

Tantangan Dalam Manajemen Insiden Lingkungan Di Destinasi Wisata Lautan Tropis (Studi Kasus Kapal Pesiar Caledonian Sky)

Reski Amalia

Prodi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin,
90245, Makassar

Email: reskyamalia@gmail.com

Agussalim Burhanuddin

Prodi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin,
90245, Makassar

Email: agus.unhas@gmail.com

Korespondensi penulis: reskyamalia@gmail.com

Abstract: *Tropical ocean tourism destinations are very common in Indonesian waters and are one of the main attractions for foreign tourists from abroad, especially for tourists who are looking for exclusive experiences such as cruise ship travel. This can certainly provide economic benefits to the Indonesian tourism industry and support the economy of the local community. However, it cannot be denied that the high volume of tourists in a tourist destination can affect the sustainability of the marine environment in the future. Through this research, the author will discuss the challenges of environmental incident management for tropical marine tourism destinations, with a focus on the incident of the Caledonian Sky Cruise Ship's collision with coral reefs. In this research, the author will focus on the obstacles and challenges that exist in the process of resolving the Caledonian Sky Cruise Ship case which is reviewed in various aspects, namely international and national law. By combining the methods of policy analysis, case studies, and library research, the author will identify aspects related to the Caledonian Sky Cruise Ship incident. In this research the author will discuss the Indonesian government's efforts in resolving the case and the various challenges that exist in the process of resolving the Caledonian Sky Cruise Ship incident.*

Keywords: *coral reef, ISM code, policy, environmental, maritime law.*

Abstrak: Destinasi wisata lautan tropis sangat umum dijumpai di perairan Indonesia dan merupakan salah satu hal yang menjadi daya tarik utama bagi wisatawan asing dari mancanegara, terutama bagi wisatawan yang mencari pengalaman eksklusif seperti perjalanan dengan kapal pesiar. Hal ini tentunya dapat memberikan keuntungan ekonomi terhadap industri pariwisata Indonesia dan menunjang perekonomian masyarakat setempat. Namun tak bisa dipungkiri, tingginya volume wisatawan di suatu destinasi wisata dapat berpengaruh terhadap keberlanjutan lingkungan laut kedepannya. Melalui penelitian ini penulis akan membahas mengenai tantangan manajemen insiden lingkungan terhadap destinasi wisata lautan tropis, dengan fokus pada insiden penabrakan terumbu karang oleh Kapal Pesiar Caledonian Sky, dalam penelitian ini penulis akan berfokus terhadap kendala dan tantangan yang ada dalam proses penyelesaian kasus Kapal Pesiar Caledonian Sky yang ditinjau dalam berbagai aspek, yakni hukum internasional dan nasional. Dengan menggabungkan metode analisis kebijakan, studi kasus, dan library research penulis akan mengidentifikasi aspek-aspek terkait dengan insiden Kapal Pesiar Caledonian Sky. Dalam penelitian ini penulis akan membahas upaya pemerintah Indonesia dalam menyelesaikan kasus dan berbagai tantangan yang ada dalam proses penyelesaian insiden Kapal Pesiar Caledonian Sky.

Kata kunci: terumbu karang, kode ISM, kebijakan, lingkungan, hukum maritim.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, hal ini dapat dilihat dari banyaknya jumlah pulau yang tersebar di Indonesia. Jumlah pulau di Indonesia tercatat lebih dari 17.000 pulau, Indonesia mempunyai luas wilayah sebesar 5,8 juta km² yang sebagian besar dari wilayahnya terdiri atas lautan, yang mana luas daratan Indonesia hanya sekitar 1,9

juta km² dan wilayah perairan yang berukuran 3,1 juta km². Hal ini juga membuat Indonesia dikenal sebagai negara maritim dengan keanekaragaman hayati yang luas dan beragam. Potensi kelautan dan maritim Indonesia diperkirakan senilai 1,2 triliun dolar per tahun dan berpotensi untuk menciptakan lapangan kerja bagi 40 juta penduduk. Sumber daya laut di Indonesia sendiri meliputi berbagai jenis ikan, terumbu karang, dan berbagai kekayaan mineral lainnya. Tak hanya itu, sumber daya laut Indonesia juga mempunyai sumber daya non hayati yang beragam, seperti keanekaragaman budaya oleh masyarakat pesisir, dan sebagai lalu lintas perairan internasional. Keindahan wisata lautan tropis dan keberagaman sumber daya laut yang dimiliki oleh Indonesia ini juga tak jarang menjadikannya sebagai destinasi wisata oleh banyak wisatawan lokal maupun internasional.

Destinasi wisata lautan tropis sangat umum dijumpai pada perairan Indonesia, destinasi wisata lautan tropis sendiri dapat didefinisikan sebagai tempat atau daerah tropis yang mempunyai akses ke perairan laut yang eksotis dan indah. Seringkali, lautan tropis juga dicirikan dengan perairan lautnya yang sejernih kristal dan biota lautnya yang beragam, contohnya seperti berbagai jenis ikan dan beragamnya jenis terumbu karang. Indonesia sendiri merupakan salah satu negara dengan jenis terumbu karang terkaya di dunia, letaknya yang berada di kawasan segitiga terumbu karang, menjadikan Indonesia sebagai habitat dari 75% terumbu karang yang ada di dunia. Tercatat, Indonesia memiliki 256 jenis terumbu karang yang tercatat di CITES Appendix, dengan luas terumbu sebesar 50.875 km² yang menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara dengan keanekaragaman hayati tertinggi di dunia.

Namun, keindahan destinasi wisata lautan tropis yang banyak dikunjungi oleh wisatawan dapat membuat ekosistem di sekitarnya lebih rentan akan berbagai tantangan dan ancaman lingkungan yang bisa terjadi sewaktu-waktu. Insiden Kapal Pesiar Caledonian Sky yang terjadi di wilayah perairan Raja Ampat, Papua Barat Daya menjadi salah satu contoh yang menarik untuk dibahas dalam kompleksitas manajemen insiden lingkungan di destinasi wisata lautan tropis. Insiden atau kecelakaan yang terjadi pada 3 Maret 2017 itu mengakibatkan hancurnya terumbu karang di wilayah perairan Raja Ampat. Insiden ini bermula dari masuknya Kapal Pesiar Caledonian Sky yang berbendera Bahama dan dinahkodai oleh Kapten Keith Michael Taylor. Kapal yang memiliki bobot 4.200 GT itu berisikan 102 turis dari berbagai negara dan 79 ABK. Di siang hari pada 4 Maret 2017, wisatawan yang menumpang Kapal Pesiar Caledonian Sky kembali ke kapal setelah menikmati pementasan seni dan mengelilingi serta mengamati keanekaragaman hayati pulau, dan kemudian melanjutkan perjalanan ke destinasi wisata berikutnya, yaitu Bitung pada pukul 12.41 WIT. Akan tetapi, dalam perjalanannya menuju Bitung, Kapal Pesiar Caledonian Sky kandas dan menabrak terumbu

karang yang berada di bawah perairan laut Raja Ampat. Hal ini terjadi dikarenakan Kapten Keith Michael pada saat itu hanya berpatokan pada petunjuk yang terlihat di radar dan GPS tanpa memperhatikan atau mempertimbangkan kondisi alam sekitar perairan, contohnya seperti kondisi pasang surut lautan. Berbagai upaya dilakukan saat kandasnya Kapal Pesiar Caledonian Sky ini, salah satunya yaitu menggunakan bantuan *tug boat* atau kapal penarik. Akan tetapi, upaya kapal penarik yang bernama TB Audreyrob Tanjung Priok berhasil nihil. Kapten Keith terus berupaya untuk menjalankan kapal hingga pada 4 Maret 2017, tepatnya pukul 23.15 WIT, Kapal Pesiar Caledonian Sky kembali berhasil berlayar.

Ambisi Kapten Keith dengan memaksa menjalankan kapal untuk bisa kembali berlayar ini pun yang kemudian sangat berdampak pada kerusakan karang di perairan Raja Ampat. Penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini yaitu Estimasi Kerugian Ekonomi Kerusakan Terumbu Karang Akibat Tabrakan Kapal Caledonian Sky di Raja Ampat (Witomo et al., n.d.). Penelitian ini berfokus pada perhitungan jumlah kerugian ekonomi terkait dengan rusaknya terumbu karang di wilayah perairan Raja Ampat. Penelitian ini juga membuat perumusan kebijakan terkait dengan penanggulangan dampak dan kerugian yang dihasilkan tabrakan Kapal Pesiar Caledonian Sky di perairan Raja Ampat. Sedangkan pada penelitian kali ini, penulis akan membahas mengenai tantangan apa saja yang dihadapi dalam proses manajemen insiden lingkungan yang ditinjau melalui insiden Caledonian Sky di Raja Ampat, penelitian kali ini akan membahas mengenai tantangan apa saja yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia dalam menyelesaikan insiden dan bagaimana proses penyelesaian terkait dengan kasus ini yang ditinjau dari perspektif hukum internasional dan hukum nasional.

METODE

Dalam penelitian ini, penulis akan menerapkan sejumlah metode penelitian, melibatkan *Library Research*, Analisis Kebijakan, dan Studi Kasus untuk menjelaskan manajemen insiden lingkungan di destinasi wisata lautan tropis, dengan fokus pada studi kasus Kapal Pesiar Caledonian Sky. Pertama, Studi Kasus akan dijalankan dengan tujuan mengumpulkan informasi mendalam mengenai kronologi terjadinya insiden pada Kapal Pesiar Caledonian Sky. Melalui pendekatan ini, penelitian akan menyelidiki aspek-aspek terkait insiden tersebut. Kedua, *Library Research* akan dilaksanakan untuk mengumpulkan informasi dan data dari sumber-sumber terpercaya seperti publikasi ilmiah, berita, laporan pemerintah, dan sumber kredibel lainnya. Data sekunder ini akan menjadi dasar untuk mencari kebijakan-kebijakan yang relevan terkait kasus Kapal Pesiar Caledonian Sky. Selanjutnya, Analisis Kebijakan akan diterapkan setelah terkumpulnya semua informasi terkait. Melalui pendekatan ini, penelitian akan mengidentifikasi dan menganalisis regulasi-regulasi pemerintah yang

relevan dalam menangani insiden Kapal Pesiar Caledonian Sky. Analisis ini akan mencakup evaluasi kebijakan yang ada dan implikasinya terhadap penanganan masalah lingkungan yang terjadi.

Setelah dilakukan analisis tersebut, rekomendasi dan solusi yang konkret akan disusun sebagai hasil dari sintesis temuan penelitian. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi signifikan dalam pemahaman manajemen insiden lingkungan di destinasi wisata laut tropis, khususnya dalam konteks studi kasus Kapal Pesiar Caledonian Sky.

HASIL DAN DISKUSI

Manajemen Insiden Lingkungan

Dalam pengoperasiannya, sarana transportasi laut tentunya mengutamakan keamanan dan keselamatan penumpang yang kemudian diikuti dengan keselamatan lingkungan biota laut. Namun, insiden atau kecelakaan dalam pengoperasian transportasi laut tak bisa terelakkan. Kebakaran, tenggelam, dan tabrakan merupakan beberapa contoh dari banyaknya insiden yang dapat terjadi dalam pengoperasian transportasi laut. Maka dalam hal ini, manajemen insiden lingkungan khususnya di wilayah perairan atau maritim diperlukan. Adanya manajemen insiden maritim ini diperlukan agar terciptanya keamanan bersama dan menghindari terjadinya kecelakaan-kecelakaan yang tidak diinginkan. Terlebih lagi perairan Indonesia merupakan jalur perairan internasional dan kerap menjadi tujuan destinasi wisata bagi para wisatawan asing. Dengan adanya strategi manajemen insiden maritim, Indonesia dapat menjaga dan mempertahankan kedaulatan negara khususnya di wilayah perairan tanpa perlu menggunakan upaya militer.

Aspek-aspek penting yang menunjang terciptanya keselamatan dan kelestarian lingkungan laut diantaranya yaitu adanya keterampilan (*skill*), keahlian (*ability*), dan pengetahuan (*knowledge*) yang dimiliki oleh sumber daya manusia yang terlibat langsung dalam pengoperasian kapal, mengingat 80% kecelakaan di wilayah perairan disebabkan oleh *human error* (kesalahan manusia) (Keselamatan et al., 2017). Salah satu contohnya yaitu seperti apa yang terjadi pada Kapal Pesiar Caledonian Sky di Raja Ampat, Papua Barat Daya. Setiap tahunnya, pemerintah rutin melakukan kampanye keselamatan pelayaran kepada masyarakat khususnya pada awak kapal guna untuk memberikan kesadaran terkait pentingnya keselamatan pelayaran. Mengingat, mayoritas penyebab kecelakaan berasal dari *human error*. Dalam manajemen keselamatan internasional, diterapkan *International Safety Management Code* (ISM Code) yang ditetapkan oleh dewan International Maritime Organization (IMO)

yang kemudian diadopsi oleh *The International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) pada tahun 1994 (Nurhasanah et al., n.d.).

ISM Code sendiri merupakan peraturan internasional atau standar sistem manajemen keselamatan internasional yang harus ditaati oleh seluruh perangkat manajemen kapal guna untuk memastikan keselamatan dan kelancaran pelayaran. Tak hanya itu, ISM Code juga mengatur tentang pencegahan kerusakan lingkungan yang bisa saja disebabkan oleh kapal. Sebelum perusahaan suatu kapal dan kapalnya beroperasi, keduanya sudah harus disertifikasi oleh ISM Code. Sertifikasi yang dikeluarkan oleh ISM Code ini kemudian yang menjadi sebagai lisensi atau syarat untuk menjadi *ship operator*, bisa dibilang ISM Code memainkan peran vital dalam keselamatan pelayaran di industri perkapalan. Namun dalam penerapannya, pentingnya mengikuti pedoman atau peraturan yang telah ditetapkan oleh ISM Code masih saja diabaikan. Pegoperasian kapal dan penanganan navigasi yang tidak tepat merupakan salah satu contoh dari banyak praktek-praktek yang sering diabaikan, hal-hal seperti ini pun merupakan awal dari terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh adanya *human error*, seperti apa yang terjadi pada Kapal Pesiar Caledonian Sky.

Kebijakan Lingkungan terhadap Kapal Pesiar

Pada Maret 2017, sebuah kapal asing dilaporkan menabrak terumbu karang di Raja Ampat. Kapal Asing berbendera Bahama tersebut merupakan Kapal Pesiar Caledonian Sky dan merupakan kapal milik negara Swedia, yang penjualan dan asuransinya berbasis di Inggris. Akibat dari tabrakan ini sekitar 1,8 hektar terumbu karang rusak di wilayah perairan Selat Dampier, Raja Ampat. Perairan ini sendiri merupakan kawasan konservasi berdasarkan Surat Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 36/KEPME-KP/2014 mengenai Pendirian Taman Wisata Bahari Kepulauan Raja Ampat. Insiden yang sangat berdampak dan merugikan wilayah maritim Indonesia ini tentunya harus mendapatkan tanggung jawab dari berbagai pihak yang terlibat. Salah satunya yaitu *flag state* atau negara yang benderanya digunakan pada kapal yang terkait, yang mana hal ini sesuai dengan ketentuan di pasal 94 UNCLOS 1982. Menurut *polluter pays principle*, pihak perusahaan Kapal Pesiar Caledonian Sky juga dapat dimintai pertanggung jawaban melalui dua mekanisme, yakni secara akuntabilitas hukum perdata dan perjanjian bagi hasil resiko (*risk sharing agreements*). Pertanggung jawaban perdata adalah pertanggungjawaban yang harus didahului dengan gugatan dari negara yang dirugikan, dalam hal ini pemerintah Indonesia yang dapat menggunakan haknya untuk menuntut, sedangkan perjanjian bagi hasil resiko merupakan mekanisme yang secara otomatis diterapkan berdasarkan adanya surat perjanjian yang telah disepakati oleh pihak kapal, yakni Kapten Keith dengan pemerintah Raja Ampat usai insiden penabrakan Pada 5 Maret 2017. Setelah menjalin

negosiasi dan kesepakatan, Kapal Pesiar Caledonian Sky pun diizinkan berlayar ke destinasi berikutnya dengan ditandatanganinya Surat Persetujuan Berlayar Nomor BB/10/23/I/2017 mengenai kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan tersebut akan diselesaikan melalui asuransi.

Secara umum, terdapat badan hukum internasional yang besar dan berskala global maupun regional yang secara khusus menangani perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Rezim hukum internasional yang mengatur mengenai masalah kelautan, perlindungan lingkungan, manajemen dan konservasi sumber daya, serta teknologi kelautan secara umum dimuat dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS 1982). Rezim ini dibuat atas dasar pemahaman yang mencakup segala konsep terpadu mengenai lautan agar terwujudnya kelestarian lingkungan laut. Konvensi ini secara tegas mengamanatkan kerja sama mengenai perlindungan dan pengelolaan laut. Selain itu, terdapat pula serangkaian instrumen yang disebut sebagai '*soft law*' yang berbentuk deklarasi atau pernyataan lain mengenai kebijakan, strategi, kode etik, serta pedoman yang disepakati secara bersama, yang kemudian hal ini sangat berpengaruh dalam membentuk praktik negara (Matthews, 1992). Dalam UNCLOS 1982 pasal 192, dinyatakan bahwa:

"states have the obligations to protect and preserve the marine environment" (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, n.d.). Dalam pasal ini, dijelaskan bahwa negara bertanggung jawab untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut mereka, terutama dalam hal ini terumbu karang.

Indonesia memiliki beberapa undang-undang atau regulasi nasional terkait dengan adanya insiden di perairan Raja Ampat ini, yang mana hal ini tercakup juga dalam ruang lingkup hukum nasional atau hukum maritim. Hukum maritim yang merupakan cabang dari hukum internasional ini berfokus pada kebijakan mengenai kapal dan berbagai masalah hukum yang dapat ditimbulkan dalam pengoperasian kapal. Dalam pembentukannya hukum maritim dapat dikatakan mempunyai aspek hukum yang berbeda dengan aspek hukum lainnya, dapat dikatakan hukum maritim merupakan hukum yang cakupan atau aspeknya paling 'internasional'. Hal ini juga sehubungan dengan kapal laut yang dalam pengoperasiannya terus mengalami perpindahan dari suatu negara ke negara lain, yang membuat hukum maritim lebih berpedoman dan lebih condong ke perjanjian internasional dan berbagai konvensi internasional (Dhiana Puspitawati et al., 2019). Indonesia dalam kasus ini dapat menerapkan hukum internasional dan hukum maritim atau hukum nasionalnya, dalam UNCLOS 1982, Kapal Pesiar Caledonian Sky ini telah melanggar Pasal 194 ayat (1) dan (2) tentang langkah-langkah pencegahan, pengurangan, pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan laut.

Dalam hukum maritim atau perundang-undangan nasional, Kapal Pesiar Caledonian Sky telah menyalahi atau melanggar Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007.

Dalam menuntut pertanggung jawaban sebagai negara yang dirugikan, jika ditinjau dalam perspektif ekonomi, Indonesia dapat menggunakan prinsip *polluter pays principle* mengingat prinsip ini menghitung mengenai kebijakan atas jumlah perusakan atau jumlah kerugian terhadap suatu negara atau wilayah. *Polluter pays principle* ini merupakan suatu prinsip yang tertera dalam konvensi internasional serta merupakan prinsip hukum lingkungan internasional. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) 1872 merupakan instrumen internasional pertama yang mengacu pada prinsip ini, OECD merupakan suatu organisasi ekonomi yang berskala internasional yang dibentuk pada tahun 1961 oleh 34 negara. Dalam hal ini, OECD telah mengatur dan merinci dengan detail terkait dengan jenis atau besaran biaya yang harus dikeluarkan oleh pencemar. Prinsip ini mensyaratkan dan menetapkan bahwa biaya terkait dengan kerusakan atau kerugian dibebankan kepada pelaku yang menyebabkan kerusakan alam, dalam hal ini pihak Kapal Pesiar Caledonian Sky. Dalam hal ini, Indonesia sebagai negara yang dirugikan berhak meminta pertanggung jawaban atau ganti rugi biaya terkait dengan kerusakan terumbu karang yang dilakukan oleh Kapal Pesiar Caledonian Sky di wilayah perairan Raja Ampat. Prinsip ini telah banyak diterapkan atau diadopsi oleh banyak negara di dunia, Indonesia sendiri menerapkan *polluter pays principle* ini pada beberapa peraturan nasional, salah satunya yaitu pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 mengenai Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH 32/2009) (Anisa et al., 2019).

Analisis Tantangan dalam Manajemen Insiden Lingkungan terhadap Kapal Pesiar Caledonian Sky

Sejak terjadinya insiden penabrakan terumbu karang oleh Kapal Pesiar Caledonian Sky di perairan Pulau Kri (Kampung Yenbuba), Distrik (kecamatan) Meosmansar, Selat Dampier, perairan Raja Ampat, Papua Barat Daya ini bisa dikatakan belum benar-benar terselesaikan hingga saat ini. Terdapat banyak faktor dan tantangan dalam proses penyelesaian insiden yang melibatkan banyak pihak ini. Banyaknya pihak dan negara yang terlibat dalam kasus ini sehubungan dengan begitu kompleksnya administrasi dan kepemilikan Kapal Pesiar Caledonian Sky ini. Jika ditinjau dalam kepemilikan dan pengoperasiannya, kapal ini merupakan milik dari negara Swedia. Akan tetapi, asuransi dan pembelian tiket kapal berbasis di Inggris, dan dalam pelayarannya kapal pesiar ini menggunakan bendera Bahama. Kapten kapal Keith Michael Taylor yang menahkodai kapal pada saat insiden terjadi merupakan warga negara Inggris yang menetap di Amerika Serikat. Keterlibatan secara tidak langsung oleh

banyak negara ini membuat pemerintah Indonesia harus berkoordinasi dengan banyak negara yang tentunya akan memakan waktu sedikit lebih lama.

Menurut UNCLOS 1982 pasal 94, dikatakan *flag state* atau bendera kapal yang digunakan oleh kapal pada saat insiden terjadi bertanggung jawab atas pencemaran atau kerusakan yang dilakukan oleh kapal. Namun, dalam kasus ini pihak yang akan bertanggung jawab terkait dengan ganti rugi kerusakan terhadap terumbu karang yaitu pihak asuransi Kapal Pesiar Caledonian Sky yang berbasis di Inggris, yang mana hal ini berdasarkan Surat Persetujuan Berlayar Nomor BB/10/23/I/2017 antara Kapal Pesiar Caledonian Sky dengan pemerintah daerah Raja Ampat sebelum kembali berlayar meninggalkan Raja Ampat. Dalam penyelesaian kasus ini pemerintah Indonesia sepenuhnya berurusan dengan Inggris sebagai negara basis asuransi kapal dan tidak lagi berkaitan dengan kapten dan kapal. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Luhut Binsar Panjaitan, memanggil Duta Besar Inggris ke Jakarta untuk melakukan diplomasi terkait dengan penyelesaian insiden di Raja Ampat ini. Pihak Indonesia dan pihak asuransi pun pada saat itu bekerja sama dan melakukan survei bersama (*joint survey*) terkait dengan kerusakan terumbu karang di perairan Raja Ampat. Tercatat, luas kerusakan terumbu karang terkait dengan insiden ini mencapai 1,8 hektar. Mengingat perairan Raja Ampat terletak di coral triangle dan disebut-sebut sebagai jantung kekayaan terumbu karang dunia tentunya hal ini akan sangat merugikan bagi biota laut didalamnya dan juga bagi penduduk sekitar.

Dikatakan bahwa kerusakan terumbu karang atas insiden Kapal Pesiar Caledonian Sky ini sangat berdampak bagi penduduk atau masyarakat sekitar, mengingat perekonomian dan pendapatan masyarakat sekitar sangat bergantung pada maritim dan sektor laut. Kerusakan terumbu karang yang massif ini tentunya sangat berdampak bagi ekosistem dan juga kehidupan bawah laut yang tentunya akan sangat mempengaruhi populasi ikan. Masyarakat yang berprofesi sebagai nelayan tentunya akan sangat dirugikan dalam insiden ini. Tak hanya itu, kebanyakan masyarakat pulau setempat mengatakan perekonomian mereka dari sektor pariwisata. Rusaknya habitat bawah laut perairan Raja Ampat tepatnya di Pulau Kri ini tentunya akan sangat berdampak pada menurunnya jumlah wisatawan yang berkunjung. Maka dalam hal ini, masyarakat setempat berhak menuntut hak mereka sebagaimana seperti yang tertuang dalam UU No. 21 Tahun 2001 yang kemudian diubah menjadi UU No. 35 Tahun 2008. Dalam memperjuangkan hak mereka, masyarakat adat setempat mendesak pemerintah Indonesia untuk menangani permasalahan ini dengan lebih serius dan proaktif. Yohanis C Arampeley sebagai ketua adat telah menyampaikan dan mendesak pemerintah untuk mengikutsertakan masyarakat adat setempat sebagai pemilik hak atas wilayah tersebut dalam

penyelesaian kasus ini sejak tahun 2017. Hal ini juga sejalan dengan deklarasi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai Hak Masyarakat Adat (*United Nations Declaration on The Rights of Indigenous People*).

Penutup

Dalam pengoperasian transportasi laut, keamanan dan keselamatan penumpang harus menjadi prioritas pertama, lalu diiringi oleh keselamatan biota laut. Karena sebagian besar kecelakaan di perairan disebabkan oleh kesalahan manusia, keterampilan, keahlian, dan pengetahuan sumber daya manusia sangat diperlukan agar terciptanya keselamatan dalam perjalanan. Selain itu, ada peraturan internasional seperti *ISM Code* yang dibuat untuk memastikan keselamatan dan perlindungan lingkungan industri perkapalan. Adapun UNCLOS 1982 sebagai hukum internasional yang mengatur perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Akan tetapi, hadirnya UNCLOS 1982 ini tidak bersifat mengikat sehingga banyak negara-negara yang tidak meratifikasi dan mengikuti peraturan yang telah ditetapkan oleh UNCLOS 1982.

Sudah menjadi tanggung jawab negara untuk melindungi kerusakan lingkungan yang terjadi di negara. Secara normatif, peraturan perundang-undangan sudah mengatur sanksi bagi pelaku pelanggaran lingkungan, namun dalam penerapan hukumnya terdapat berbagai macam kesatuan tindakan dan juga ego sektoral di dalamnya. Sehingga penyelesaian suatu kasus terkesan rumit dan mengakibatkan terhambatnya penegakan hukum. Hal ini kemudian menimbulkan kesan bahwa pemerintah tidak serius dalam proses penanganan pelanggaran, dalam hal ini insiden Kapal Pesiar Caledonian Sky. Tak hanya itu, kurangnya keterlibatan langsung masyarakat setempat menjadi salah satu faktor atau tantangan dalam kasus ini. Padahal masyarakat setempat dianggap kelompok yang paling terdampak akan adanya insiden tersebut.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada berbagai pihak yang telah membantu kelancaran penelitian ini. Terima kasih kepada Bapak Agussalim, S.IP., MIRAP. selaku dosen pengampu mata kuliah Sistem Kebijakan Maritim dan juga dosen pembimbing dalam pembuatan jurnal penelitian ini, yang telah memberikan dukungan, arahan, dan bimbingan yang sangat berharga dalam proses penelitian. Terima kasih juga penulis ucapkan kepada kedua orang tua, Ayahanda Muhammad Sabir dan Ibunda Namira, serta segenap keluarga besar penulis yang senantiasa memberikan dukungan kepada penulis. Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada Muhammad Arrafi Rizcy Deanto, De Zheyila Puan Syahrani, Ferdiansyah Siswaka, dan teman-teman jurusan Hubungan Internasional

Universitas Hasanuddin 2021 yang telah membantu, dan memberikan dukungan, pendapat, masukan serta kontribusi yang berarti dalam pembuatan jurnal ini. Penulis menyadari bahwa masih banyak ketidak sempurnaan dan kekurangan didalam penulisan jurnal ini. Oleh karena itu, segala bentuk arahan dan dukungan yang diberikan sangat berarti bagi penulis.

DAFTAR PUSTAKA

- Anisa, D., Atika, A., Pertanggungjawaban, S. :, Bahama, N., Kapal, P., Caledonian, M. V, Apriani, D., & Sari, A. (2019). PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA BAHAMA DAN PERUSAHAAN KAPAL MV CALEDONIAN SKY TERHADAP KERUSAKAN TERUMBU KARANG DI RAJA AMPAT BERDASARKAN POLLUTER PAYS PRINCIPLE. In *Belli Ac Pacis* (Vol. 5, Issue 2). <https://www>.
- Arsy, M. F. (2021). *KEBIJAKAN MARITIM DALAM MENUNJANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT*.
- Desiana, R., & Gustasya, Y. (2022). PENGEMBANGAN POTENSI PARIWISATA TERHADAP PEMANFAATAN EKONOMI MARITIM DI KAWASAN IBU KOTA BARU DALAM MENDUKUNG INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA. *JURNAL MARITIM*, 3(2).
- Dhiana Puspitawati, Renny Meirina, & Fransisika Ayulistya Susanto. (2019). *Hukum Maritim* (Printing 1). Malang UB Press.
- Keselamatan, K., Maritim, K., Sistem, M., Laut, T., Keamanan, D., & Kadarisman, M. (2017). MARITIME SAFETY AND SAFETY POLICY IN SUPPORTING THE SEA TRANSPORTATION SYSTEM. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 04(02). *law maritime*. (n.d.).
- Matthews, G. J. (1992). Environmental Management of the Oceans International Law and Policy on Marine Environmental Protection and Management Trends and Prospects. In *Marine Pollution Bulletin* (Vol. 25, Issue 4).
- Muharuddin, M., Aznul Hidayat, W., & Rumatiga, J. (2009). *Coral Reef Damage, Raja Ampat Regency*.
- Nurhasanah, N., Joni, A., & Shabrina, N. (n.d.). *PROSIDING SEMINAR NASIONAL MULTI DISIPLIN ILMU & CALL FOR PAPERS UNISBANK (SENDI_U) Kajian Multi Disiplin Ilmu untuk Mewujudkan Poros Maritim dalam Pembangunan Ekonomi Berbasis Kesejahteraan Rakyat*. <http://www.maritimeworld.web.id/2010/11/strukt>
- Purwendah, E. K., & Erowati, E. M. (2021). PRINSIP PENCEMAR MEMBAYAR (POLLUTER PAYS PRINCIPLE) DALAM SISTEM HUKUM INDONESIA. In *Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan Undiksha* (Vol. 9, Issue 2). <https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/JJPP>
- RPJMN2010_2014_Buku2_Bab10_BidangSumberDayaAlamdanLingkunganHidup*. (n.d.).
- Supriyadi, I. H. (2019). KONDISI PADANG LAMUN DI PERAIRAN TIMUR INDONESIA (THE CONDITION OF SEAGRASS MEADOW IN THE WATERS OF EASTERN INDONESIA). *Jurnal Segara*, 14(3). <https://doi.org/10.15578/segara.v14i3.6887>

Syofian, A., Ramadhani Tuasikal, N., Jessica, M., Gunawan, L., Christie, R., & Natania, M. (n.d.). *POLICY AND IMPLEMENTATION OF CORAL REEF PROTECTION IN THE FACE OF THE THREAT OF FOREIGN SHIPS*. <http://ijsr.internationaljournallabs.com/index.php/ijsr>

Trimirza, M., Ramlan, ;, Rahayu, ;, & Harahap, R. (2021). *Journal of International Law ISSN 2721-8333 (online)* (Vol. 2, Issue 1).

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 27 TAHUN 2007. (n.d.).

United Nations Convention on the Law of the Sea. (n.d.).

Witomo, C. M., Firdaus, M., Soejarwo, A., Muawanah, U., Ramadhan, A., Pramoda, R., Koeshendrajana, S., Besar, B., Sosial, R., Kelautan, E., Gedung, P., Kp, B., Lt, I., Pasir, J., Nomor, P., Timur, A., & Utara, J. (n.d.). *ESTIMASI KERUGIAN EKONOMI KERUSAKAN TERUMBU KARANG AKIBAT TABRAKAN KAPAL CALEDONIAN SKY DI RAJA AMPAT Estimated Economic Loss Of Coral Reefs Due To Ship Caledonian Sky Shipping In King Ampat*.