

**TINJAUAN HUKUM PENCEMARAN LAUT LINTAS BATAS AKIBAT
TUMPAHAN MINYAK DARI TABRAKAN KAPAL BERDASARKAN
THE 1992 PROTOCOL OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE 1969**

Oleh : Fivian Army

Program Kekhususan : Hukum Internasional

Pembimbing 1 : Dr. Maria Maya Lestari, SH., M.Sc., MH

Pembimbing 2 : Widia Edorita, SH., MH

Alamat : Jl. Kembang Kelayau No. 5, Kel. Cinta Raja, Kec. Sail, Pekanbaru

Email / Telepon : fivianarmi@gmail.com / 082383773567

ABSTRACT

The Malacca Strait is one of the routes in the cross-border oil trade which often experiences marine pollution due to ship collisions. The sea polluted by the oil spill will have a negative effect on various marine organisms and result in fishermen and surrounding communities experiencing economic losses. So, we need an international law that regulates compensation for victims of oil pollution by ships at sea where one of the international conventions that regulates is The 1992 Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.

This type of research is normative research, where this research uses a research methodology on the principles of international law. Research on legal principles is carried out on legal rules. Research on legal principles is a philosophical research, because legal principles are an ideal element of law. The data sources used are secondary data consisting of primary legal materials, secondary legal materials, and tertiary legal materials, the data collection technique in this study is the literature review method, after the data is collected then analyzed to draw conclusions.

From the results of the research, it was found that, First, The 1992 Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 stipulates that if oil leaking from a ship causes damage to the territory or territorial sea of one of the members of the convention, the ship owner is absolutely responsible. Legally for the damage, which means that it includes both the cost of preventive measures and the loss or further damage caused by the action which has been stipulated in Article 5 of the 1992 CLC Protocol. The author's suggestion is that the participating countries that are members of the IMO and the participants of the 1992 CLC and/or the 1992 Fund Convention, in order to clarify the limits and provisions that limit the types of losses that can be claimed for compensation.

Keywords: Ship collision - Oil - Sea Pollution

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia memiliki 2 rezim selat, yaitu untuk lintas damai teritorial dan alur laut kepulauan digunakan untuk jalur lintas damai dan ALKI yang meliputi selat sunda, selat karimata, selat Lombok dan lainnya. Untuk navigasi internasional meliputi selat malaka dan digunakan untuk lintas transit dan pengaturannya berdasarkan hukum Internasional.

Apabila suatu Kapal menggunakan hak lintas transit, tidak akan ada penangguhan oleh negara pantai. walaupun selat tersebut ada dalam teritori nya(seperti Selat Malaka), dan rezim navigasi yang berlaku adalah rezim lintas transit. Di sisi lain semua kapal yang menggunakan jalur transit wajib untuk tidak ikut campur dan melakukan tindakan yang dianggap dapat mempengaruhi pesisir kedaulatan negara.¹

Perdagangan minyak lintas batas negara melewati bagian bagian laut yang dijadikan lintasan damai. Jalur lintas damai internasional tujuannya adalah untuk dilewati kapal-kapal yang tujuannya untuk perdagangan dan pelayaran. Kapal asing mempunyai hak lintas damai di laut wilayah suatu negara, termasuk hak untuk berhenti dan melemparkan sauh, bila terjadi insiden pelayaran atau terpaksa oleh keadaan *force majeure* atau dalam keadaan bahaya.²

Selat Malaka sebagai selat yang digunakan untuk navigasi Internasional

banyak dilintasi oleh kapal dimana kapal-kapal ini menimbulkan pencemaran dan kerusakan lingkungan laut diakibatkan kecelakaan tabrakan kapal. Sekalipun laut pada dasarnya memiliki kemampuan untuk menetralsir zat pencemar yang dibuang ke dalamnya akan tetapi jika zat tersebut melampaui batas kemampuan laut, maka akan terjadi pencemaran lingkungan laut.³

Hal ini menimbulkan suatu bentuk tanggung jawab pemilik kapal yang menyebabkan pencemaran tersebut sehingga digunakan lah prinsip *strict liability* atau tanggung jawab mutlak. *Strict liability* merupakan dasar pertanggungjawaban perdata yang menurut mayoritas sarjana hukum, berasal dari inggris. Dalam hal ini para sarjana biasanya merujuk pada putusan Rylans V Flether (1866), yang mana dalam kasus tersebut hakim Blackburn berpandangan bahwa mereka yang melakukan kegiatan yang dapat menimbulkan bahaya maka ia bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan dari kegiatan tersebut tanpa melihat perbuatan itu melanggar hukum atau tidak.⁴ Pencemaran laut juga mencakup beberapa didalamnya bersumber dari daratan (*land-based sources*), tumpahan minyak, limbah tak terolah, logam berat, pengasaman perairan, senyawa radioaktif, sampah, penangkapan berlebihan dan penghancuran habitat pesisir dan laut.⁵

Salah satu konvensi internasional yang mengatur tentang pencemaran kapal oleh minyak di laut

¹Maria Maya Lestari, "Study of the Right of Foreign Ship Against State Sovereignty (Case Study Indonesia)", *Indonesian Journal of International Law*, Fakultas Hukum Universitas Riau, Volume 14, No. 4 Juli 2017, hlm. 507.

²Akbar Kurnia Putra, "Hak Lintas Damai (Right Of Innocent Passage) Berdasarkan United Nation Convention On The Law Of The Sea 1982", *Jurnal Ilmu Hukum*, Universitas Jambi, Volume 7, Nomor 2 Oktober 2016, hlm. 27.

³Komar Kantaatmadja, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran minyak di laut*, Alumni, Bandung, 1981, hlm. 115.

⁴Andri G. Wibisana, *Penegakan Hukum Lingkungan, Melalui Pertanggung Jawaban Perdata*, Badan Penerbit FH UI, Depok, 2017, hlm 48-51.

⁵Agung Dhamar Syakti, et al., *Agen Pencemaran Laut*, PT. Penerbit IPB Press. Cetakan Pertama, Bogor, 2012, hlm. 4.

adalah *Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 dengan pembaharuan terbaru dengan *The 1992 Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 yang dimana akan digunakan penulis sebagai dasar hukum atas penelitian ini.

Menurut Protokol ini kegiatan yang khususnya tunduk pada asas tanggung jawab mutlak adalah pengangkutan minyak melalui laut yang menimbulkan pencemaran.⁶ Senyawa hidrokarbon yang bersifat toksik (beracun) di dalam tumpahan minyak merupakan ancaman yang serius bagi biota-biota yang hidup di sekitar lokasi kecelakaan kapal. Kerugian dan kerusakan yang ditimbulkan oleh tumpahan minyak ini berakibat jangka panjang yang secara ekologis merupakan bahaya yang mengkhawatirkan.⁷

Rusak berarti sudah tidak dapat dimanfaatkan lagi sebagaimana fungsi sebenarnya, dengan rusaknya lingkungan mengandung makna bahwa lingkungan semakin berkurang kegunaannya atau mendekati kepunahan bahkan kemungkinan telah punah sama sekali.⁸

Contoh kasus tabrakan kapal yang mengakibatkan pencemaran minyak lintas batas negara di perairan nusantara adalah saat terjadinya tabrakan antara kapal tanker Wan Hai 301 milik Singapura dan kapal MT APL Denver milik Gibraltar di perairan Pelabuhan Pasir Gudang, timur Selat

Johor. Kejadian itu berlangsung yang berlaku pada 4 Januari 2017 pukul 11.05 malam. Kejadian itu berawal dari kerusakan generator pada kapal MT Wan Hai 301 yang terdaftar di Singapura, menyebabkan hilang kendali dan menabrak kapal kontainer MT APL Denver yang berada di depan kapal MT Wan Hai 301.

Mencermati hal ini, penulis melakukan penelitian dan pembahasan terhadap pokok permasalahan yang diangkat, yang hasilnya dituangkan dalam suatu tulisan ilmiah dalam bentuk proposal skripsi dengan judul **“Tinjauan Hukum Pencemaran Laut Lintas Batas Akibat Tumpahan Minyak dari Tabrakan Kapal Berdasarkan *The 1992 Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah bentuk pertanggung jawaban pemilik kapal terhadap pencemaran minyak di perairan negara lain yang bersumber dari tabrakan kapal berdasarkan *The 1992 Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969?
2. Bagaimanakah Ketentuan Pemberian Ganti Rugi Terhadap Kasus Tumpahan Minyak Bersumber Dari Tabrakan Kapal Berdasarkan *The 1992 Protocol Of The International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage* 1969?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui bentuk pertanggung jawaban pemilik kapal terhadap pencemaran minyak di perairan negara lain yang bersumber dari tabrakan kapal berdasarkan *The 1992 Protocol of the*

⁶Muhamad Erwin, *Hukum Lingkungan dalam Sistem Kebijakan Pembangunan Lingkungan Hidup*, Refika Aditama, Bandung, 2011, hlm. 129.

⁷Sri Wahyuni, “Ganti Rugi Cemar Laut oleh Tumpahan Minyak (Oil-Spill) Menurut Konvensi Internasional : Studi Kasus Kecelakaan Kapal Nagasaki Spirit di Selat Malaka Ditinjau Terhadap Dampak Pencemaran Lingkungan Laut”, *Tesis*, Program Pascasarjana Universitas Indonesia, Jakarta, 2000, hlm. 7.

⁸Muhamad Erwin, *Op,cit*, hlm. 48.

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.

- b. Untuk mengetahui Ketentuan Pemberian Ganti Rugi Terhadap Kasus Tumpahan Minyak Bersumber Dari Tabrakan Kapal Berdasarkan *The 1992 Protocol Of The International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage 1969*.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Bagi penulis, untuk menambah pengetahuan sebagai syarat menempuh ujian akhir, untuk memperoleh gelar sarjana hukum.
- b. Bagi dunia akademik, mendorong rekan-rekan mahasiswa yang akan melakukan penelitian yang berhubungan dengan penelitian ini.
- c. Bagi instansi yang memiliki hubungan dengan objek penelitian : memberikan sumbangsih pengetahuan yang berhubungan dengan penelitian ini.

D. Kerangka Teori

1. *Strict Liability*

Strict Liability dalam bahasa Indonesia diartikan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak. Menurut teori ini yang dapat diartikan suatu prinsip tanggung jawab yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah kenyataan ada atau tidak. Di dalam *strict liability* seseorang yang meskipun tidak melakukan perbuatan melawan hukum (dalam arti melanggar kewajiban atau kehati-hatian), tetapi telah

melakukan kegiatan yang sangat berbahaya, dan dari kegiatan tersebut muncul kerugian, maka ia harus bertanggungjawab.⁹

2. *Polluter Pays Principle*

Polluters Pays Principle adalah prinsip dasar yang terkandung di dalam Principle 16 dari *Rio Declaration on Environment and Development*, 1992 yang berbunyi: “*National authorities should endeavor to promote the internalization of environmental cost and the use of economic instrument, taking into account the approach that the polluters should, in principle, bear the cost of pollution, with due regard to the public interest and without distorting international trade and investments*”.¹⁰

Prinsip pencemar membayar berhubungan dengan pernyataan klasik Plato yang menyatakan *if anyone intentionally spoils the water of another... Let him not only pay for damages, but purify the stream or cistern that contains the water*.¹¹ jika seseorang dengan sengaja merusak air atau yang lainnya. Biarkan dia tidak hanya membayar atas kerugiannya, tetapi membersihkan anak sungainya atau waduk yang berisi air.

E. Kerangka Konseptual

1. Pencemaran adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup

⁹Andri Gunawan Wibisana, “Undang-undang Cipta Kerja dan *Strict Liability* Omnibus Law on Job Creation and *Strict Liability*”, *Bina Hukum Lingkungan*, Volume 5, Nomor 3, Juni 2021, hlm. 508.

¹⁰ Rio Declaration on Environment and Development, 1992, Principle 16.

¹¹Ian Heasmen & Taylor Wimpey, *The Polluter Pays Principle : a Barrier to Sustainable Land Use*, Trieste, Italy, 7 Juli 2010.

- oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan.¹²
2. Laut adalah kumpulan air asin dalam jumlah yang banyak dan luas yang menggenangi daratan sehingga membagi daratan atas benua atau pulau-pulau.¹³
 3. Pencemaran Lintas Batas atau *Transboundary Pollution, defined as pollution whose physical origin is situated wholly or in part within the area under the jurisdiction of one state and which has adverse effects, other than effects of a global nature, in the area under the jurisdiction of another state.*¹⁴

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis adalah jenis penelitian normatif atau juga disebut dengan penelitian hukum doktrinal. Yang dimaksud dengan penelitian hukum normatif atau penelitian doktrinal adalah penelitian kepustakaan.¹⁵

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif terhadap asas hukum. Penelitian terhadap asas-asas hukum merupakan suatu penelitian hukum yang bertujuan untuk menemukan asas hukum atau doktrin hukum positif yang berlaku.¹⁶

¹²Ahmad A.K Muda, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Reality Publisher, Jakarta, 2006, hlm. 151.

¹³Sudarsono, *Kamus Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2007, hlm.244.

¹⁴Noah D. Hall, "Transboundary Pollution: Harmonizing International and Domestic Law", *Journal of Law Reform*, University of Michigan, Volume 40. Issue 4, 2007, hlm. 681.

¹⁵ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 81.

¹⁶ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2015, hlm. 25.

2. Sumber Data

Berdasarkan metode yang penulis gunakan dalam penelitian ini yaitu melalui studi kepustakaan. Sehingga penelitian ini disebut penelitian normatif. Sumber data dalam penelitian ini adalah:

- a. Bahan hukum primer
- b. Bahan hukum sekunder
- c. Bahan hukum tersier

3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data untuk penelitian hukum normatif (*legal research*) digunakan metode kajian kepustakaan. Melalui studi kepustakaan, penulis mengambil informasi ataupun petunjuk dari buku-buku, perjanjian internasional, peraturan perundang-undangan, jurnal hukum, dan lain sebagainya yang berhubungan dengan penelitian ini.

4. Analisis Data

Dalam penelitian ini analisis yang dilakukan adalah analisis kualitatif, yang merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif, yaitu apa yang dinyatakan secara tertulis.¹⁷

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Pencemaran Lintas Batas Negara

1. Pengertian Pencemaran Lintas Batas Negara

Terminologi internasional yang disepakati mengenai arti "pencemaran laut" adalah yang dihasilkan dalam KHL PBB 1982 dengan ditambahkan elemen "efek berbahaya terhadap kelangsungan hidup di laut (*marine life*)" yang menyatakan sebagai berikut, "*Pollution of the marine environment means the*

¹⁷ Aslim Rasyad, *metode Ilmiah: Persiapan bagi Peneliti*, UNRI Press, Pekanbaru, 2005, hlm. 20.

*introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment (including estuaries) which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazard to human health, hindrance to marine activities including fishing, and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities.*¹⁸

Mengenai sejarah hukum laut internasional perlu diawali dengan pembahasan mengenai fungsi laut bagi umat manusia. Dalam sejarah, laut terbukti telah mempunyai berbagai fungsi, antara lain sebagai :¹⁹

- a. Sumber makanan bagi umat manusia.
- b. Jalan raya perdagangan.
- c. Sarana untuk penaklukan.
- d. Tempat pertempuran-pertempuran.
- e. Tempat bersenang-senang, dan
- f. Alat pemisah dan pemersatu bangsa.

2. Klasifikasi Pencemaran Laut Menurut Hukum Internasional

Segala pencemaran lingkungan laut serta tindakan-tindakan yang direncanakan untuk mengurangi sejauh mungkin:²⁰

- a. Dilepaskannya bahan-bahan yang beracun, berbahaya atau mengganggu, khususnya bahan-bahan yang berpersisten, yang berasal dari daratan atau

melalui udara serta karena dumping;

- b. Pencemaran dari kendaraan air, terutama tindakan-tindakan untuk mencegah kecelakaan dan yang berkenaan dengan keadaan darurat, untuk menjamin keselamatan operasi di laut, untuk mencegah terjadinya pembuangan yang disengaja atau tidak serta desain dan konstruksi, peralatan dan operasi dan tata awak kendaraan air;
- c. Pencemaran dari instalasi-instalasi dan alat peralatan yang digunakan dalam eksplorasi atau eksploitasi alam dasar laut dan tanah di bawahnya, khususnya tindakan-tindakan untuk mencegah kecelakaan yang bertalian dengan keadaan darurat untuk menjamin keselamatan operasi di laut, serta mengatur desain konstruksi, peralatan, operasi dan tata awak instalasi-instalasi atau peralatan termaksud;

B. Tinjauan Umum Selat Malaka

1. Gambaran Umum Selat Malaka

Selat Malaka merupakan perairan di kawasan Asia Tenggara yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Selat Malaka merupakan kawasan beriklim tropik. Keadaan ini berhubungan dengan kedudukannya yang berada didekat garis katulistiwa.²¹ Batas-batas Selat Malaka yaitu di sebelah Barat dibatasi atau sejajar dengan bagian paling Utara pulau Sumatera (5°40'LU 95°26'BT) dan Lem Voalan di bagian paling Selatan dari Goh Phuket (Pulau

¹⁸The United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982, Pasal 1 (4)

¹⁹Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Binacipta, Jakarta, 1979, hlm 1.

²⁰The United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982, Pasal 194 (3).

²¹M. Saeri, "Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka", *Jurnal Transnasional*, Universitas Riau, Vol. 4, No. 2, Februari 2013, hlm. 3.

Phuket) di Thailand (7°45'LU 98°18'BT).

2. Kategori kapal yang melintas di Selat Malaka:²²

- a. Kapal pelintas selat. Kapal ini menggunakan Selat Malaka sebagai jalur penghubung kapal masuk dari Telu Benggala di barat Selat Malaka dan keluar menuju Laut China Selatan, begitu juga sebaliknya. Biasanya kapal ini adalah kapal tanker, kapal kargo, kapal kontainer dan kapal besar lainnya.
- b. Lalu lintas lokal. Biasanya kapal ini bergerak melintasi selat pada pelayaran lokal antar pelabuhan di Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Biasanya kapal lebih kecil daripada kapal pelintas selat.
- c. Kapal lain pengguna selat. Seperti kapal nelayan, kapal pesiar, kapal penelitian ilmiah, kapal jeruk, yang volume kapalnya kecil.

C. Tinjauan Umum *The 1992 Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969*

1. Batas Ganti Rugi dan Klasifikasi *The 1992 Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969*

Batas kompensasi ditetapkan sebagai berikut:²³

- a. Untuk kapal yang tidak melebihi 5.000 gross tonase, jumlah tanggung jawab terbatas pada

4.510.000 SDR (US \$ 5.780.000).

- b. Untuk kapal 5.000 hingga 140.000 gross tonase, jumlah tanggung jawab terbatas pada 4.510.000 SDR (US \$ 5.780.000) ditambah 631 SDR (US \$ 807) untuk setiap tambahan gross tonase.
- c. Untuk kapal dengan lebih dari 140.000 gross tonase, jumlah tanggung jawab terbatas pada 89.770.000 SDR (US \$ 115 juta).

2. Pengecualian Ganti Rugi

Pasal 3 ayat 2 CLC 1992 menjelaskan ganti rugi tidak dapat dituntut kepada pemilik kapal apabila kecelakaan tersebut diakibatkan oleh:²⁴

- a. Peperangan, persengketaan bersenjata, perang sipil, pemberontakan, atau adanya bencana alam;
- b. Perbuatan atau kelalaian pihak ketiga dengan maksud menimbulkan kecelakaan tersebut.
- c. Pelalaian atau tindakan yang salah dari pemerintah atau pejabat yang bertanggung jawab dalam pemeliharaan mercusuar, perambuan, dan alat bantu navigasi lainnya.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk pertanggung jawaban pemilik kapal terhadap pencemaran minyak di perairan negara lain yang bersumber dari tabrakan kapal berdasarkan *The 1992 Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969*

²²Sam Bateman, Catherine Zara Raymond, Joshua Ho, "Safety and Security in The Malacca and Singapore Straits An Agenda For Action", *Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper*, Singapore, 2006, hlm. 13.

²³Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992, article 5 (1).

²⁴Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992, article 3(2).

John Maddox memberikan argumentasi bahwa pencemaran akan dapat dipecahkan dengan menghitung ongkos-ongkos yang timbul (*price*) dan merupakan masalah ekonomi saja. sehingga dipahami seberapa besar kemampuan membayar, baik dengan program untuk menciptakan alat pencegah pencemaran *anti-pollution* maupun secara tidak langsung dengan membayar kerugian yang disebabkan oleh pencemaran.²⁵

1. Proses Penyelesaian Ganti Rugi atas Pencemaran Tumpahan Minyak di Laut berdasarkan CLC 1992

Berdasarkan kasus yang penulis angkat dapat dilihat kasus tabrakan kapal pada tahun 2017 antara kapal Tanker Wan Hai 301 berbendera Singapura dan kapal MT APL Denver berbendera Gibraltar menumpahkan 300 ton minyak. Dan kasus tabrakan kapal MT Alyarmouk dan MV Sinar Kapuas pada tahun 2015 menumpahkan 4.500 ton minyak ke lautan. Dimana jika berdasarkan Konvensi yang penulis gunakan yaitu CLC 1992 tumpahan minyak pada kasus tidak melebihi batasan kapal 5.000 *gross tonnage*, dimana batas tanggung jawabnya adalah sejumlah 4.510.000 SDR (US \$ 5.780.000).

Pengaturan CLC dan Fund Convention dalam bentuk tanggung jawab bertahap (*Two Tier System*),²⁶ melalui jumlah yang disediakan untuk pembayaran ganti rugi ini dapat menjamin pemulihan hak masyarakat yang terkena dampak, demikian pula halnya dengan pemulihan lingkungan

untuk mencegah kerusakan yang lebih parah. Indonesia bukan lagi peserta dari *Fund Convention* sejak menarik diri sebagai pihak melalui Keppres No. 41 tahun 1998. Untuk itu Indonesia hanya berhak atas jumlah kompensasi yang disiapkan oleh CLC.

Klaim dapat diajukan oleh korban yang telah menderita/mengalami kerusakan akibat pencemaran yang terjadi di suatu negara yang menjadi pihak dari CLC. Jika kerusakan disebabkan di negara yang hanya Pihak pada CLC 1992, klaim hanya dapat dilakukan terhadap pemilik kapal dan/atau perusahaan asuransinya. Korban dimaksud adalah setiap orang atau badan hukum yang telah mengalami kerusakan akibat pencemaran, termasuk otoritas negara yang melakukan operasi pembersihan atau tindakan preventif serta pemulihan lingkungan, perusahaan swasta dan individu yang menderita cedera pribadi, kerusakan harta benda, atau hilangnya pendapatan atau keuntungan sebagai akibat dari kerusakan akibat pencemaran dapat mengajukan klaim atas kerugian yang diderita.²⁷

2. Tanggung Jawab Pemulihan Lingkungan (*Recovery*) dan Penanggulangan Lingkungan oleh Pemilik kapal diakibatkan Tumpahan Minyak di laut berdasarkan CLC 1992.

Selain diharuskan membayar ganti rugi, pencemar dan/atau perusak lingkungan hidup dapat pula dibebani oleh hakim

²⁵Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*, Alumni, Bandung, 1996, hlm. 12.

²⁶ Christos A. Kontova, "An empirical Analysis of IOPCF Oil Spill Cost Data", *Jurnal Marine Pollution Bulletin*, 2010, hlm 1455–1466.

²⁷Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992, Article I (2).

untuk melakukan tindakan hukum tertentu, misalnya perintah untuk:²⁸

- a. Memasang atau memperbaiki unit pengolahan limbah sehingga limbah sesuai dengan baku mutu lingkungan hidup yang ditentukan;
- b. Memulihkan fungsi lingkungan hidup; dan/atau
- c. Menghilangkan atau memusnahkan penyebab timbulnya pencemaran dan/atau merusak lingkungan hidup.

B. Ketentuan Pemberian Ganti Rugi Terhadap Kasus Tumpahan Minyak Bersumber Dari Tabrakan Kapal Berdasarkan The 1992 Protocol Of The International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage 1969

Prinsip *Strict Liability* dikaitkan dengan pembahasan masalah kedua. Dimana pemberian ganti rugi seketika muncul ketika adanya pihak yang dirugikan akibat pencemaran minyak dari tabrakan kapal. Dimana pembahasan para pihak yang dapat diminta pertanggung jawaban *strict liability* berdasarkan CLC 1992 adalah pemilik kapal (*Ownership*).

1. Para Pihak yang Bisa Diminta Pertanggung Jawaban Ganti Rugi

a. Perorangan (person)

Sebagaimana disebutkan dalam CLC 1992 pasal 1 ayat 2, *“person” means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a state or any of its constituent subdivisions.*²⁹

b. Pemilik Kapal (Owner)

Sebagaimana disebutkan dalam CLC 1992 pasal 1 ayat 3, *“Owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a state and operated by a company which in that state is registered as the ships’s operator, “owner” shall means such company.*³⁰

Adapun, pemilik kapal tanker atau yang biasa disebut sebagai *“Owner Ship”* dapat dibedakan yaitu:

- a. Orang (pribadi) atau sekelompok orang atau badan hukum (perusahaan pelayaran) baik yang terdaftar maupun yang tidak terdaftar sebagai pemilik kapal tanker.

b. Negara Pemilik Kapal

Jika suatu negara memiliki sebuah kapal, namun dioperasikan oleh sebuah perusahaan yang terdaftar di negara tersebut sebagai operator kapal, maka kepemilikan kapal itu ditentukan dari *Grosse Akte pendaftarannya (register)* yang dimiliki oleh kapal tersebut.

- c. Negara tempat kapal didaftarkan (*State of the ship’s registry*)

Sebagaimana disebutkan dalam CLC 1992 pasal 1 ayat 4, *“State of the ship’s registry” means in relation of registered ships the state of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the state whose flag the ship is flying.*³¹

²⁸ Prim Haryadi, “Pengembangan Hukum Lingkungan Hidup Melalui Penegakan Hukum Perdata Di Indonesia”, *Jurnal Konstitusi*, Volume 14, Nomor 1, Maret 2017, hlm. 137.

²⁹ Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992, article 1(2).

³⁰ Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992, article 1(3).

³¹ Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992, article 1(4).

2. Para Pihak yang Dapat Diberikan Kompensasi Ganti Rugi

Adapun jenis kerugian yang dapat diganti kerugian adalah:

- a. Kerusakan kepemilikan: perahu, kapal pesiar, alat tangkap ikan, rumpon.
- b. Kehilangan pendapatan: alat tangkap terkena minyak sehingga tidak bisa melaut, daerah penangkapan ikan tercemar, area tambak terkena minyak, menurunnya kunjungan wisatawan
- c. Kerugian akibat kematian ikan/kerang laut dan hasil perikanan lainnya.

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Dalam pencemaran laut lintas batas yang diakibatkan oleh tumpahan minyak oleh tabrakan kapal dibutuhkan suatu konvensi yang mengatur tentang ketentuan ganti rugi dan biaya pemulihan lingkungan. Salah satu nya adalah *The 1992 Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* yang menetapkan pemberian ganti rugi atas pencemaran yang disebabkan “owner” dari kapal. Pemilik kapal juga diwajibkan melakukan tanggung jawab pemulihan lingkungan “*recovery*” dan penanggulangan lingkungan akan pencemaran yang diakibatkan. Berdasarkan contoh kasus yang diangkat digunakan pula prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dan prinsip pencemar membayar (*polluter pays principle*) sehingga kewajiban membayar ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak di laut yang mengakibatkan pencemaran dan

timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tangki yang bersangkutan.

Dimana berdasarkan penelitian yang penulis lakukan pada kasus tabrakan kapal Tanker Wan Hai 301 berbendera Singapura dan kapal MT APL Denver berbendera Gibraltar dan kasus tabrakan kapal MT Alyarmouk dan MV Sinar Kapuas pihak yang bertanggung jawab dan dapat dimintakan ganti rugi adalah pemilik kapal (*ownership*).

2. Adanya ketentuan tertentu pada para pihak yang dapat dimintakan pertanggungjawabannya menurut CLC 1992 yaitu orang, pemilik kapal dan negara tempat kapal didaftarkan. Dan pihak-pihak yang dapat menerima ganti kerugian adalah masyarakat sekitar yang terdampak dan mengalami kerugian akibat pencemaran minyak dimana wilayah kasus yang diangkat terjadi berdasarkan klaim yang diajukan. Dengan adanya hak-hak dan kewajiban-kewajiban penegakan hukum dan karena kepentingan umum untuk mengurangi, mencegah dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dilanggar, maka negara yang dirugikan dapat meminta tanggung jawab dan ganti rugi berdasarkan fakta pencemaran yang dilakukan yaitu pencemaran air laut oleh minyak.

B. Saran

1. Pemerintah Indonesia hendaknya melakukan langkah-langkah yang tegas kepada perusahaan pemilik kapal dalam permintaan penggantian kerugian menurut hukum internasional yang sesuai baik menurut CLC 1992 dan UNCLOS agar pencemaran yang terjadi di laut Indonesia dalam

kasus yang diangkat dan kedepannya untuk kasus serupa dapat terselesaikan dengan cepat dan pihak-pihak yang mengalami kerugian mendapatkan hak yang semestinya mereka terima.

2. Negara peserta yang tergabung dalam IMO dan peserta CLC 1992 dan/atau *Fund Convention* 1992, agar sama-sama menghormati dan mematuhi hukum yang telah disetujui bersama. Diharapkan kedepannya baik dari pemerintah internasional maupun nasional untuk dapat menerapkan dengan baik sanksi terhadap Negara yang menjadi pelaku pencemaran lingkungan laut tersebut. Sebagai pihak yang paling berkepentingan untuk menjaga laut dari pencemaran dan sebagai bentuk kompensasi dari tindakan darurat untuk mencegah pencemaran makin meluas dan ganti rugi lain yang sesuai. Gugatan perdata merupakan satu-satunya cara yang mungkin untuk dilakukan dalam meminta pertanggungjawaban atas pencemaran yang terjadi dalam peristiwa ini untuk menyelesaikan masalah.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Kantaatmadja, Komar, 1981, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran minyak di laut*, Alumni, Bandung.
- Wibisana, Andri G., 2017, *Penegakan Hukum Lingkungan, Melalui Pertanggung Jawaban Perdata*, Badan Penerbit FH UI, Depok.
- Syakti, Agung Dhamar, et al., 2012, *Agen Pencemaran Laut*, PT. Penerbit IPB Press. Cetakan Pertama, Bogor.

Erwin, Muhamad, 2011, *Hukum Lingkungan dalam Sistem Kebijaksanaan Pembangunan Lingkungan Hidup*, Refika Aditama, Bandung.

Heasmen, Ian & Taylor Wimpey, 2010, *The Polluter Pays Principle : a Barrier to Sustainable Land Use*, Trieste, Italy..

Sunggono, Bambang, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta.

Ali, Zainuddin, 2015, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.

Rasyad, Aslim, 2005, *Metode Ilmiah: Persiapan bagi Peneliti*, UNRI Press, Pekanbaru.

Djalal, Hasyim, 1979, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen, Binacipta, Jakarta.

Silalahi, Daud, 1996, *Hukum Lingkungan dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*, Alumni, Bandung.

B. Jurnal/Tesis/Kamus

Maria Maya Lestari, 2017, "Study of the Right of Foreign Ship Against State Sovereignty (Case Study Indonesia)", *Indonesian Journal of International Law*, Fakultas Hukum Universitas Riau, Volume 14, No. 4 Juli.

Akbar Kurnia Putra, 2016, "Hak Lintas Damai (Right Of Innocent Passage) Berdasarkan United Nation Convention On The Law Of The Sea 1982", *Jurnal Ilmu Hukum*, Universitas Jambi, Volume 7, Nomor 2 Oktober.

Sri Wahyuni, 2000, "Ganti Rugi Cemar Laut oleh

- Tumpahan Minyak (Oil-Spill) Menurut Konvensi International : Studi Kasus Kecelakaan Kapal Nagasaki Spirit di Selat Malaka Ditinjau Terhadap Dampak Pencemaran Lingkungan Laut”, *Tesis*, Program Pascasarjana Universitas Indonesia, Jakarta.
- Andri Gunawan Wibisana, 2021, “Undang-undang Cipta Kerja dan Strict Liability Omnibus Law on Job Creation and Strict Liability”, *Bina Hukum Lingkungan*, Volume 5, Nomor 3, Juni.
- Sudarsono, 2007, *Kamus Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Ahmad A.K Muda, 2006, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Reality Publisher, Jakarta.
- Noah D. Hall, 2007, “Transboundary Pollution: Harmonizing International and Domestic Law”, *Journal of Law Reform, University of Michigan*, Volume 40. Issue 4.
- M. Saeri, 2013, “Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka”, *Jurnal Transnasional*, Universitas Riau, Vol. 4, No. 2, Februari.
- Sam Bateman, Catherine Zara Raymond, Joshua Ho, 2006, “Safety and Security in The Malacca and Singapore Straits An Agenda For Action”, *Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper*, Singapore.
- Christos A. Kontova, “An empirical Analysis of IOPCF Oil Spill Cost Data”, *Jurnal Marine Pollution Bulletin*, 2010.
- Prim Haryadi, 2017, “Pengembangan Hukum Lingkungan Hidup Melalui Penegakan Hukum Perdata Di Indonesia”, *Jurnal*
- Konstitusi*, Volume 14, Nomor 1, Maret.
- C. Peraturan Perundang-undangan**
- Rio Declaration on Environment and Development 1992
- The United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982
- Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992