Annex I MARPOL 73/78* yang menjelaskan sebagai berikut:<sup>33</sup>

*“...the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:*

<sup>33</sup> *Regulation 11 (b) (i) Annex I of MARPOL 73/78 Regulations for the Prevention of Pollution by Oil.*

- (i) *provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and*  
(ii) *except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.”* (terjemahan: pembuangan minyak atau campuran minyak ke laut akibat kerusakan pada kapal atau peralatannya:  
(i) dengan ketentuan bahwa semua tindakan pencegahan yang wajar telah dilakukan setelah terjadinya kerusakan atau ditemukannya pembuangan untuk tujuan mencegah atau meminimalkan pembuangan; dan  
(ii) kecuali jika pemilik atau nakhoda bertindak dengan sengaja untuk menyebabkan kerusakan, atau secara ceroboh dan dengan pengetahuan bahwa kerusakan mungkin akan terjadi.)

Namun, belum terlihat dengan jelas dalam regulasi tersebut apakah yang terjadi dalam kasus kapal kargo MV Rubymar dapat digolongkan sebagai pengecualian dalam pencegahan pencemaran minyak di laut, terutama selat Bab-El-Mandab. Hal ini dikarenakan tumpahan minyak di selat Bab-El-Mandab berasal dari bahan bakar kapal kargo MV Rubymar yang karam akibat ditembak oleh kelompok Houthi.

Mengenai tanggung jawab pihak dalam kejadian tersebut. Kelompok Houthi sebagai pemberontak berada di bawah negara Yaman dan belum diakui sebagai subjek hukum internasional. Selain itu, kelompok ini tengah terlibat dalam konflik non-internasional dalam periode yang panjang dengan Yaman. Berdasarkan *Article 3 Geneva Convention 1949* (Konvensi Jenewa 1949), tiap pihak yang terlibat konflik harus mematuhi kewajiban untuk menjaga keamanan sipil, seperti yang berbunyi sebagai berikut:<sup>34</sup>

*“In the case of armed conflict not of an international character occurring in the territory of one of the High Contracting Parties,*

---

<sup>34</sup> *Article 3 The Geneva Conventions 1949.*



*each Party to the conflict shall be bound to apply, as a minimum, the following provisions:*

*1) Persons taking no active part in the hostilities, including members of armed forces who have laid down their arms and those placed hors de combat by sickness, wounds, detention, or any other cause, shall in all circumstances be treated humanely, without any adverse distinction founded on race, colour, religion or faith, sex, birth or wealth, or any other similar criteria. To this end, the following acts are and shall remain prohibited at any time and in any place whatsoever with respect to the above-mentioned persons:*

- a) violence to life and person, in particular murder of all kinds, mutilation, cruel treatment and torture;*
- b) taking of hostages;*
- c) outrages upon personal dignity, in particular humiliating and degrading treatment;*
- d) the passing of sentences and the carrying out of executions without previous judgment pronounced by a regularly constituted court, affording all the judicial guarantees which are recognized as indispensable by civilized peoples.*

*2) The wounded and sick shall be collected and cared for. An impartial humanitarian body, such as the International Committee of the Red Cross, may offer its services to the Parties to the conflict. The Parties to the conflict should further endeavour to bring into force, by means of special agreements, all or part of the other provisions of the present Convention. The application of the preceding provisions shall not affect the legal status of the Parties to the conflict.* (terjemahan: Dalam hal konflik bersenjata yang tidak bersifat internasional yang terjadi di wilayah salah satu Pihak pada Perjanjian, setiap Pihak dalam konflik tersebut wajib menerapkan, sekurang-kurangnya, ketentuan-ketentuan berikut ini:

1) Orang-orang yang tidak mengambil bagian secara aktif dalam permusuhan, termasuk anggota angkatan bersenjata yang telah meletakkan senjata dan mereka yang berada dalam keadaan tawanan perang karena sakit, terluka, ditahan, atau sebab lain, dalam segala keadaan harus diperlakukan secara manusiawi, tanpa pembedaan yang merugikan yang didasarkan atas ras, warna kulit, agama atau kepercayaan, jenis kelamin, kelahiran, atau kekayaan, atau kriteria lain yang serupa. Untuk tujuan ini, tindakan-tindakan berikut ini adalah dan akan tetap dilarang kapan saja dan di mana saja sehubungan dengan orang-orang yang disebutkan di atas:

- a) kekerasan terhadap nyawa dan orang, khususnya pembunuhan dalam bentuk apa pun, mutilasi, perlakuan kejam, dan penyiksaan;
- b) penyanderaan;
- c) pelecehan terhadap martabat pribadi, khususnya perlakuan yang memalukan dan merendahkan martabat;
- d) penjatuhan hukuman dan pelaksanaan eksekusi tanpa adanya putusan pengadilan yang diucapkan oleh pengadilan yang dibentuk secara teratur, yang memberikan semua jaminan peradilan yang diakui sebagai sesuatu yang sangat diperlukan oleh masyarakat beradab.



2) Orang-orang yang terluka dan sakit harus dikumpulkan dan dirawat. Suatu badan kemanusiaan yang tidak memihak, seperti Komite Palang Merah Internasional, dapat menawarkan jasanya kepada pihak-pihak yang berkonflik. Pihak-pihak yang terlibat dalam konflik harus berusaha lebih lanjut untuk memberlakukan, melalui perjanjian-perjanjian khusus, semua atau sebagian ketentuan-ketentuan lain dalam Konvensi ini. Penerapan ketentuan-ketentuan sebelumnya tidak akan mempengaruhi status hukum Pihak-pihak yang terlibat konflik.)”

*Article* ini menegaskan bahwa dalam keadaan konflik non-internasional sekalipun, para pihak, baik itu aktor negara atau non-negara harus menghormati hak sipil dengan tidak melakukan penyerangan. Salah satu hak sipil dalam penelitian ini yang harus dilindungi adalah kapal kargo MV Rubymar sebagai. Kapal kargo ini adalah kapal dagang yang berisi kru kapal.

Yaman sebagai negara telah melewati suksesi negara pada tahun 1990. Yaman sebelumnya terpisah dan terdiri atas 2 negara yang berbeda, yaitu Yaman Utara dan Yaman Selatan. Husen sebagaimana yang dikutip oleh Jakti dan Jamil, Yaman pada akhirnya disatukan kembali pada 22 Mei 1990 dikarenakan kedua Yaman memiliki persamaan yang dominan sejak dipisahkan pada tahun 1982.<sup>35</sup> Akan tetapi, bersatunya negara Yaman justru menimbulkan konflik peperangan yang sering terjadi antara pemerintah Yaman dengan kelompok Houthi. Houthi adalah kaum pemberontak yang berbasis di wilayah Yaman Utara yang berpandangan bertentangan terhadap pemerintah Yaman.<sup>36</sup> Kelompok ini sendiri belum diakui sebagai subjek hukum internasional dikarenakan menurut negara asal kedudukannya belum diakui sebagai kelompok *Belligerent*. Kelompok Houthi pada mulanya

---

<sup>35</sup> Gilang Prabowo Jakti dan Alfian Jamil, 2015, “Upaya Pemerintah Ali Abdullah Saleh Menyelesaikan Konflik Dengan Pemberontak Al Houthi”, Jurnal Ilmu Hubungan Internasional Universitas Jember, hlm. 2.

<sup>36</sup> *Ibid.*

merupakan sebuah organisasi politik Islam yang tidak memiliki komponen militer serta melakukan aksinya melalui protes dan demonstrasi, bahkan mengancam untuk menggulingkan otoritas yang sedang berkuasa, yang mana menurut *International Committee of the Red Cross (ICRC)* disebut sebagai *internal disturbance and tension*.<sup>37</sup> Keadaan yang terjadi berdasarkan *Article 3* Konvensi Jenewa 1949 dan klasifikasi ICRC tersebut relevan dengan situasi di Yaman, yaitu pemerintah berkonflik dengan skala non-internasional bersama kelompok Houthi.

Kapal kargo MV Rubymar juga dijamin perlindungannya sebagai sasaran serangan dalam konflik bersenjata non-internasional menurut *Article 13 Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of Non-International Armed Conflicts* (Protokol Tambahan II 1977). *Article* ini menegaskan bahwa sipil tidak boleh menjadi sasaran serangan, dengan bunyi sebagai berikut:<sup>38</sup>

*“The civilian population as such, as well as individual civilians, shall not be the object of attack. Acts or threats of violence the primary purpose of which is to spread terror among the civilian population are prohibited. (terjemahan: Penduduk sipil seperti halnya penduduk sipil perorangan, tidak boleh menjadi sasaran serangan. Tindakan atau ancaman kekerasan yang tujuan utamanya adalah untuk menyebarkan teror di antara penduduk sipil dilarang.)”*

*Article* ini menegaskan bahwa dalam keadaan konflik non-internasional, sipil tidak boleh menjadi target, baik itu target serangan langsung, maupun target serangan dalam rangka menyebarkan teror.

Penembakan kapal kargo MV Rubymar oleh kelompok Houthi disebabkan

---

<sup>37</sup> International Committee of the Red Cross, 2025, “*Internal Disturbance and Tension*”, diakses di <https://casebook.icrc.org/glossary/internaldisturbances-and-tensions> diakses pada 15 Maret 2025.

<sup>38</sup> *Article 13 Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of Non-International Armed Conflicts* 1977.

oleh alasan kelompok ini untuk meneror kapal dalam rangka solidaritas terhadap Gaza. Akibatnya, minyak yang menjadi bahan bakar kapal tersebut tumpah di lautan. Hal ini tentunya menimbulkan kerugian, terutama kerugian lingkungan yang menimbulkan tanggung jawab.

Dalam hal tanggung jawab terkait kerugian yang ditimbulkan, negara sebagai aktor internasional utama dapat dibebankan menurut hukum internasional sebagaimana yang tertuang dalam *Article 1 Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001 (ARSIWA 2001) yang pada pokoknya menyatakan setiap tindakan yang dilakukan secara internasional oleh suatu negara maka menimbulkan tanggung jawab internasional dari negara tersebut, yang berbunyi sebagai berikut:<sup>39</sup>

*“Every internationally wrongful act of a State entails the international responsibility of that State. (terjemahan: Setiap tindakan yang salah secara internasional dari suatu Negara memerlukan tanggung jawab internasional dari Negara tersebut.)”*

Selanjutnya *Article 2 ARSIWA* 2001 yang pada pokoknya menjelaskan timbul tindakan yang salah secara internasional dari suatu negara apabila tindakan tersebut terdiri dari suatu tindakan atau kelalaian, salah satunya dapat diatribusikan kepada negara berdasarkan hukum internasional, yang berbunyi sebagai berikut:<sup>40</sup>

*“There is an internationally wrongful act of a State when conduct consisting of an action or omission:*

*(a) is attributable to the State under international law; and*

*(b) constitutes a breach of an international obligation of the State. (terjemahan:*

Ada tindakan yang salah secara internasional dari suatu Negara ketika perilaku yang terdiri dari tindakan atau kelalaian:

(a) dapat diatribusikan kepada Negara berdasarkan hukum internasional; dan

---

<sup>39</sup> *Article 1 Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001.

<sup>40</sup> *Article 2 Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* 2001.

(b) merupakan pelanggaran terhadap kewajiban internasional Negara.)”

Selain itu, menurut *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC) 1969, dalam *Article 3* ayat 1 memberikan penjelasan lanjutan dari tanggung jawab yang ditimpakan pada pemilik kapal dalam kasus polusi minyak di laut dengan bunyi sebagai berikut:<sup>41</sup>

“*Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.* (terjemahan: Kecuali sebagaimana diatur dalam ayat 2 dan 3 Pasal ini, pemilik kapal pada saat terjadinya insiden, atau, jika insiden tersebut terdiri dari serangkaian kejadian, pada saat terjadinya insiden yang pertama, bertanggung jawab atas kerusakan polusi yang disebabkan oleh kapal akibat insiden tersebut.”)

Selanjutnya menurut ayat 2, terdapat pengecualian terhadap tanggung jawab pencemaran minyak di laut dalam beberapa kondisi, seperti *force majeure*, peperangan, kesalahan pemeliharaan arah navigasi oleh negara pantai, hingga campur tangan pihak ketiga, seperti yang berbunyi sebagai berikut ini:<sup>42</sup>

“*No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:*

(a) *resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or*

(b) *was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or*

(c) *was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.* (terjemahan:

Tidak ada tanggung jawab atas kerusakan akibat polusi yang akan melekat pada pemilik jika dia membuktikan bahwa kerusakan tersebut:

(a) diakibatkan oleh tindakan perang, permusuhan, perang saudara, pemberontakan, atau fenomena alam yang luar biasa, tak terhindarkan, dan tak dapat ditolak, atau

(b) sepenuhnya disebabkan oleh suatu tindakan atau kelalaian yang dilakukan dengan maksud menyebabkan kerusakan oleh pihak ketiga, atau

---

<sup>41</sup> *Article 3 (1) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.*

<sup>42</sup> *Article 3 (2) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.*



(c) sepenuhnya disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah lainnya dari Pemerintah atau otoritas lain yang bertanggung jawab atas pemeliharaan lampu-lampu atau alat bantu navigasi lainnya dalam menjalankan fungsi tersebut.”)

kapal kargo MV Rubymar tenggelam hingga menumpahkan minyak di selat Bab-El-Mandab akibat ditembak oleh kelompok Houthi berada di dalam Negara Yaman. Hal tersebut menimbulkan hipotesis apakah Negara Yaman dapat dimintai pertanggungjawabannya atas tindakan kelompok ini, atau pemilik kapal kargo MV Rubymar yang bertanggungjawab.

Apa yang terjadi pada kapal kargo MV Rubymar menjadi suatu permasalahan yang muncul dalam hukum internasional, terkait siapa pihak yang harus bertanggung jawab terhadap tumpahan minyak di Selat Bab-El-Mandab? Apakah Yaman sebagai negara yang berdaulat dapat dikenai tanggung jawab negara secara internasional dalam penembakan kapal kargo MV Rubymar oleh kelompok Houthi? Apa tanggung jawab pencemaran laut dalam kasus tenggelamnya kapal kargo MV Rubymar yang menimbulkan tumpahan minyak di selat Bab-El-Mandab? Apakah Belize selaku negara bendera dapat diminta pertanggungjawabannya? Penelitian ini berfokus pada aspek hukum internasional yang bersifat publik, sehingga membahas tanggung jawab dalam ranah hukum internasional publik. Hukum sudah seharusnya memberikan kepastian bentuk pertanggungjawaban yang muncul dalam kejadian penembakan kapal kargo MV Rubymar.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mendalam yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB TERHADAP PENCEMARAN LAUT AKIBAT TUMPAHAN MINYAK DALAM**

## **PENEMBAKAN KAPAL KARGO MV RUBYMAR DI SELAT BAB-EL-MANDAB TAHUN 2024”**

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada latar belakang tersebut di atas, maka perumusan masalah yang diajukan sebagai pokok kajian penelitian ini adalah:

1. Bagaimana tanggung jawab terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak dalam kasus penembakan kapal kargo MV Rubymar di Selat Bab-El-Mandab menurut hukum internasional?
2. Bagaimana tantangan pelaksanaan tanggung jawab terhadap pencemaran laut dalam kasus tumpahan minyak akibat penembakan terhadap kapal kargo MV Rubymar?

### **C. Tujuan Penelitian**

Sesuai dengan latar belakang dan perumusan masalah yang akan dibahas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak dalam kasus penembakan kapal kargo MV Rubymar di Selat Bab-El-Mandab menurut hukum internasional.
2. Untuk mengetahui tantangan pelaksanaan tanggung jawab terhadap pencemaran laut dalam kasus tumpahan minyak akibat penembakan terhadap kapal kargo MV Rubymar.

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang akan dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

## 1. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai acuan dan pedoman dalam mengembangkan penulisan serta penelitian lain, dan juga untuk memperbanyak referensi bagi penulisan dan penelitian berikutnya, terutama dalam bidang Hukum Internasional.
- b. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan bagi penulis maupun pembaca mengenai hukum, khususnya tentang bentuk tanggung jawab pencemaran laut terhadap kasus penembakan kapal kargo MV Rubymar di Selat Bab-El-Mandab.

## 2. Manfaat Praktis

- a. Sebagai tempat untuk mengembangkan kemampuan penulis dalam hal penelitian dan penulisan hukum dalam bentuk karya ilmiah.
- b. Sebagai bahan informasi di bidang Hukum Internasional terutama mengenai penentuan bentuk tanggung jawab pencemaran laut

## E. Metode Penelitian

Menurut Rosady dalam Jonaedi, metode penelitian merupakan kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan suatu cara kerja untuk dapat memahami suatu subjek ataupun objek penelitian, dan juga sebagai upaya untuk menemukan jawaban atas permasalahan yang ada dan dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah termasuk juga keabsahannya.<sup>43</sup> Sedangkan pengertian penelitian menurut Sukmadinata, adalah suatu proses pencarian, pengumpulan, dan analisis data yang dilakukan secara sistematis untuk menjawab permasalahan yang muncul atas objek penelitian untuk

---

<sup>43</sup> Jonaedi Efendi dan Johnny Ibrahim, 2018, *Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris*, Prenada media Group, Jakarta, hlm. 2-3.

mencapai tujuan-tujuan tertentu.<sup>44</sup> Dibutuhkan bahan atau data atau sumber yang konkret yang berasal dari bahan-bahan kepustakaan yang didapatkan melalui cara penelitian sebagai berikut:

### 1. Tipologi Penelitian

Spesifikasi penelitian ini adalah bersifat normatif atau doktrinal, yaitu penelitian yang berfokus pada aturan dan norma-norma hukum (*law in theory*) dan bersinggungan dengan peraturan perundang-undangan secara tertulis. Ahmad Mukti Fajar dan Yulianto dalam Muhaimin menjelaskan pengertian penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah, dari peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin (ajaran).<sup>45</sup> Selanjutnya, Menurut Marzuki dalam Nugroho, penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum untuk menjawab permasalahan hukum yang dihadapi. Dapat disimpulkan bahwa penelitian hukum normatif dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi berdasarkan aturan hukum.<sup>46</sup> Terkait dengan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis regulasi dalam konteks pertanggungjawaban pencemaran laut menurut Hukum Internasional

---

<sup>44</sup> *Ibid.* hlm. 3

<sup>45</sup> Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Press, Mataram, hlm. 46.

<sup>46</sup> Sigit Sapto Nugroho, *et. al.*, 2020, *Metodologi Riset Hukum*, Oase Pustaka, Surakarta, hlm.



dalam kasus penembakan kapal kargo MV Rubymar oleh kelompok Houthi di selat Bab-El-Mandab.

## 2. Sifat Penelitian

Penelitian bersifat deskriptif, yaitu dilakukan dengan memberikan uraian serta penjelasan secara sistematis atas fakta-fakta berdasarkan hasil penelitian beserta dengan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian.<sup>47</sup> Pada penelitian, akan dipaparkan mengenai tanggung jawab pencemaran laut akibat tumpahan minyak dalam kasus penembakan kapal kargo MV Rubymar di Selat Bab-El-Mandab tahun 2024.

## 3. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan yuridis normatif sebagai pendekatan utama dengan metode pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan dalam hal ini dimaksudkan bahwa penelitian ini menggunakan peraturan perundang-undangan sebagai dasar awal melakukan analisis.<sup>48</sup> Hal ini harus dilakukan oleh peneliti karena peraturan perundang-undangan merupakan titik fokus dari penelitian tersebut.<sup>49</sup> Pendekatan yuridis normatif adalah pendekatan dengan mengkaji identifikasi hukum dengan cara meneliti bahan kepustakaan serta menekankan pada aspek hukum (peraturan perundang-undangan) berkenaan dengan pokok masalah yang dibahas.

---

<sup>47</sup> Setiono, 2005, *Pemahaman Terhadap Metodologi Penelitian Hukum*, Program Pascasarjana UNS, Surakarta, hlm.6.

<sup>48</sup> *Ibid.*, hlm. 95.

<sup>49</sup> *Ibid.*

Selanjutnya pendekatan kasus dalam hal ini dimaksudkan untuk mempelajari norma atau kaidah hukum dalam praktik hukum dengan menelaah beberapa kasus yang telah memiliki kekuatan hukum tetap yang dipergunakan sebagai referensi dan berkaitan dengan materi penelitian.<sup>50</sup>

Selanjutnya, dibahas analisis permasalahan dengan cara memadukan aturan hukum internasional dengan bahan hukum tentang pertanggungjawaban pencemaran laut dalam kasus penembakan kapal kargo MV Rubymar oleh kelompok Houthi di selat Bab-El-Mandab dan artikel-artikel serta berita-berita yang diperoleh dari eskalasi konflik negara-negara terlibat.

#### 4. Sumber Data

Dalam sebuah penelitian, pengadaan data menjadi suatu keharusan. Hal ini dikarenakan data merupakan unsur terpenting dalam sebuah penelitian. Sumber data utama adalah bahan hukum atau sumber data sekunder. Bahan hukum atau sumber data sekunder menurut Soerjono Soekanto dalam Muhaimin merupakan data sekunder atau data kepustakaan, yang di dalamnya mengandung istilah bahan hukum.<sup>51</sup> Studi kepustakaan (*library research*) terhadap bahan-bahan hukum dari penelitian ini terdiri dari:

a. Bahan hukum primer, yakni:

i) *United Nations Convention on The Law of The Sea*, pada tanggal 10 Desember 1982.

---

<sup>50</sup> *Ibid.*, hlm. 101-102.

<sup>51</sup> Muhaimin, *Op. Cit.*, hlm. 59.

- ii) *Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, pada tanggal 17 Februari 1973.
- iii) *Annex I Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, pada tanggal 17 Februari 1973.
- iv) *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, pada tanggal 29 November 1969
- v) *The Geneva Conventions of 1949*, pada tanggal 12 Agustus 1949
- vi) *Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of Non-International Armed Conflicts*, pada tanggal 8 Juni 1977.
- vii) *International Convention for the Safety of Life at Sea*, pada tanggal 1 November 1974.
- viii) *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*, pada tanggal 12 Desember 2001.
- ix) *Declaration on Environment and Development*, pada tanggal 14 Juni 1992 (*Principle 15*).
- b. Bahan Hukum sekunder, yakni:
  - i) Hasil-hasil penelitian;
  - ii) Pendapat para pakar hukum;
  - iii) Buku-buku hukum; dan
  - iv) Jurnal-jurnal hukum.
- c. Bahan hukum tersier, yakni:
  - i) Kamus hukum;
  - ii) Ensiklopedia;
  - iii) Artikel berita yang berkaitan dengan kasus, dan sebagainya.

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data sekunder atau bahan hukum yang akan digunakan, penulis melakukan studi pustaka dan studi arsip.

##### a. Studi Pustaka

Studi pustaka (*bibliography study*) adalah pengkajian informasi tertulis mengenai hukum yang berasal dari berbagai sumber dan dipublikasikan secara luas serta dibutuhkan dalam penelitian hukum normatif.<sup>52</sup> Sumbernya berasal dari bahan-bahan hukum seperti peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal nasional dan jurnal internasional, konvensi internasional, perjanjian internasional, serta tulisan-tulisan dan dokumen hukum lainnya yang bersumber dari internet. Selain itu penulis juga mendapatkan bahan-bahan hukum tersebut melalui kunjungan ke perpustakaan antara lain:

- i) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas.
- ii) *Web Sourcing*, dilakukan dengan cara penelusuran pada situs-situs resmi maupun perpustakaan resmi yang menyediakan data yang relevan dengan penelitian.

Tahapan-tahapan dalam pengumpulan data melalui studi kepustakaan antara lain:

- a) Mengidentifikasi sumber bahan hukum dimana bahan hukum itu diperoleh melalui katalog perpustakaan atau langsung pada sumbernya.

---

<sup>52</sup> *Ibid.*, hlm. 65.



- b) Menginventarisasi bahan hukum yang diperlukan peneliti melalui daftar isi pada produk hukum tersebut.
- c) Mencatat dan mengutip bahan hukum yang diperlukan pada lembar catatan yang telah disiapkan secara khusus dengan memberi tanda (*coding*) pada setiap bahan hukum berdasarkan klasifikasi sumber bahan hukumnya dan urutan perolehannya.
- d) Menganalisis bahan hukum yang diperoleh sesuai dengan masalah dan tujuan penelitian.<sup>53</sup>

b. Studi Arsip

Studi arsip (*file or record study*) adalah pengkajian informasi tertulis mengenai peristiwa yang terjadi pada masa lampau (termasuk peristiwa hukum) yang memiliki kandungan nilai historis, disimpan, dan dipelihara di tempat khusus untuk referensi.<sup>54</sup> Adapun arsip yang dikaji, didapatkan dari *web sourcing*, yang dilakukan dengan cara penelusuran pada situs-situs resmi maupun perpustakaan resmi yang menyediakan arsip yang relevan dengan penelitian.

**F. Sistematika Kepenulisan**

**BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang, permasalahan factual dan hukum, mengapa penulis tertarik untuk mengambil judul penelitian ini, yang sekiranya dapat dijadikan sebagai suatu pengantar umum dalam memahami kepenulisan skripsi ini secara umum. Selain itu, bab ini turut akan memberikan gambaran awal terhadap topik yang

---

<sup>53</sup> Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 82.

<sup>54</sup> Muhaimin, *Op. Cit.*, hlm. 66.

dibahas secara umum dan jelas hingga pembahasan berikutnya. Bab ini memuat latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metodologi penelitian, dan sistematika kepenulisan.

## **BAB II TINJAUAN KEPUSTAKAAN**

Bab ini menjelaskan uraian dan penjelasan dari tanggung jawab, baik itu definisi tanggung jawab maupun definisi tanggung jawab negara. Selanjutnya, bab ini turut menjelaskan uraian kasus penembakan kapal kargo MV Rubymar oleh kelompok Houthi dari Yaman di selat Bab-El-Mandab yang berakibat pada karamnya kapal dan tumpahan minyak di laut. Selain itu, bab ini turut membahas dan menguraikan penjelasan terkait pencemaran lingkungan laut berdasarkan hukum internasional beserta klasifikasinya.

## **BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini akan menjelaskan pembahasan kronologis kasus penembakan kapal kargo MV Rubymar oleh kelompok Houthi disertai uraian dan penjelasan dari rumusan masalah mengenai tanggung jawab dalam aspek kasus penembakan kapal kargo MV Rubymar oleh kelompok Houthi di selat Bab-El-Mandab menurut internasional, serta tanggung jawab negara dalam kasus tumpahan minyak akibat penembakan kapal kargo MV Rubymar.

#### **BAB IV    PENUTUP**

Bab ini akan menjadi bab terakhir dari skripsi ini yang menyimpulkan hasil penelitian dan pembahasan. Selain itu bab ini akan menyampaikan saran dan masukan sebagai bentuk kontribusi penelitian yang diharapkan akan bermanfaat di kemudian hari sekaligus menutup skripsi ini.

