

SKRIPSI

YULI BERLIANTIN

**TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT
AKIBAT TUMPAHAN MINYAK**

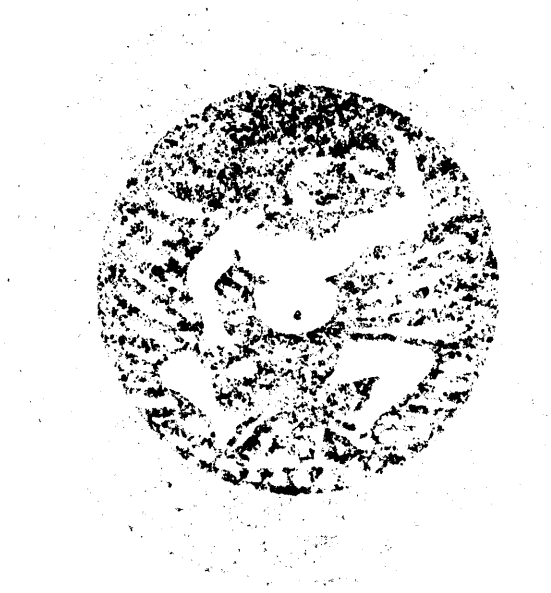
(Studi Kasus Tabrakan MT. Nagasaki Spirit Dengan MV. Ocean Blessing)



**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
S U R A B A Y A
2000**

KATA PENGANTAR

TITIK KASALINGKUNG TUNJUTAN GANTI RUGI
PENCEMARAN LAUT
KAWILAN KAWILAHALU AIRLNGA



DISUSUN OLEH
YULI BERLIANTIN

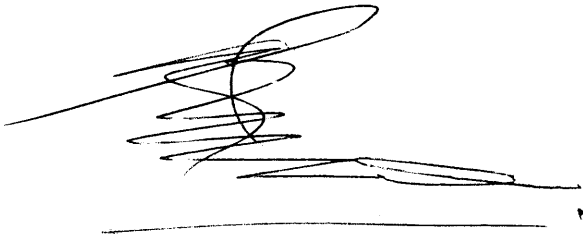
TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT AKIBAT TUMPAHAN MINYAK

(Studi Kasus Tabrakan MT. Nagasaki Spirit dengan MV. Ocean Blessing)

SKRIPSI

DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS DAN
MEMENUHI SYARAT-SYARAT GUNA MENCAPAI
GELAR SARJANA HUKUM

Dosen Pembimbing,



Eman Ramelan, S.H., M.S.
NIP. 131 286 715

Penyusun,



Yuli Berliantin
NIM. 039614291

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2000**

**Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan dihadapan Panitia Penguji
Pada tanggal 19 Juni 2000**

Panitia Penguji Skripsi :

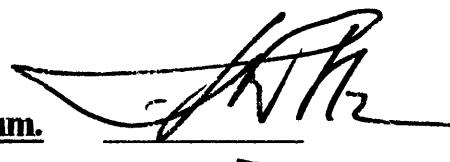
Ketua : Dr. Abdoel Rasjid, S.H., LL.M.



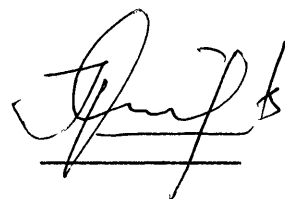
Anggota : 1. Eman Ramelan., S.H., M.S.



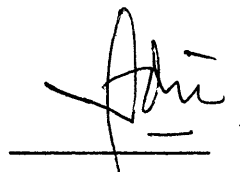
2. Hermawan P.S. Notodipoero, S.H., M.Hum.



3. Dina Sunyowati, S.H., M.Hum.



4. Lucianus Budi Kagramanto, S.H.



Skripsi ini kupersembahkan kepada :

Ibunda Herijati & Almarhum Ayabanda Bachriyun Harahap serta

Bapak & Ibu Soepi`ie tercinta yang selalu melimpahkan

kasih sayangnya dalam mendidik dan membesarkan saya.

KATA PENGANTAR

Bismillaahirrahmaanirrahiim

Puji syukur kehadiran Allah SWT, Tuhan Seru Sekalian Alam, karena atas berkah, rahmat, taufiq dan hidayah-Nya, penulisan skripsi dengan judul : **“TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT AKIBAT TUMPAHAN MINYAK”** (*Studi Kasus Tabrakan MT. Nagasaki Spirit Dengan MV. Ocean Blessing*) pada akhirnya dapat terselesaikan.

Suatu keberhasilan tidaklah mungkin tercapai semata-mata karena kemampuan diri sendiri. Bantuan serta dukungan dari berbagai pihak sangatlah berperan dalam penyelesaian penulisan skripsi ini. Pada kesempatan yang berbahagia ini saya hendak menghaturkan rasa hormat dan terimakasih yang tiada tara kepada **Bapak Soepi`ie** dan **Ibu Bibit Sri Hardini** atas kasih sayangnya yang begitu tulus, juga kepada **Ibunda Herijati** serta **Almarhum Ayahanda Bachriyun Harahap** yang telah memberikan kasih dan sayang, kesabaran, bimbingan serta pengorbanan yang begitu besar dalam mendidik dan membesarkan saya. Selain itu saya juga akan mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Eman Ramelan, S.H., M.S., yang dengan penuh kesabaran telah bersedia untuk meluangkan waktu, tenaga dan fikiran dalam membimbing penulisan ini.
2. Dewan Penguji : Bapak Dr. Abdoel Rasjid, S.H., L.LM., Bapak Eman Ramelan, S.H., M.S., Bapak Hermawan P.S. Notodipoero, S.H., M.Hum., Ibu

Dina Sunyowati, S.H., M.Hum. serta Bapak Lucianus Budi Kagramanto, S.H., yang telah meluangkan waktu di sela-sela kesibukannya untuk menguji skripsi ini.

3. Ibu Lilik Pudji Astuti, S.H. dan Ibu Sinar Ayu Wulandari, S.H., dosen wali yang telah banyak memberikan bimbingan dan nasihat kepada saya dalam mengikuti perkuliahan selama ini.
4. Om Agus dan Tante Ina atas segala dukungan dan kepercayaan yang selalu diberikan selama saya menempuh masa perkuliahan. Juga kepada Om Anang dan Tante Nurul, Tante Wenny, Mbah Kakung & Mbah Putri serta seluruh keluarga besar Soedjoko Marie atas kasih sayang dan dukungan yang senantiasa diberikan kepada saya.
5. *'The most important person in my life'* Yupito Prionggo Digdo, tidak ada kata yang pantas untuk mewakili rasa terima kasih saya yang tak terhingga atas semua ide, saran dan supportnya. *Thank you for always loving, caring and believing me for all of these years.*
6. Adikku tercinta Fithriah Tree Agustina Harahap dan Suaminya yang senantiasa memberikan semangat untuk segera menyelesaikan skripsi ini.
7. Keponakanku tersayang Firman dan Fina serta sepupu-sepupuku Dessy, Dimaz, Idham dan Nirwan atas semua `gangguan-gangguannya` yang sedikit menghibur saat saya jenuh mengerjakan skripsi ini.
8. Bapak Letkol (Purn.) Pragolo Hadi, S.H., atas dukungan moril yang telah diberikan selama pengumpulan data sampai dengan selesainya pengerjaan skripsi ini.

9. Mbak Lili, *librarian* ICEL Jakarta atas datanya yang begitu berarti.
10. Dian Asmarani, Erika A. Palupi, Erna Tri Wahyuni dan Deasy Farisa T., *thanks for being such a great friends.*
11. Yunita Ariyanti, Rusmiati, Siti Mulyati C. dan Muspa Wahyuning *for encourage me`* untuk berani maju ujian skripsi.
12. Luthfie Ardhian, Alfiansyah dan Adi Radja, tiga teman diskusi yang *`tangguh`. Thanks for everything, guys!*
13. Devy Chandra Marwoto, Oktari Yani, Evelyne dan Patricia. *Just thanks!*
14. Teman-teman ex. Dharmawangsa VIII - 28 : Mas Bowo`, Mas Sandy, Mas Uyab, Joko `Buthak`, Haris `Bopft`, Ian-nya R-na, Prast, Juni, Praja, Dwi, Arief Quet, Bebek, Heni, dan Kris `Toki`.
15. Shofiyanti Ifada, A.A.I. Iswardhani Ratnadewi, Vira Kusuma Dewi dan Henny Virdayanti. *We`re still together forever and ever in every weather, right ?*
16. Anak-anak Gazebo `96, Wahyu su-Bayek, Ardhian `bebal`, Rio `tahu`, Doix, Karso dan Mamad `arab`. Juga anak-anak Komparhum, Eko `landak`, Seswanto`ndower` dan Dedyng.
17. Rekan-rekan di EF Plaza Surabaya, Arief (thanks buat ijin liburnya seminggu), Zeni, Patty, Ninien, Yuhuu, Mbak Diah, Mirza, Haryanto dan Mbak Anna.
18. Seluruh Civitas Akademika, Fakultas Hukum Universitas Airlangga dan pihak lain yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu.

Semoga Allah SWT. akan melimpahkan rahmad pahalanya atas semua bantuan, perhatian serta simpati yang telah diberikan kepada saya baik secara langsung maupun tidak langsung.

Akhirnya “Tak ada gading yang tak retak”, penulisan ini sangat jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran dari berbagai pihak sangatlah saya harapkan demi perbaikan selanjutnya. Dengan ucapan Alhamdulillah, saya berharap semoga tulisan ini dapat menambah wawasan berpikir dan dapat berguna bagi pembaca, khususnya dari kalangan ilmu hukum.

Surabaya, September 2000

Penyusun,

Yuli Berliantin

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN

LEMBAR PENGESAHAN

LEMBAR PERSEMBAHAN

KATA PENGANTARiv

DAFTAR ISIviii

BAB I : PENDAHULUAN

1. Latar Belakang & Rumusan Masalah1

2. Penjelasan Judul7

3. Alasan Pemilihan Judul7

4. Tujuan Penulisan8

5. Metode Penulisan

a. Pendekatan Masalah9

b. Sumber Bahan Hukum9

c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Sumber Bahan
Hukum9

d. Analisis Sumber Bahan Hukum10

6. Pertanggungjawaban Sistematis10

BAB II : PENCEMARAN LAUT AKIBAT TUMPAHAN MINYAK

1. Pengertian Pencemaran Laut dan Bentuk-Bentuknya13

2. Akibat yang Ditimbulkan oleh Pencemaran Laut karena Tumpahan
Minyak21

3. Penanggulangan Pencemaran Laut yang Diakibatkan oleh
Tumpahan Minyak24
4. Pengaturan Hukum terhadap Pencemaran Laut Akibat Tumpahan
Minyak27

**BAB III : UPAYA HUKUM TERHADAP PERMASALAHAN TUNTUTAN
GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT AKIBAT TUMPAHAN MINYAK**

1. Ruang Lingkup Ganti Rugi dan Pengaturannya42
2. Proses Pengajuan Tuntutan Ganti Rugi53
3. Alternative Dispute Resolution60

**BAB IV : ANALISA KASUS TABRAKAN MT. NAGASAKI SPIRIT
DENGAN MV. OCEAN BLESSING DI SELAT MALAKA (TAHUN 1992)**

1. Kasus Posisi65
2. Penyelesaian66
3. Analisa70

BAB V : PENUTUP

1. Kesimpulan85
2. Saran86

DAFTAR BACAAN

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

1. Permasalahan : Latar Belakang & Rumusannya

Kondisi geografis Indonesia yang terletak pada posisi 11° LU – 6° LS, 84° BT – 141° BT sebagian besar adalah terdiri dari lautan, selain itu posisi negara kita ini juga merupakan daerah lalu lintas pelayaran internasional. Salah satu akibat dari keadaan tersebut, masalah serius yang timbul adalah terjadinya pencemaran di laut akibat tumpahan minyak di sepanjang perairan Indonesia yang disebabkan karena lalu lintas pelayaran kapal tanker antar benua.

Masalah yang dapat timbul dari pencemaran laut adalah cukup kompleks. Hal tersebut disebabkan karena letak geografis dari kepulauan kita adalah berada di antara dua benua dan dua samudra yang merupakan jalan terdekat, penghubung alur pelayaran transportasi minyak dari negara penghasil minyak terbesar di Timur Tengah dengan negara industri terbesar antara lain yaitu Jepang. Dalam hal ini yang di maksud adalah kemungkinan terjadinya tumpahan minyak karena tabrakan kapal tanker ataupun karena meningkatnya kegiatan pengeboran minyak bumi di lepas pantai.

Pencemaran laut yang terjadi sekarang ini perlu mendapatkan penanganan serius dari pemerintah sebelum ada korban secara masal, karenanya hal itu harus mendapatkan perhatian lebih.¹ Setiap tahunnya lebih dari 3 miliar metrik ton minyak mencemari lautan, 1.1 miliar metrik diantaranya berasal dari kegiatan

¹ Roz, "Eksplorasi Laut harus Berorientasi Ekonomi Kerakyatan", Jawa Pos, 29 Oktober 1999, h. 18.

tanker minyak.² Tentunya masih segar diingatan kita kasus tumpahnya minyak dari tanker Showa Maru di Selat Malaka pada tanggal 6 Januari 1975 itu. Bagaimanapun juga kejadian tersebut merupakan pertama kalinya bagi Indonesia mendapatkan masalah pencemaran laut sebagai akibat tumpahan sekitar 4 juta liter minyak dari tanker yang menabrak karang tersebut. Tuntutan ganti rugi operasional pembersihan minyak di permukaan laut sebesar US\$ 15 juta telah didapatkan pemerintah Indonesia dari pemilik tanker tetapi tuntutan pemulihan ekologis akibat kerusakan lingkungan di daerah sekitar terjadinya tumpahan tersebut, tidak menghasilkan ganti rugi sepeserpun dari pihak Jepang. Penyebab utamanya adalah sampai awal tahun 1975, Indonesia tidak memiliki peraturan yang khusus mengkaji mengenai masalah lingkungan hidup. Padahal dalam kurun waktu yang panjang, nelayan di sekitar perairan tersebut harus menderita akibat terjadinya pencemaran. Baru tujuh tahun kemudian yaitu pada tahun 1982, pemerintah Indonesia mengeluarkan Undang-undang Nomor 4 Tahun 1982 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Lingkungan Hidup, atau yang lebih di kenal dengan UU Lingkungan Hidup.

Perkembangan terhadap peraturan yang mengatur tentang masalah pencemaran lingkungan laut tidak berhenti sampai di sini saja, pada tahun 1986 pemerintah juga mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Ratifikasi terhadap *International Convention on Marine Pollution from Ship 1973 and Protocol 1978 (MARPOL 73/78), Annex I (Oil) and Annex II (Noxious Liquefied Substance)*. Sejak saat itulah kemudian Indonesia mempunyai keberanian untuk menuntut ganti rugi atas pencemaran laut. Kemudian di tahun

² Ketika Minyak Tumpah di Laut, [http:// www.bapedal.go.id](http://www.bapedal.go.id)

1997 yang lalu pemerintah Indonesia telah mengeluarkan Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPLH). Keberadaannya UUPLH ini kemudian menggantikan Undang-undang Nomor 4 Tahun 1982 tentang Lingkungan Hidup. Dan yang paling baru adalah pada tahun 1999, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1999 tentang Pengolahan Limbah Bahan Beracun Berbahaya.

Jaminan peraturan-peraturan seperti tersebut di atas merupakan kebutuhan yang bisa di sebut sebagai kewajiban bagi Indonesia, sebagai negara yang memiliki perairan seperti Selat Malaka, yang merupakan salah satu jalur lalu lintas pelayaran internasional. Celah di antara Indonesia dan Singapura ini, tidak saja merupakan selat teramai kedua setelah selat Dover, selat antara Inggris dan Perancis, tetapi juga merupakan selat paling rentan terhadap kecelakaan laut. Hal ini tentunya harus menjadi perhatian karena banyaknya kapal yang berlayar setiap harinya di selat Malaka tersebut, diantaranya adalah kapal-kapal tanker yang mengangkut sekitar 300 miliar ton minyak. Tanpa pengaturan yang jelas serta kepedulian dari berbagai pihak, kondisi ini tentu saja dapat dilihat sebagai ancaman yang serius.

Pada tahun 1992, telah terjadi tabrakan antara kapal MT. *Nagasaki Spirit* dan MV. *Ocean Blessing* yang mengakibatkan terjadinya kerusakan pada tanki muatan no. 4P, 5P dan 6C di kapal MT. *Nagasaki Spirit* dan menumpahkan minyak sebanyak \pm 12.000 ton di Selat Malaka. Tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pemerintah Indonesia karena peristiwa tersebut tidak mendapatkan kompensasi pembayaran ganti rugi yang diinginkan. Atau dengan kata lain ganti rugi yang

diberikan tidaklah sepadan dengan kerusakan yang telah ditimbulkan. Akibat dari peristiwa tersebut, selain mengalami kerusakan lingkungan, nelayan di sekitar perairan tempat terjadinya pencemaran juga mengalami penderitaan, hal itu disebabkan karena kejadian tersebut mengakibatkan rusaknya ekosistem laut dan pantai serta fasilitas produksi perikanan dan spesies lainnya. Para korban dari pencemaran laut akibat tumpahan minyak secara umum antara lain adalah :

- nelayan yang daerah mata pencariannya tercemar oleh tumpahan minyak
- hutan bakau dan segala kehidupan didalamnya
- terumbu karang dan segala kehidupan didalamnya
- plankton
- penyu
- dugong, kerang, kepiting, dll.

Sedangkan menurut John Colombus, akibat dari pencemaran laut karena minyak bumi dapat berupa :³

1. *“ the spoiling of beaches and coastal amenities;*
2. *the destruction and injury of sea birds;*
3. *the falling of boats, fishing gears, piers, guays, etc;*
4. *damage to fish, sell fish and larvae; and*
5. *risk of ire in harbors and other in close waters.”*

Kerjasama internasional untuk perlindungan dan pelestarian lingkungan semakin meningkat seiring dengan semakin tingginya kesadaran masyarakat internasional atas bahaya yang ditimbulkan oleh pencemaran laut akibat penumpahan minyak. PBB sebagai organisasi internasional telah memiliki

³ John Colombus, *The International Law of the Sea*, 6th ed., London, 1972, h. 432, dikutip dari Syahmin A.K., Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional, Binacipta, Bandung, 1988, h. 120.

badan khusus untuk itu, yaitu *United Nations Environment Programme* (UNEP) yang khusus menangani masalah lingkungan serta *International Maritime Organization* (IMO), merupakan badan khusus PBB yang mempunyai komisi perlindungan lingkungan laut dan mempunyai tugas untuk menangani masalah perlindungan laut.⁴

Kegiatan pelayaran tanker minyak yang digunakan sebagai sarana transportasi pengangkut minyak dari satu negara ke negara yang lain tentu saja tidak mungkin dikurangi dengan alasan dapat menimbulkan pencemaran di laut. Negara tanpa sumber daya minyak tentu saja harus mendapatkan minyak dari negara penghasil minyak, dan tanker memegang peranan penting di dalam transaksi pemenuhan kebutuhan tersebut. Karena itu, sekalipun ratusan kali laut dicemari, ratusan kali pula tanker tetap lalu lalang dipermukaannya. Salah satu cara yang dapat dilakukan untuk melindungi laut dari pencemaran akibat tumpahan minyak adalah dengan membentuk undang-undang perlindungan dan pelestarian terhadap lingkungan laut secara khusus.

Pada kenyataannya masalah tumpahnya minyak di laut karena kecelakaan sehingga menyebabkan pencemaran laut bukan merupakan hal yang paling penting dalam penanggulangan pencemaran pada umumnya, namun hingga saat ini permasalahan ini belum banyak ditelaah dengan mendasarkan pada peraturan perundang-undangan sesuai hukum nasional kita maupun hukum internasional yang telah ada dewasa ini. Untuk itu, perlu kiranya ada pembinaan serta

⁴ Henky M. J. Lumentah, Penanggulangan Pencemaran Minyak disampaikan pada Pelatihan MARPOL 73/78, Penanggulangan Ganti Rugi Pencemaran Laut oleh Kapal dan Pengantar International Safety Management (ISM) Code 1998, Surabaya, 20-24 Mei 1996.

pengembangan lebih lanjut tentang hukum yang khusus menelaah mengenai hukum ganti rugi terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak karena kecelakaan kapal tanker.

Saat ini, pemerintah Indonesia telah mempunyai departemen tersendiri yang khusus mengatur tentang eksplorasi laut. Bidang eksplorasi laut memang memerlukan penanganan secara khusus. Selama ini pembangunan nasional lebih berorientasi ke daratan, padahal sebagai negara maritim - negara yang banyak lautnya dibandingkan dengan daratannya - seharusnya orientasi kehidupan bangsa ini lebih diarahkan ke laut.⁵

Dari uraian yang telah dikemukakan dalam latar belakang di atas, maka permasalahan yang timbul adalah :

1. Sejauh manakah pengaturan hukum yang ada dapat menyelesaikan masalah pencemaran laut akibat tumpahan minyak ?
2. Upaya hukum bagaimana yang dapat dipergunakan untuk menyelesaikan permasalahan tuntutan ganti rugi terhadap pencemaran di laut akibat tumpahan minyak ?
3. Bagaimana penyelesaian tuntutan ganti rugi terhadap kasus tabrakan *MT. Nagasaki Spirit* dengan *MV. Ocean Blessing* yang mengakibatkan pencemaran laut di Selat Malaka pada tahun 1992 ?

⁵ Hta/Iie/Nur, "Eksplorasi Laut Oke, HAM Bisa Overlap", Jawa Pos, 27 Oktober 1999, h. 3

2. Penjelasan Judul

Skripsi ini berjudul “TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT AKIBAT TUMPAHAN MINYAK, STUDI KASUS TABRAKAN *MT. NAGASAKI SPIRIT* DENGAN *MV. OCEAN BLESSING* DI SELAT MALAKA”.

Maksud dari pemilihan judul tersebut di atas adalah merupakan gambaran singkat bahwa pencemaran laut yang terjadi akibat tumpahan minyak khususnya yang berasal dari tabrakan kapal di wilayah perairan suatu negara pantai dapat dijadikan alasan oleh negara pantai tersebut untuk mengajukan tuntutan ganti rugi terhadap pencemaran yang terjadi. Hal itu disebabkan karena dampak yang ditimbulkan dari pencemaran tersebut dapat menimbulkan berbagai kerugian. Kerugian yang dialami oleh negara pantai yang wilayahnya tercemar oleh tumpahan minyak tersebut antara lain dapat berupa kerugian langsung, kerugian tidak langsung dan juga kerugian secara ekologis. Disebabkan karena kerugian yang ditimbulkan begitu banyak, maka negara pantai yang wilayah perairannya mengalami pencemaran karena tumpahan minyak dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pihak pencemar.

3. Alasan Pemilihan Judul

Judul tersebut oleh penulis dipilih karena mampu mewakili konteks permasalahan mengenai pencemaran laut yang diakibatkan oleh tumpahan minyak, khususnya yang disebabkan karena tabrakan kapal.

Peristiwa tumpahnya minyak di laut dapat menyebabkan kerugian pada pihak negara pantai yang wilayah perairannya tercemar, sehingga dalam hal ini pihak

negara pantai tersebut dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pihak pencemar. Akan tetapi, karena adanya beberapa perbedaan kepentingan antara negara pantai yang wilayahnya tercemar dengan pihak pencemar maka ganti rugi yang didapatkan tidaklah sesuai dengan kerugian yang ditimbulkan.

Salah satu contoh konkret dari keadaan diatas dapat dilihat pada kejadian tabrakan *MT. Nagasaki Spirit* dengan *MV. Ocean Blessing* di Selat Malaka pada tahun 1992, di mana tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pemerintah Indonesia dengan mendasarkan pada peraturan-peraturan yang ada pada waktu itu tidaklah mendapat ganti rugi yang sesuai terhadap kerusakan yang telah ditimbulkan oleh pencemaran tersebut.

4. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan skripsi ini, selain untuk memenuhi persyaratan yang diwajibkan sebagai calon Sarjana Hukum Universitas Airlangga, juga dimaksudkan untuk memberikan masukan jika dikemudian hari kembali terjadi peristiwa tabrakan kapal yang menyebabkan tumpahnya minyak di wilayah perairan Indonesia, dengan harapan agar tuntutan ganti kerugian yang diajukan oleh pemerintah Indonesia akan mendapatkan ganti rugi sesuai dengan kerusakan yang ditimbulkan.

Di samping itu, tulisan ini diharapkan juga bisa memberikan sumbangan pemikiran bagi permasalahan-permasalahan lain yang timbul di sekitar masalah tuntutan ganti rugi terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak.

5. Metode Penulisan

a. Pendekatan Masalah

Penulisan skripsi ini menggunakan pendekatan yuridis-normatif. Maksud dari pendekatan yuridis-normatif adalah merupakan pendekatan permasalahan yang dilakukan dari aspek hukumnya. Fokus utama dalam pendekatan ini adalah hukum yang berlaku yaitu terutama pengaturan hukum yang berkaitan dengan masalah lingkungan laut internasional, khususnya yang mengatur mengenai pencemaran laut akibat tumpahan minyak.

Dalam pembahasan juga dilakukan penggabungan teori atau pendapat para sarjana yang dikaitkan dengan kenyataan yang ada serta panduan pustaka. Dari hal-hal tersebut diharapkan pembahasan skripsi ini dapat memenuhi sasaran serta dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

b. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum yang diperoleh dalam penyusunan skripsi ini adalah meliputi sumber bahan hukum primer dan sumber bahan hukum sekunder. Sumber bahan hukum primer adalah peraturan perundang-undangan dalam tata hukum positif Indonesia dan juga konvensi-konvensi internasional, khususnya yang mengatur tentang masalah pencemaran laut akibat tumpahan minyak.

Sedangkan sebagai informasi yang di olah, sumber bahan hukum sekunder diantaranya berasal dari buku-buku literatur, bahan kuliah, surat kabar, majalah, jaringan internet serta tulisan-tulisan/artikel ilmiah yang ada kaitannya dengan masalah yang di bahas.

c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Sumber Bahan Hukum

Untuk memperoleh sumber bahan hukum yang lengkap, pengumpulannya dilakukan dengan dua cara. Yaitu, untuk sumber bahan hukum primer dilakukan dengan pemilahan pasal demi pasal peraturan perundang-undangan dari hukum positif dan juga konvensi-konvensi internasional yang khusus mengatur mengenai pencemaran laut akibat tumpahan minyak. Sedangkan untuk sumber bahan hukum sekunder adalah dilakukan dengan mengumpulkan bahan-bahan dari buku-buku literatur, bahan kuliah, surat kabar, majalah, jaringan internet serta tulisan-tulisan/artikel ilmiah yang kemudian dikelompokkan dan di kutip seperlunya serta di analisa sesuai dengan topik bahasan.

d. Analisis Sumber Bahan Hukum

Seluruh sumber bahan hukum yang telah terkumpul kemudian di analisa secara deskriptif analitis, yaitu dengan memaparkan sumber bahan hukum primer dan sumber bahan hukum sekunder berikut evaluasi terhadap sumber-sumber bahan hukum tersebut yang selanjutnya akan di tarik suatu jawaban dengan pemikiran logis dan terperinci serta mempertimbangkan hal-hal yang bersifat yuridis dari permasalahan yang ada.

6. Pertanggungjawaban Sistematis

Agar sistematis dan mudah dipahami, skripsi ini terbagi dalam lima bab dan masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab. Bab terdepan merupakan pengantar dari bab-bab berikutnya, demikian seterusnya sehingga deskripsi ini akan tersusun dalam satu kesatuan yang utuh.

Bab I dalam skripsi ini memuat pendahuluan yang berfungsi sebagai landasan terhadap pembahasan pada Bab II, Bab III dan Bab IV, yang akan di bahas dengan runut dan mendalam secara normatif. Bab I ini menguraikan tentang latar belakang dan permasalahan yang di angkat sebagai batasan dalam pembahasan, yaitu mengenai latar belakang timbulnya permasalahan tuntutan ganti rugi karena terjadinya pencemaran laut akibat tumpahan minyak. Untuk melengkapi kerangka pendahuluan, dijabarkan pula tentang penjelasan judul, tujuan penulisan, metode penulisan dan pertanggungjawaban sistematika guna lebih memperjelas terhadap penulisan skripsi ini.

Bab II dalam skripsi ini mengambil judul “Pencemaran Laut Akibat Tumpahan Minyak”. Pengambilan judul dalam Bab II sebagaimana tersebut di atas dimaksudkan sebagai pedoman normatif bagi Bab III. Dalam Bab II ini membahas secara normatif mengenai pengertian pencemaran laut serta akibat yang dapat ditimbulkan. Di samping itu dibahas juga mengenai pengaturan hukum terhadap pencemaran laut khususnya pencemaran laut yang diakibatkan karena tumpahan minyak.

Di dalam Bab III, judul yang di ambil adalah “Upaya Hukum untuk Menangani Permasalahan Pembayaran Tuntutan Ganti Rugi Pencemaran Laut Akibat tumpahan Minyak”. Bab III ini juga dimaksudkan sebagai salah satu alternatif yang bisa di tempuh apabila kembali terjadi pencemaran laut yang diakibatkan karena tumpahan minyak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sedangkan dalam Bab IV skripsi ini, akan membahas mengenai kasus tabrakan *MT. Nagasaki Spirit* dengan *MV. Ocean Blessing* di Selat Malaka (Tahun 1992). Analisa ini dimaksudkan untuk mengetahui sampai sejauh mana penanganan terhadap masalah tabrakan tersebut terutama yang berkaitan dengan pengajuan klaim ganti rugi. Selain itu di bahas pula mengenai kerugian yang ditimbulkan serta relevansi dari ketentuan hukum sehubungan dengan pengajuan tuntutan ganti rugi karena tabrakan tersebut.

Sebagai akhir dari penulisan ini, dalam Bab V akan di tarik kesimpulan yang merupakan kristalisasi dari pembahasan pada Bab II, Bab III serta analisa kasus pada Bab IV, dengan harapan akan diketahui secara jelas arah pembahasan dari skripsi ini. Selain itu disampaikan juga masukan serta realisasi pemikiran bagi pembangunan tata hukum nasional khususnya di bidang hukum internasional agar lebih efektif, efisien dan optimal dalam mengatur segala aktifitasnya.

BAB II

PENCEMARAN LAUT AKIBAT TUMPAHAN MINYAK

1. Pengertian Pencemaran Laut dan Bentuk-Bentuknya

Di lihat secara biologis, kehidupan di laut terjalin dalam berbagai jaringan makanan yang saling berkaitan (*interrelated food webs*) yang kesemuanya pada analisis terakhir bergantung pada keadaan kimiawi dan fisik lingkungan laut.

Mochtar Kusumaatmadja mengemukakan bahwa :⁵

Pada umumnya organisme-organisme laut terlindung dari perubahan-perubahan mendadak selama pertumbuhannya oleh sifat kimiawi dan fisik lingkungan laut dan air asinnya. Karenanya, ekosistem laut sangat peka terhadap akibat pencemaran. Apabila terjadi pencemaran maka jaring-jaring makanan yang stabil dan kompleks yang meliputi beraneka jenis binatang laut akan cenderung berubah menjadi jaring-jaring makanan yang tidak stabil dan miskin yang mengandung kehidupan laut yang lebih kecil.

Jadi keseimbangan ekologi dapat terganggu dengan berbagai macam cara, salah satunya adalah dengan masuknya zat-zat pencemar yang dapat meracuni kehidupan binatang dan tumbuhan yang hidup di laut, dan hal itu merupakan salah satu dari beberapa penyebab terjadinya pencemaran lingkungan laut.

Ada beberapa pengertian yang tentang pencemaran laut, diantaranya adalah menurut OECD (*Organisation for Economic Cooperation and Development*), yaitu :

the introduction by men, directly or indirectly, of substances or energy into the environment, resulting in deleterious effects of such a nature as to endanger human health, harm living resources and ecosystem and impair or interfere with amenities and other legitimate uses of the environment

⁵ Mochtar Kusumaatmadja, Bunga Rampai Hukum Laut, Binacipta, Bandung, 1978, h. 178

Di samping itu, terdapat pula pengertian lain tentang pencemaran laut yang dirumuskan oleh GESAMP (*Group of Expert on Scientific Aspects of Marine Pollution*) yaitu :

the introduction by men, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment (including estuaries), resulting in such deleterious effects : harm to living resources, hazard to human health, hindrance to marine activity, including fishing, impairment of quality for use of sea waters and reduction of amenities

Sedangkan pengertian pencemaran lingkungan laut menurut ketentuan pasal 1 ayat (4) UNCLOS 1982 adalah dimasukkannya oleh manusia, secara langsung atau tidak langsung, bahan atau energi ke dalam lingkungan laut, termasuk pula, yang mengakibatkan atau mungkin membawa akibat buruk sedemikian rupa seperti kekayaan hayati laut dan kehidupan di laut, bahaya bagi keselamatan manusia, gangguan terhadap kegiatan-kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan pengurangan kenyamanan. Dari ketiga pengertian mengenai pencemaran laut secara umum di atas, Mochtar Kusumaatmadja kemudian memberikan pengertian mengenai pencemaran laut dengan batasan-batasan tertentu. Pencemaran laut menurut Mochtar Kusumaatmadja adalah :

terjadinya perubahan pada lingkungan laut yang terjadi sebagai akibat dimasukkannya oleh manusia secara langsung ataupun tidak langsung bahan-bahan atau energi ke dalam lingkungan laut (termasuk muara sungai) yang menghasilkan akibat yang demikian buruknya sehingga merupakan kerugian bagi kekayaan hayati, bahaya terhadap kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan di laut termasuk perikanan dan lain-lain, penggunaan laut yang wajar, pemburukkan dari kualitas air laut dan menurunnya kualitas tempat pemukiman dan rekreasi.⁶

⁶ Mochtar Kusumaatmadja, Pencemaran Laut dan Pengaturan Hukumnya, Universitas Padjadjaran, Bandung, 1977, h. 5, Ibid, h. 16

Dengan memperhatikan beberapa pengertian mengenai pencemaran laut tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan pencemaran laut adalah menurunnya kualitas air laut karena aktifitas manusia yang disengaja maupun tidak dengan memasukkan zat-zat pencemar dalam jumlah tertentu ke dalam lingkungan laut sehingga menimbulkan dampak negatif bagi sumber daya alam di laut, kesehatan manusia, aktifitas manusia di laut serta kelangsungan hidup sumber daya hayati laut.

Pencemaran laut pada umumnya diakibatkan oleh masuknya zat-zat pencemar dari lautan sendiri atau yang berasal dari darat. Yang bersumber dari laut itu sendiri bisa berasal dari kapal yang berupa buangan minyak rutin ataupun yang berasal dari pembersihan tanker dan kebocoran kapal. Hal tersebut mungkin pula terjadi bila ada kecelakaan kapal yang berupa pecahnya kapal, kapal kandas atau tabrakan kapal. Hal lain yang dapat menyebabkan terjadinya pencemaran laut yang penyebabnya bersumber dari laut sendiri adalah adanya instalasi minyak di lepas pantai, yang dapat mengalami kebocoran ataupun kerusakan. Sedangkan bentuk pencemaran yang terjadi karena sumber pencemarnya dari darat adalah bisa berupa pencemaran laut melalui udara, dumping, atau pencemaran laut yang disebabkan karena air buangan sungai maupun air buangan industri. Menurut GESAMP, zat-zat yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran laut antara lain adalah :⁷

⁷ Juajir Sumardi, Hukum Pencemaran Laut Transnasional, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996, h. 16

1. Halogenated hydrocarbons termasuk PCBs (*Polychlorinated Bipheyls*) dan pestisida termasuk DDT;
2. Minyak bumi dan bahan-bahan yang dibuat dari minyak bumi (*derivatives*);
3. Zat kimia organik misalnya biotoksin laut (*marine biotoxine*), deterjen (*detergents*);
4. Pupuk buatan (kimia) maupun alami termasuk yang terdapat dalam kotoran dan yang berasal dari bahan pertanian;
5. Zat kimia anorganik terutama logam berat misalnya merkuri dan timah hitam (*lead*);
6. Benda-benda padat (sampah) baik yang organik maupun anorganik
7. Zat-zat radioaktif; dan
8. Buangan (air) panas (*thermal waste*).

Dari zat-zat pencemar di atas, minyak bumi merupakan zat yang paling sering menyebabkan terjadinya pencemaran laut. Dalam daftar limbah B-3 (Bahan Beracun Berbahaya), minyak bumi termasuk dalam daftar limbah B-3 dari sumber yang spesifik, dengan kode limbah D-220 dan D-221.⁸ Hal tersebut dapat di lihat pada kasus terjadinya kecelakaan kapal tanker yang selalu menyebabkan terjadinya kerugian cukup besar terhadap lingkungan laut serta segala sumber kekayaan alam yang ada didalamnya, juga terhadap aktivitas manusia di laut. Bentuk-bentuk pencemaran laut dapat dibedakan berdasarkan sumber pencemarannya serta berdasarkan sebab terjadinya pencemaran tersebut. Bentuk pencemaran laut berdasarkan sumber pencemarnya menurut ketentuan pasal 192 UNCLOS 1982 antara lain adalah :

1. Pencemaran laut yang disebabkan oleh zat pencemar yang berasal dari darat, yaitu merupakan pencemaran laut yang terjadi melalui aliran sungai di mana

⁸ Buletin Informasi, ICEL-Environment Law Alliance Worldwide (E-Law), Jakarta, No. 03/1993

zat pencemarnya berasal dari daratan yang menjadi kedaulatan nasional suatu negara.

2. Pencemaran laut yang disebabkan oleh zat pencemar yang bersumber dari kapal laut.
3. Pencemaran laut yang disebabkan oleh dumping atau limbah buangan.
4. Pencemaran laut yang disebabkan oleh zat yang bersumber dari kegiatan eksplorasi dan eksploitasi dasar laut serta tanah dibawahnya.
5. Pencemaran laut yang disebabkan oleh zat pencemar yang bersumber dari udara.

Sedangkan bentuk pencemaran laut yang didasarkan pada sebab terjadinya pencemaran dapat dikategorikan sebagai berikut :

1. Pencemaran laut yang disebabkan oleh kegiatan atau operasional.
2. Pencemaran laut yang disebabkan oleh kecelakaan (*accidental pollution*).
3. Pencemaran laut yang disebabkan karena limbah buangan (*pollution from waste disposal*).

Faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya pencemaran laut salah satunya adalah lingkungan laut alami, yang dalam hal ini lebih difokuskan pada kondisi perairan laut di kawasan Asia Tenggara, khususnya Selat Malaka. Dengan sifat biota dan iklim yang berbeda dengan daerah lain, lingkungan laut Indonesia yang terbentang pada garis khatulistiwa pada titik koordinat 84° T dan 141° T serta 6° U dan 11° S ini mempunyai karakter fisik yang unik yaitu dengan dasar laut yang dangkal dan sempit pada perairan Indonesia bagian barat namun perairan tersebut merupakan jalur pelayaran internasional paling ramai dan padat.

Perairan di sekitar Selat Malaka mengandung sifat campuran air pasang surut (*mixed tidal regime*) yang dipengaruhi oleh titik ketinggian air pasang (*high tides*) dan dua kali titik terendah air surut (*low waters*) pada setiap hari. Keempat titik rendah dan tinggi tersebut tidak sama ketinggian dan kerendahannya. Hal tersebut menyebabkan pada bulan Desember hingga Februari angin bertiup dari pasang surut dapat mencapai ketinggian rata-rata sekitar 2.53 m dan 2.92 m pada puncak masing-masing (*peak*). Berdasarkan pola pasang surut di atas maka dapat dilakukan pengkajian musim transisi dengan segala akibatnya. Sifat gelombang yang dominan dari Selat Malaka terjadi sekitar 8 hingga 9 jam setiap hari yang dipengaruhi oleh arus barat. Lamanya berlangsung setiap arus di atas dipengaruhi pula oleh angin musim yang dapat terjadi pada setiap kurun waktu tertentu. Selain itu kecepatan arus tertinggi pada waktu arus mengalir dari arah timur. Hampir sekitar 75% dari arus timur lebih kuat dari pada arus barat. Namun demikian, bukanlah hal yang mudah untuk meramalkan sifat pasang surut dan keadaan gelombang di perairan sekitar Selat Malaka.⁹

Apabila terjadi pencemaran laut oleh minyak di perairan Indonesia, maka sifat dan pengaruh pencemaran tersebut sangat dipengaruhi oleh pola arus serta keadaan pasang surut. Ini berarti bahwa keseluruhan pengaruh setiap tumpahan minyak ke laut tidak saja akan berbeda sesuai dengan jenis minyaknya (*type of oil*), tetapi dipengaruhi pula oleh pola arus dan keadaan pasang surut, proses iklim dan kondisi alam, curah hujan terhadap salinitas air laut serta sedimentasi oleh banjir dari sungai. Gabungan dari keseluruhan faktor tersebut di atas adalah

⁹ Daud M. Silalahi, Hukum Lingkungan dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia, Alumni, Bandung, 1992, h. 185

merupakan hal yang perlu mendapat perhatian lebih sebab nantinya akan banyak berpengaruh terhadap terjadinya penyebaran tumpahan minyak. Jumlah keseluruhan pengaruh pada proses interaksi dari zat pencemar dengan lingkungan laut akan mempengaruhi proses penguapan (*evaporation*), penyebaran dan gerakan pada permukaan laut, tingkat kelarutan, terjadinya senyawa baru, emulsi, oksidasi, degradasi biologis dan pengendapan dalam sedimen dasar laut. Sifat penyebaran zat pencemar minyak bumi sejak terjadinya tumpahan hingga mencapai dasar laut, berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan di selat Malaka, adalah :¹⁰

1. Tumpahan minyak dengan cepat menyebar berdasarkan suatu hukum gravitasi dan daya kimia fisik pada permukaan laut.
2. Tingkat kecepatan dan luas penyebaran ditentukan oleh beberapa faktor seperti angin, sifat lautnya yang meliputi gelombang, arus, temperatur serta tipenya, berat jenis dan kekentalan (*viscositas*) minyak yang tumpah
3. Proses penguapan dan emulsi dipengaruhi pula oleh sifat penyebaran (luas permukaan yang tercemar).

Hal-hal yang paling berpengaruh terhadap penyebaran minyak di air adalah pengaruh angin dan arus serta pengaruh proses alam. Pada saat minyak tumpah dipermukaan, minyak akan membentuk lensa yang tebalnya tergantung dari jenis minyak, sedangkan kecepatan penyebaran minyak tergantung pada suhu udara dan laut, angin dan arus laut serta jenis minyak.

Faktor lain yang dapat menyebabkan terjadinya pencemaran laut adalah karena adanya kegiatan angkutan minyak lepas pantai. Hal tersebut dapat di lihat dari semakin meningkatnya kegiatan angkutan laut terutama tanker seiring dengan perkembangan tingkat eksplorasi dan eksploitasi minyak lepas pantai. Bagi

¹⁰ *Ibid*, h. 190.

Indonesia, kegiatan angkutan laut tersebut merupakan permasalahan yang harus mendapat perhatian lebih, mengingat kondisi perairan Indonesia merupakan salah satu jalur lalu lintas pelayaran Internasional, yaitu Selat Malaka, Selat Lombok dan Selat Makasar.

Tabel 1 di bawah ini akan menunjukkan kepadatan arus lalu lintas pelayaran kapal yang melintasi Selat Malaka dari tahun 1982 sampai dengan tahun 1993. Selama kurun waktu tersebut jumlah lalu lintas pelayaran kapal yang melewati Selat Malaka berkembang dari 43.600 di tahun 1982 menjadi 100.000, perkembangannya adalah sebesar 29%.

Table 1. Shipping Traffic Through the Malacca Straits, 1982 – 1993 ¹¹

Year	Total Traffic	Average Daily Traffic	Annual Rate of Increase (%)
1982	43,633	120	-
1983	43,748	120	0.0
1984	41,982	115	- 3.4
1985	43,837	120	4.3
1986	48,866	134	11.7
1987	51,072	140	4.5
1988	53,826	148	4.8
1989	58,924	161	9.5
1990	72,416	198	23.0
1991	84,414	231	16.7
1992	91,826	252	9.1
1993	99,888	274	12.7

Source : Lee, W. B. (1994)

¹¹ Chia Lin Sien, Policy Paper 33 Marine Carriage of Petroleum with Special Reference to Northeast Asia, University of California Institute on Global Conflict and Cooperation, 1998, h. 9

Dalam hal ini terjadi peningkatan angkutan internasional yang terus berkembang, termasuk juga angkutan minyak dengan tanker. Setiap harinya sekitar 100 sampai dengan 150 kapal tanker melintasi Selat Malaka dan Selat Sunda sedangkan sebagian lagi yaitu tanker ukuran besar yaitu Very Large Crude Carrier (VLCC) dan Ultra Large Crude Carrier (ULCC) yang melintasi Selat Makasar.¹²

Hal-hal yang telah diuraikan di atas, dikemukakan berdasarkan pemikiran bahwa di masa yang akan datang manusia akan lebih banyak bergantung pada sumber-sumber daya hayati dari laut dan keadaan tersebut akan menimbulkan konsekuensi bahwa seiring dengan perkembangan zaman maka hal itu akan memperbesar bahaya pencemaran laut oleh minyak bumi yang merupakan salah satu bentuk pencemaran yang berbahaya.

2. Akibat yang Ditimbulkan oleh Pencemaran Laut karena Tumpahan Minyak

Seperti telah dikemukakan pada sub bab terdahulu, akibat pencemaran laut karena tumpahan minyak dapat bersumber dari berbagai hal. Azas pencemaran laut karena tumpahan minyak sebagai akibat perbuatan manusia adalah sebanding dengan jumlah *hydrocarbon* yang masuk ke lautan sebagai akibat peristiwa alami dan pembusukan binatang.¹³ Untuk perairan-perairan tertentu yang merupakan alur pelayaran kapal-kapal dan tanker-tanker, laut menjadi tempat pembuangan minyak rutin, selain itu terdapat pula tumpahan minyak akibat kecelakaan tanker

¹² M. Daud Silalahi, Op. Cit., h. 91

¹³ Komar Kantaatmadja, Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut, Alumni, Bandung, 1981, h. 26

atau kecelakaan pada instalasi penggalian lepas pantai. Hal-hal tersebut di atas nantinya akan menambah konsentrasi *hydrocarbon* yang masuk ke laut.

Akibat tumpahan minyak di laut adalah sangat berbahaya, hal tersebut disebabkan karena laju pergerakan minyak tersebut dapat menjalar secara cepat maupun secara lambat. Pergerakan minyak secara cepat dapat terjadi melalui : ¹⁴

- 1) *spreading and movement*
- 2) *evaporation and solution*
- 3) *emulsification, dispersion, sedimentation*
- 4) *direct sea-air exchange*

sedangkan menjalar secara lambat melalui :

- 1) *microbial modification*
- 2) *organism uptake and diversification*
- 3) *chemical modification*

Imbas dari terjadinya tumpahan minyak di laut akan dapat menimbulkan kerugian. Kerugian tersebut dapat berupa kerugian langsung, kerugian tidak langsung dan kerugian ekologis. Kerugian langsung merupakan kerugian yang akibatnya tampak dengan segera setelah tumpahan minyak tersebut terjadi. Kerugian-kerugian tersebut antara lain :

1. Di bidang pariwisata, pencemaran mengakibatkan terganggunya aktivitas rekreasi pantai, di antaranya adalah aktivitas *boating*, ski air, berenang, *diving*, *fishing* serta aktivitas-aktivitas lainnya.
2. Di bidang perikanan (*commercial fishing*) akan menyebabkan berkurang atau bahkan hilangnya penghasilan para nelayan karena tempat di mana mereka menangkap dan mengail ikan telah tercemar oleh minyak dan hal itu

¹⁴ *Ibid*, h. 27

menyebabkan matinya ikan, kerang-kerang laut, kepiting, ikan hias, karang laut dan lain sebagainya.

3. Terjadi gangguan terhadap usaha pembiakan ikan air laut dan pembudidayaan sumber hayati laut seperti rumput laut, berbagai ganggang, peternakan kerang, udang dan lain sebagainya.
4. Matinya burung-burung laut, terutama camar laut dan sebangsa bebek yang mempunyai kebiasaan menyelam untuk mencari ikan.
5. Matinya binatang-binatang laut lainnya seperti *elephant seal*, singa laut (*sea lion*), *otter* dan lain sebagainya.

Selain akibat yang timbul seketika, pencemaran laut karena tumpahan minyak juga dapat menimbulkan kerusakan tidak langsung dan kerusakan ekologis. Dalam menelaah akibat kerusakan tidak langsung dan kerusakan ekologis dari tumpahan minyak di laut, yang pertama kali perlu dipahami adalah bahwa minyak bumi mempunyai sifat "*biological oxygen demand*" (BOD) yang besar sekali. Oleh sebab itu maka perairan yang dicemari tumpahan minyak akan mengalami penurunan kadar oksigen (*dissolved oxygen concentration*), padahal oksigen merupakan hal yang sangat dibutuhkan bagi kehidupan laut (*high order marine life*). Minyak bumi memang dapat dipecahkan (dilarutkan) oleh mikroba laut, tetapi kadar kemampuan pemecahannya adalah berlainan menurut bentuk dan jumlah mikroorganisme itu sendiri, di samping tergantung pula pada temperatur, arus, salinitas, corak dasar laut dan hal-hal lainnya. Kerugian ekologis merupakan kerugian yang memerlukan waktu yang lama untuk pemulihannya. Karena dalam hal ini lingkungan laut yang tercemar oleh tumpahan minyak akan mengalami

kerugian ekologis jangka panjang atau yang biasa di sebut “*long term ecological effects of acute exposure to the polluting oil and chemical residues of the area*”. Akibat lainnya adalah menghilangnya ikan dari daerah di mana tumpahan minyak tersebut terjadi. Akhirnya perlu diingat bahwa akibat *hydrocarbon* yang stabil lepas dari strukturnya, bila *hydrocarbon* tersebut dimasukkan ke dalam suatu organisme laut tertentu maka *hydrocarbon* akan mampu untuk melampaui berbagai tahapan dari rantai makanan laut (*marine food-chain*) tanpa mengalami perubahan, bahkan dalam banyak hal organisme laut tersebut akan mengalami kumulasi konsentrasi *hydrocarbon* yang lebih tinggi. Karena sifat stabilitas inilah diperlukan analisa terhadap adanya *hydrocarbon* dalam organisme laut sehingga dapat diketahui sampai sejauh mana akibat yang ditimbulkan oleh tumpahan minyak tersebut terhadap organisme laut.¹⁵

3. Penanggulangan Pencemaran Laut yang Di Akibatkan oleh Tumpahan Minyak

Tindakan pemerintah dalam menghadapi permasalahan pencemaran laut akibat tumpahan minyak ini pada umumnya dituangkan dalam dua bentuk tindakan nyata yaitu :

- Tindakan preventif

Merupakan tindakan antisipasi yang dilakukan pemerintah sebelum terjadinya peristiwa pencemaran tersebut. Tindakan preventif ini salah satunya dapat berupa pembentukan peraturan perundang-undangan yang khusus mengatur

¹⁵ Ibid, h. 30

masalah pencemaran laut akibat tumpahan minyak dengan segala konsekuensinya.

- Tindakan represif

Merupakan tindakan yang dilakukan pemerintah setelah terjadinya peristiwa pencemaran tersebut. Tindakan tersebut dapat berupa penanggulangan pencemaran serta pengajuan tuntutan ganti rugi terhadap negara pencemar.

Pendekatan yang dilakukan dalam usaha pencegahan terjadinya pencemaran laut karena tumpahan minyak dalam sub bab ini adalah lebih ditekankan pada metode pendekatan hukum sebagai bagian dari perangkat hukum yang ada. Hal tersebut dapat di lihat bahwa untuk melakukan tindakan antisipasi atas terjadinya pencemaran laut karena tumpahan minyak khususnya di Selat Malaka memerlukan perangkat yang memiliki daya dukung memadai terhadap lingkungan laut.

Sedangkan terhadap permasalahan penanggulangan pencemaran laut akibat tumpahan minyak adalah dapat dilakukan dari segi hukum maupun dari segi fisik. Mengenai upaya penanggulangan secara fisik menurut Wardley-Smith, "*only five feasible methods of dealing with the problem have been found and these have all been tested at one time or another*":¹⁶

1. *destroying oil by burning*
2. *absorbing the oil with some material that can be removed*
3. *rendering the oil in-offensive to beach users by cloaking or sealing it*
4. *removing the oil either as oil or mixed with the contaminated beach material*
5. *dispersing the oil by chemical or solvent treatment and washing into the sea.*

¹⁶ Komar Kantaatmadja, *Op. Cit.*, h. 37.

Penanggulangan secara fisik terhadap pencemaran laut karena tumpahan minyak yang paling sering dipergunakan adalah dengan menggunakan *dispersant*. *Dispersant* ini adalah suatu larutan kimia aktif yang komposisinya merupakan perpaduan antara air dan minyak dan apabila diaplikasikan pada tumpahan minyak di laut maka akan mengakibatkan berkurangnya tegangan permukaan pada campuran minyak dengan *dispersant* tersebut. Cara kerja *dispersant* ini adalah mengubah molekul minyak tersebut menjadi butiran-butiran kecil sehingga butiran minyak tersebut akan tetap tinggal di dalam air karena kecepatan penyebarannya menjadi rendah. Efektivitas daripada penggunaan *dispersant* ini sangat dipengaruhi oleh kekentalan (*viscositas*) minyak.¹⁷

Lalu lintas pelayaran kapal-kapal tanker pengangkut minyak dapat menimbulkan bahaya pencemaran laut akibat minyak yang pada umumnya terjadi karena peristiwa tabrakan, kandas, pemindahan muatan minyak atau pengisian bahan bakar. Tindakan penanggulangan tumpahan minyak pada umumnya dilakukan oleh suatu badan darurat yang dalam praktek terdiri dari badan darurat internasional dan badan darurat nasional. Tujuan keberadaan badan ini adalah demi untuk menjamin agar penanggulangan tersebut dapat berjalan dengan lancar, cepat dan efektif sehingga tumpahan minyak tersebut dapat segera dibersihkan.

Sedangkan penanggulangan pencemaran laut karena tumpahan minyak secara hukum adalah lebih difokuskan pada dua permasalahan pokok, yaitu :

¹⁷ International Petroleum Industry Environmental Conservation Association, IPIECA Report Series-Dispersants and Their Role in Oil Spill Response, Volume five, London, 1993, p. 4 – 5.

1. apabila tumpahan minyak terjadi di laut wilayah dari negara pantai
2. apabila tempat terjadinya tumpahan minyak adalah laut bebas

Apabila kapal yang melakukan pencemaran adalah kapal dengan bendera negara pantai itu sendiri maka hal itu tidaklah menjadi masalah karena negara pantai tersebut tentunya telah memiliki peraturan perundang-undangan yang berwenang untuk mengatur pencemaran tersebut. Masalah tersebut baru timbul bila kapal yang mengakibatkan pencemaran tersebut adalah kapal dengan bendera negara lain terhadap pencemaran oleh kapal asing. Dalam wilayah suatu negara, negara pantai mempunyai kewenangan untuk menangkap dan mengusut pelaku pencemaran, tetapi terlebih dahulu harus memberitahukan kepada pejabat konsuler negara yang menyebabkan pencemaran sesuai dengan kebiasaan internasional yang berlaku. Konsekuensi tersebut menimbulkan konsekuensi bagi negara pantai yang wilayahnya tercemar oleh tumpahan minyak dapat memaksakan pelaksanaan peraturan perundang-undangan nasionalnya kepada kapal asing yang melakukan pencemaran tersebut. Atau dengan kata lain negara pantai yang wilayah perairannya tercemar oleh tumpahan minyak dari kapal asing dapat meminta pertanggungjawaban kepada negara bendera kapal khususnya kepada pemilik kapal sesuai dengan peraturan nasionalnya dan peraturan-peraturan internasional yang ada.

4. Pengaturan Hukum terhadap Pencemaran Laut akibat Tumpahan Minyak

Penanganan terhadap masalah pencemaran laut akibat tumpahan minyak pada intinya adalah mempersoalkan kualitas lingkungan laut yang tetap dapat dipertahankan agar aktifitas lingkungan laut tidak terganggu. Upaya yang dapat dilakukan untuk mempertahankan lingkungan laut tersebut adalah dengan membuat pengaturan yang secara khusus mengatur mengenai lingkungan laut tersebut. Sesuai dengan luas jangkauannya, pengaturan tentang masalah pencemaran laut karena tumpahan minyak dapat di bedakan menjadi tiga, yaitu :

1. Pengaturan hukum yang bersifat nasional dan hanya berlaku pada wilayah suatu negara tertentu
2. Pengaturan yang bersifat global, dalam hal ini berlakunya peraturan tersebut adalah secara internasional
3. Pengaturan yang terbentuk karena adanya kerjasama regional

Pembahasan mengenai pengaturan hukum terhadap pencemaran laut pada sub bab ini lebih dikhususkan pada peraturan-peraturan yang mengatur mengenai pencemaran laut karena tumpahan minyak.

Pengaturan Hukum yang Bersifat Nasional

- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 tahun 1978 tentang Pengesahan International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC). (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 28 tahun 1978)

Konvensi ini merupakan keseragaman aturan dan prosedur terhadap masalah pertanggungjawaban dan kompensasi terhadap kerugian yang

Bab XII konvensi ini mengatur mengenai masalah perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Di dalamnya berisi ketentuan mengenai rencana darurat (*contingency plan*) bagi pencemaran laut, kerjasama global, regional dan bantuan teknis.

- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 46 tahun 1986 tentang Pengesahan International Convention for The Prevention of Oil Pollution from Ships 1973 beserta protocol (The protocol of 1978 relating to The International Convention for The Prevention of Oil Pollution Marine from Ships, 1973). (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 59 tahun 1986).

Konvensi ini berisi ketentuan-ketentuan yang khusus mengatur tentang pencegahan pencemaran laut yang bersumber dari kapal.

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran. (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 98 tahun 1992).

Undang-undang ini khusus mengatur mengenai ketentuan-ketentuan mengenai pelayaran, tetapi didalamnya terdapat juga ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut yang bersumber dari kapal, termasuk juga tentang prosedur ganti rugi pencemaran serta penegakan hukumnya.

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 68 tahun 1997).

Undang-undang ini berisi ketentuan-ketentuan pokok yang digunakan sebagai referensi dalam rangka penyusunan sistem pencegahan dan penanggulangan pencemaran pada umumnya.

Selain pengaturan-pengaturan hukum yang berkaitan dengan penanggulangan tumpahan minyak di atas, ada dua konvensi lagi yang masih dalam proses ratifikasi yaitu, International Convention Relating to Intervention on The High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION) 1969 dan International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (OPRC) 1990.¹⁸

Pengaturan Hukum yang Bersifat Global (Internasional)

- International Convention for The Prevention of Pollution of The Sea by Oil, 1954

Konvensi ini merupakan konvensi terpenting serta besar artinya dalam mengatur permasalahan pencemaran laut akibat minyak, mulai berlakunya konvensi ini adalah pada tahun 1958. Ketentuan-ketentuan yang di atur dalam konvensi ini adalah tentang pembuangan minyak dan campuran-campuran tertentu di laut lepas pantai dan beberapa pengecualiannya.

Konvensi ini telah mengalami perubahan serta penambahan beberapa hal penting yang dituangkan dalam bentuk Amendemen tahun 1962, Amendemen tahun 1967, Amendemen tahun 1969 serta Amendemen 1971.

- Geneva Convention on The High Seas, 1958

¹⁸ Henky M. J. Lumentah, *Op. Cit.*, h. 5

Bagian terpenting dalam konvensi ini adalah mengenai pengaturan bahwa terhadap permasalahan pencemaran laut karena minyak, setiap negara mempunyai kewajiban untuk membuat peraturan-peraturan dalam hal mencegah terjadinya pencemaran laut karena tumpahan minyak terutama yang berasal dari kapal. Pasal 24 konvensi ini menegaskan bahwa pembentukan peraturan-peraturan tersebut harus tetap memperhatikan ketentuan-ketentuan dari konvensi yang berlaku.

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Convention-Brussel 1969)

Konvensi ini berkaitan dengan pembatasan tanggung jawab jika terjadi tumpahan minyak atau dengan kata lain konvensi ini mengatur tentang ganti rugi pencemaran laut akibat tumpahan minyak.

Konvensi ini berlaku terhadap :

1. kapal yang mengangkut minyak dalam *bulk* sebagai cargo;
2. minyak yang di angkut adalah termasuk kategori "*persistant oil*" seperti *crude oil*, *lubricating oil* dan *whale oil*, baik yang di angkut sebagai "*cargo*" atau sebagai "*bunker*".

Dengan adanya konvensi ini maka kapal yang mengangkut lebih dari 2.000 ton minyak dalam *bulk* sebagai *cargo* diharuskan untuk menutup asuransi atau jaminan keuangan lainnya harus dituangkan dalam bentuk sertifikat yang harus selalu di bawa kemanapun kapal tersebut berlayar.

- International Convention Relating to Intervention on The High Seas in case of Oil Pollution Casualties, 1969

Konvensi ini memberikan kewenangan kepada negara pantai untuk mengambil langkah-langkah pengamanan apabila terjadi pencemaran laut yang diakibatkan oleh tumpahan minyak.

- International Convention on The Establishment of an International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage, 1971 (*IOPC-Fund 1971*)

Tujuan utama dari konvensi ini adalah mempersiapkan tambahan kompensasi klaim yang tidak dapat dipenuhi oleh *Civil Liability Convention* akibat kerusakan yang ditimbulkan oleh pencemaran minyak dan untuk membayar kembali sesuai pertanggungjawaban dari pemilik kapal terhadap konvensi tersebut. Dengan kata lain bahwa konvensi ini akan menyediakan pembayaran ganti rugi kepada korban dan di lain pihak akan membebaskan pemilik kapal dari beban keuangan yang diakibatkan oleh ketentuan “*Civil Liability Convention 1969*”

Di samping CLC Convention - 1969 dan IOPC - Fund 1971, terdapat pula perjanjian industri dari pihak swasta yang juga akan memberikan ganti kerugian terhadap korban pencemaran laut akibat tumpahan minyak. Perjanjian tersebut adalah “*Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (TOVALOP)*” dan “*Contract Regarding Interim Supplement Tanker Liability for Oil Pollution (CRISTAL)*”. Kemudian terdapat pula Asosiasi Perlindungan dan Ganti Kerugian (*Protection and Indemnity Club* atau *P and I Club*), asosiasi ini akan memberikan

pertanggung jawaban kepada pemilik kapal atas tanggung jawab yang mungkin timbul kepada pihak ketiga.¹⁹

▪ International Convention from The Prevention of Pollution from Ships, 1973

Konvensi ini melengkapikan ketentuan dari “International Convention for The Prevention of Pollution of The Sea by Oil 1954, International Conference on Pollution of The Sea by Oil 1962 serta Amandement tahun 1969 ”, yaitu dengan menentukan adanya keharusan terhadap “*International Oil Pollution Prevention Certificate*” serta kelengkapan alat-alat pencatat otomatis dari buangan minyak pada kapal tanker. Konvensi ini baru berlaku pada tahun 1978.

▪ Tanker Safety and Pollution Prevention Protocol 1978

Konvensi ini merupakan penyempurnaan dari “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973” dan di kenal dengan nama MARPOL 1973/1978.

MARPOL 1973/1978 itu sendiri memuat 5 (lima) *Annexes*, yaitu :

- *Annex I* : *Oil*
- *Annex II* : *Noxious Liquid Substance Carried in Bulk*
- *Annex III* : *Harmful Substance in Packages Form*
- *Annex IV* : *Sewage*
- *Annex V* : *Garbage*

Konvensi ini berlaku secara internasional sejak 2 Oktober 1983, dan menjadi keharusan (*compulsory*) untuk *Annex I (Oil)*, menyusul *compulsory*

¹⁹ Juajir Sumardi, *Op. Cit.*, h. 198 - 199

untuk *Annex II (Noxious Liquid Substance in Bulk* atau bahan cair berbahaya dalam keadaan curah) pada 6 April 1987, menyusul kemudian diberlakukan *Annex V (Sewage)* pada 31 Desember 1988, sedangkan *Annex III (Harmful Substance in Package* atau bahan berbahaya dalam kemasan) pada 1 Juli 1992, sehingga sisa *Annex IV (Garbage)* yang belum berlaku secara internasional sampai saat ini.

- United Nation Convention on the Law of the Sea, 1982

Konvensi ini merupakan konvensi yang di bentuk oleh PBB pada 10 Desember 1982, terdiri tidak kurang dari 320 pasal yang terbagi atas 17 bagian bersama-sama dengan 9 lampirannya.

Terhadap upaya perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dalam UNCLOS 1982 ini dituangkan pada Bagian XII dan ketentuan yang khusus mengatur mengenai masalah pencemaran laut terdapat pada pasal 192 sampai dengan pasal 237.

Dari keseluruhan konvensi tersebut diatas, pemerintah Indonesia hanya meratifikasi empat konvensi yang dirasa cukup untuk menyelesaikan permasalahan apabila terjadi pencemaran laut. Salah satu dari keempat konvensi yang merupakan pengaturan pencemaran laut akibat tumpahan minyak beserta pertanggungjawabannya adalah United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) yang dituangkan oleh pemerintah Indonesia dalam bentuk Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 1985, kemudian International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Convention-Brussel 1969) yang dituangkan dalam bentuk Keputusan Presiden

Republik Indonesia Nomor 18 tahun 1978, dan yang ketiga adalah International Convention on The Establishment of an International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage, 1971 (IOPC-Fund 1971) yang dituangkan dalam bentuk Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 tahun 1978 sedangkan konvensi keempat yang diratifikasi oleh pemerintah Indonesia adalah MARPOL 1973/1978 dan tertuang dalam bentuk Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 46 tahun 1986.

Dua dari konvensi yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia yaitu MARPOL 73/78 dan UNCLOS 1982 keduanya merupakan ketentuan hukum yang saling melengkapi satu sama lainnya apabila diterapkan secara bersama-sama dalam rangka pencegahan terjadinya pencemaran laut. Hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut, dalam Chapter II Regulation 9 dari MARPOL 73/78 mengatur tentang *Control and Discharge of Oil*, yang merupakan salah satu permasalahan penyebab terjadinya pencemaran lingkungan laut di wilayah perairan Indonesia. Ketentuan ini memberikan suatu manfaat bagi pemerintah Indonesia dimana secara kumulatif pembuangan minyak oleh kapal akan berlangsung secara terus menerus sehingga menimbulkan dampak yang serius bagi lingkungan laut mengingat wilayah perairan Indonesia merupakan jalur pelayaran yang padat. Hal ini berarti bahwa hukum internasional menghendaki pemerintah Indonesia untuk mengatur lingkungan laut serta jalur pelayarannya. Pada Bab XII UNCLOS 1982, telah dijelaskan secara spesifik tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Pasal 192 UNCLOS 1982 memberikan kewajiban kepada pemerintah untuk memelihara serta melindungi lingkungan laut dan pada pasal 194 dijelaskan

bahwa setiap negara diberikan kewenangan untuk melindungi, mengurangi serta mengontrol terjadinya pencemaran pada lingkungan laut. Ketentuan pasal ini merupakan perluasan dari hukum lingkungan nasional, tetapi apabila pelaku pencemarannya adalah kapal-kapal asing maka implikasinya adalah setiap negara mempunyai tanggung jawab untuk melindungi lingkungan lautnya dari kemungkinan terjadinya pencemaran. Di lain pihak pasal 194 ini juga memberikan kewajiban kepada negara bendera untuk bertanggung jawab atas pencemaran yang ditimbulkannya.

Sedangkan dua konvensi lain yang di ratifikasi Indonesia adalah CLC Convention dan Fund Convention. Kedua konvensi ini merupakan konvensi yang mengatur mengenai permasalahan ganti rugi akibat tumpahan minyak. Indonesia merasa perlu meratifikasi kedua konvensi ini karena resiko yang timbul akibat tumpahan minyak sangatlah tinggi. Kedua konvensi ini memberikan keuntungan antara lain tentang perlindungan dan kompensasi pembayaran ganti rugi yang akan diberikan terhadap negara yang wilayahnya tercemar.

Pengaturan Hukum yang Bersifat Regional

Pengaturan hukum yang bersifat regional terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak, pada dasarnya adalah merupakan perjanjian antara negara-negara yang wilayah lautnya saling berbatasan langsung. Pembahasan mengenai hal ini akan lebih ditekankan kepada kawasan regional di Asia Tenggara. Wujud dari pengaturan hukum tersebut pada umumnya adalah berbentuk *Contingency Plan* atau CONPLAN yang merupakan rencana penanggulangan terhadap

peristiwa-peristiwa pencemaran laut akibat tumpahan minyak yang mungkin timbul. Bentuk-bentuk pengaturan hukum secara regional yang ada antara lain :

- **Prosedur Operasi Tetap penanggulangan pencemaran minyak di Selat Malaka dan Singapura**

Di bentuk berdasarkan Surat Keputusan Bersama antara Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Direktorat Jendral Minyak dan Gas pada tahun 1981 dengan SKB No. DKP/1/1/27/Kpts/DM/Migas/1981. Dalam hal ini DITJEN HUBLA berperan sebagai koordinator dan PERTAMINA berperan sebagai operator peralatan.

- **Tripartite Oil Pollution Contingency Plan for the Straits Malacca and Singapore, 1981**

Tujuan diadakannya perjanjian tiga pihak ini adalah untuk lebih mempermudah dan mengefektifkan penanggulangan pencemaran di selat Malaka dan Singapura. Dalam hal ini Jepang sebagai negara pemilik sebagian besar tanker yang melewati selat tersebut melalui *Malacca Strait Council* memberikan dana yang di sebut *Revolving Fund* kepada ketiga negara pantai tersebut untuk menutup biaya penanggulangan pencemaran secara langsung dan akan dikembalikan setelah pembayaran ganti rugi sudah terlaksana.

- **ASEAN Oil Spill Response (OSRAP) 1993**

Memorandum kesepakatan OSRAP ini ditandatangani pada tahun 1993. Rencana ini merupakan rencana lebih lanjut dari rencana-rencana sejenis sebelumnya di kawasan ini. Persiapan dari OSRAP ini di bantu oleh IMO dan

pemerintah Jepang melalui departemen transportasi Jepang, dalam hal ini *Japan Maritime Safety Agency*.

- Tiered Area Response Capability (TARC)

Pada tahun 1986, TARC dibentuk oleh sejumlah perusahaan minyak asing dan menyimpan peralatan penanggulangan di Singapura. Kemudian pengelolaannya diserahkan kepada East Asia Response Pte. Ltd. (EARL). Pangkalan utamanya berada di Singapura dan sub pangkalannya berada di Port Dickson, Malaysia.

- Tripartite Agreement antara Indonesia, Malaysia dan Singapura tentang Traffic Separation Scheme

Perjanjian yang ditandatangani di Manila pada tahun 1971 ini adalah merupakan pengaturan terhadap lalu lintas di Selat Malaka dan Singapura. Tujuan utama dari perjanjian ini adalah untuk menjaga keselamatan pelayaran di selat Malaka dan Singapura yang merupakan tanggung jawab dari ketiga negara pantai tersebut.

Ketentuan dari Traffic Separation Scheme yang penting untuk diperhatikan bagi pengembangan konsep perlindungan laut dan pengaturan hukum perlindungan laut adalah :²⁰

- (a) Arti sempit dan dangkalnya selat dengan konfigurasi lingkungan laut fisiknya tidak seragam menyebabkan :
 - (i) Perlunya dipertahankan jarak antara lunas kapal dengan dasar laut atau *under keel clearance* (UKC) minimal 3,5 meter selama melalui selat;
 - (ii) Menetapkan alur pelayaran yang harus dilalui oleh tanki selama dalam perjalanan, terutama pada daerah yang sangat kritis, seperti

²⁰ M. Daud Silalahi, *Op. Cit.*, h. 160 - 161

- daerah *main strait & Philip Channel* dan *Horsburg Light House* dan ditetapkan dalam peta selat (*designated area*);
- (iii) Terhadap kapal tanki yang mempunyai lunas dalam (*deep draught vessel*) yang mencapai kedalaman hingga 15 meter atau lebih diharuskan melalui “Dasar Laut Dalam” atau *Deep Water Route* (DWR) yang telah ditetapkan, seperti pada “Buffalo Rock” hingga Batu Berhenti. Kapal lainnya (yang tidak termasuk kategori ini) dianjurkan tidak memasuki alur ini, kecuali dalam keadaan darurat;
 - (iv) Prinsip *voluntary pilotage* berlaku pada daerah yang kritis (berbahaya);
 - (v) Terhadap kapal tanker tergolong VLCC dan “DWR” disarankan untuk memelihara kecepatannya tidak melebihi 10 knots selama perjalanan, terutama pada daerah berbahaya. Selain itu, pada keadaan ini tidak diperkenankan saling mendahului (*over taking*);
 - (vi) Data tentang arus, pasang surut dan petanya harus disempurnakan dari waktu ke waktu;
 - (vii) Terhadap kategori VLCC dan “DWR” diharuskan dilengkapi dengan alat komunikasi yang baik : *SBS radio instalation* alat elektronik untuk mengetahui posisi kapal dengan baik, sehingga komunikasi dengan Otorita Selat dapat dilakukan dengan baik.
- (b) Masalah ganti rugi atau kompensasi, termasuk biaya pemulihan (*cleaning up*) lingkungan laut. Sepanjang mengenai ganti rugi perdata, terdapat kemungkinan diselesaikannya tiga kategori, yaitu :
- (i) Berdasarkan ketentuan perundang-undangan negara pantai yang telah diadakan sebelumnya;
 - (ii) Berdasarkan konvensi, yaitu pemilik atau operator kapal menjadi pihak penggugat (negara pantai);
 - (iii) Berdasarkan asuransi yang dilakukan oleh para pihak (pemilik atau operator kapal atau penggugat).
- (c) Kerugian atau kerusakan lingkungan laut. Secara garis besar hal ini dapat meliputi tiga kelompok materi tuntutan dari sudut pengaturan hukum lingkungan laut secara luas yaitu :
- (i) Biaya pemulihan atau pembersihan (*cleaning-up-cost*), termasuk biaya pencegahan meluasnya akibat pencemaran pada lingkungan laut lainnya;
 - (ii) Kerusakan atau akibat langsung (*consequential damages*), seperti pada daerah pariwisata, turis, perhotelan, perikanan;
 - (iii) Kerusakan ekologis (*ecological damages*) yang terjadi pada ekosistem lingkungan laut yang pengaruhnya dapat dirasakan hingga bertahun-tahun atau secara tetap, misalnya hilangnya spesies tertentu atau menurunnya produktivitas, stabilitas lingkungan.

Beberapa kejadian malapetaka laut (*marine casualties*), pada waktu sebelum adanya pengaturan ini menggambarkan dengan jelas bahaya yang ditimbulkan

oleh lalu lintas pelayaran di selat Malaka dan Singapura yang semakin padat. Pejanjian tiga pihak ini (*tripartite agreement*) dan rancangan pemisahan lalu lintas kapal di terima oleh IMCO pada tanggal 14 November 1977 dengan resolusi nomor : A.375/Res.375 (X) yang berjudul "*Navigation through the Straits of Malacca and Singapura*". Dokumen ini disertai lampiran yang mengandung detail-detail mengenai rancangan pemisahan lalu lintas kapal dan alat navigasi yang harus di pasang.²¹

Kesepakatan-kesepakatan yang telah dilakukan secara regional tersebut di atas menunjukkan bahwa ketiga negara ASEAN tersebut mempunyai kemampuan untuk menyelesaikan persoalan yang sangat penting bagi ketiga negara tersebut. Untuk suatu kelompok negara berkembang, tingkat dan derajat kesadaran akan masalah-masalah lingkungan hidup khususnya perlindungan laut dan pantai di wilayah ASEAN sangat baik jika di banding dengan kawasan-kawasan lainnya.

²¹ Pietter Batti, *Op. Cit.*, h. 55

BAB III

UPAYA HUKUM TERHADAP PERMASALAHAN TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT AKIBAT TUMPAHAN MINYAK

1. Ruang Lingkup Ganti Rugi dan Pengaturannya

Membicarakan dan menelaah permasalahan ganti rugi adalah merupakan hal yang tidak bisa lepas dari suatu perbuatan yang menyebabkan terjadinya kerugian sehingga menimbulkan kewajiban terhadap pemenuhan ganti rugi tersebut. Hal yang paling nampak dalam hukum apabila menyangkut masalah pemberian ganti rugi adalah adanya unsur kesalahan. Dapat dikatakan bahwa perbuatan yang bertentangan dengan hukum merupakan suatu kesalahan yang bisa menimbulkan kerugian pada pihak lain dan mewajibkan pelakunya untuk membayar ganti rugi atas kerugian yang ditimbulkan tersebut. Pengertian perbuatan yang bertentangan dengan hukum termasuk juga perbuatan yang berlawanan dengan hak pihak lain serta kepatutan yang ada pada masyarakat. Prinsip tersebut dikenal dengan prinsip ganti rugi yang diakibatkan oleh kesalahan sesuai dengan adagium “*no liability without fault*”.²²

Pada perkembangan selanjutnya, konsep “*liability based on fault*” ini dianggap tidak relevan lagi, dengan pertimbangan bahwa ganti rugi tersebut baru diberikan jika terdapat unsur kesalahan sedangkan bila tidak terdapat unsur kesalahan maka ganti rugi tersebut tidak dapat diberikan. Dengan adanya kondisi yang demikian, maka kemudian timbul suatu prinsip ganti rugi lain yang di kenal

²² Komar Kantaatmadja, Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional, Alumni, Bandung, 1982 (selanjutnya di sebut Komar Kantaatmadja I), Op. Cit., h. 58

dengan prinsip “*strict liability*”. Dalam prinsip ini yang lebih dipentingkan adalah resiko, atau dengan kata lain bahwa pelaku mengetahui dan dapat membayangkan akan terjadinya suatu resiko akibat perbuatannya tersebut. Penerapan asas *strict liability* ini timbul seketika pada saat terjadinya perbuatan tanpa mempersoalkan kesalahan tergugat, akan tetapi hanya ditujukan pada kasus-kasus tertentu yaitu pada kasus-kasus *abnormally dangerous activities*. Asas *strict liability* ini telah diterapkan pada :

a. Pencemaran lingkungan laut di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia.

Ketentuan tersebut terdapat pada pasal 11 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (LNRI Nomor 44 tahun 1983, TLNRI Nomor 3260), yang menentukan :

- (1) Dengan tidak mengurangi ketentuan pasal 8, dan dengan memperhatikan batas ganti rugi maksimum tertentu, barang siapa di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia menyebabkan terjadinya pencemaran lingkungan laut dan/atau perusakan sumber daya alam memikul tanggung jawab mutlak dan membayar biaya rehabilitasi lingkungan laut dan/atau sumber daya alam tersebut dengan segera dan dalam jumlah yang memadai.
- (2) Dikecualikan dari tanggung jawab mutlak sebagaimana di maksud dalam ayat (1), jika yang bersangkutan dapat membuktikan bahwa pencemaran lingkungan laut dan/atau perusakan sumber daya alam tersebut karena :
 - a. akibat dari suatu peristiwa alam yang berada di luar kemampuannya;
 - b. kerusakan yang seluruhnya atau sebagian, disebabkan oleh perbuatan atau kelalaian pihak ketiga;
- (3) Bentuk, jenis dan besarnya kerugian yang timbul sebagai akibat pencemaran lingkungan laut dan/atau perusakan sumber daya alam ditetapkan berdasarkan hasil penelitian ekologis.

b. Pencemaran minyak di laut wilayah, sesuai dengan ketentuan dalam Keputusan Presiden Nomor 18 Tahun 1978 tentang Pengesahan International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (CLC Convention 1969) jo.

Keputusan Presiden Nomor 19 Tahun 1978 tentang Pengesahan International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 (Fund Convention 1971). Article 3 CLC Convention menentukan :

- (1) Except as provided in paragraph 2 and 3 of this article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consist of a series of occurrences, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident.
- (2) No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that damage :
 - a. resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exception, inevitable and irresistible character; or
 - b. was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party;
 - c. was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or the other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of the that function.
- (3) If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that the person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.
- (4) No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this convention. No claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against the servants or agents of the owner.
- (5) Nothing in this convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

Penerapan dari prinsip *strict liability* ini adalah secara terbatas pada *any particular types of cases* yaitu pada tipe-tipe kasus tertentu. Menurut hukum Indonesia, *strict liability* baru diberlakukan pada sengketa lingkungan akibat usaha dan/atau kegiatan yang dikualifikasikan sebagai kegiatan yang :²³

²³ Suparto Wijoyo, Penyelesaian Sengketa Lingkungan, Airlangga University Press, Surabaya. 1999, h. 36.

1. Menimbulkan dampak besar dan penting terhadap lingkungan;
2. Menggunakan bahan berbahaya beracun;
3. Menghasilkan limbah bahan berbahaya dan beracun;
4. Pencemaran-perusakan lingkungan akibat tenaga nuklir dalam pengelolaan zat dan/atau limbah radioaktif;
5. Pencemaran minyak di laut wilayah;
6. Pencemaran-perusakan lingkungan laut di Zona Ekonomi Eksklusif.

Pengertian “*strict liability*” ini di anggap perlu untuk memungkinkan dapat diselenggarakannya berbagai aktivitas yang membawa tanggung jawab terlalu besar (*extra hazardous activity*), tetapi bila di lihat dari segi masyarakat internasional dapat di nilai bermanfaat, sehingga tanpa “*strict liability*” hal itu di anggap kurang memberikan perlindungan bagi pelaku maupun korban. Dengan demikian dapat juga diselenggarakan pembagian dari kerugian (*loss spreading*) yang lebih baik, baik antara pemilik barang dan pengangkut yaitu dengan bantuan lembaga asuransi. Karenanya untuk dapat memberikan keseimbangan yang sebaik-baiknya antara pelaku, korban dan pihak asuransi maka “*strict liability*” ini dapat dikaitkan dengan batas jumlah maksimal dari ganti rugi. Tujuan dari penerapan asas *strict liability* ini adalah untuk memenuhi rasa keadilan, sejalan dengan perkembangan teknologi, sumber daya alam dan lingkungan serta mendorong badan usaha yang mempunyai resiko tinggi untuk mengalokasikan biaya sosial yang dapat timbul akibat kegiatannya. Penerapan tanggung gugat mutlak ini pada umumnya disertai dengan ketentuan tentang “beban pembuktian terbalik (*omkering der bewijslast*)”, “kewajiban asuransi”, serta “penetapan plafond (*ceiling*) yaitu batas maksimum ganti kerugian”.²⁴

²⁴ Komar Kantaatmadja, *Op. Cit.*, h. 61.

Sesuai dengan penjelasan di atas, pengangkutan minyak bumi dalam jumlah besar merupakan usaha yang tergolong “*extra hazardous activity*”, sehingga bentuk tanggung jawab yang melekat pada usaha pengangkutan minyak bumi tersebut adalah bentuk tanggung jawab “*strict liability*”. Sehingga dalam ganti rugi pencemaran minyak di laut prinsip tanggung jawab yang di pakai adalah prinsip “*strict liability*”, hal tersebut karena kewajiban membayar ganti rugi pada negara pantai yang wilayahnya tercemar oleh tumpahan minyak secara mutlak ada pada pihak pencemar, tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tanker yang mengakibatkan pencemaran tersebut. Tetapi dengan dipakainya prinsip *strict liability* menimbulkan konsekuensi bahwa pembayaran ganti rugi tersebut akan dibatasi sampai jumlah maksimum tertinggi. Walaupun demikian jika terbukti terdapat faktor kesalahan maka batas jumlah tertinggi tersebut dapat dikesampingkan.

Dari segi pengaturan hukumnya maka usaha-usaha yang bisa dilakukan terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak salah satu yang perlu mendapat perhatian serius adalah adanya suatu pengaturan secara nasional, mengingat pengaturan secara internasional dewasa ini telah cukup memadai.

Adapun 4 hal yang perlu di atur adalah : ²⁵

1. Membatasi dan melarang tumpahnya minyak bumi dengan sengaja (*intentional discharge of oil*);
2. Mencegah timbulnya pencemaran laut akibat tumpahan minyak karena kecelakaan;
3. Mengurangi dan membatasi terjadinya kecelakaan yang menimbulkan pencemaran laut;
4. Mewajibkan timbulnya tanggung jawab karena tumpahnya minyak.

²⁵ Komar Kantaatmadja I, *Op. Cit.*, h. 49.

Keempat hal di atas perlu dirinci lebih lanjut dalam ketentuan hukum nasional.

Ketentuan-ketentuan internasional yang secara khusus mengatur mengenai kompensasi ganti kerugian terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak dari kapal tanker telah diatur secara tersendiri dalam dua konvensi yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization* (IMO). Kedua konvensi tersebut adalah :

1. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* tahun 1969 (*Civil Liability Convention*), mengatur kewajiban ganti rugi oleh pemilik kapal terhadap kerusakan yang disebabkan karena pencemaran laut akibat tumpahan minyak dari kapal. Konvensi ini mengatur prinsip kewajiban pemilik kapal untuk membentuk sistem asuransi yang diwajibkan (*compulsory insurance*). Karena dana asuransi kapal terbatas maka pemilik kapal dibatasi kewajibannya dalam jumlah tertentu yang didasarkan pula pada tonase kapal. Konvensi ini mulai berlaku sejak tahun 1975.
2. *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (*Fund Convention*) tahun 1971. *Fund Convention* ini merupakan tambahan terhadap *CLC Convention* yang dibentuk untuk mengatasi kompensasi dari korban pencemaran laut akibat tumpahan minyak bila kompensasi berdasarkan *CLC Convention* tidak mencukupi. Kemudian sebagai bagian dari *Fund Convention*, dibentuklah *International Oil Pollution Compensation Fund* (*IOPC Fund*) yang mulai diberlakukan pada tahun 1987. *IOPC Fund* merupakan organisasi antar pemerintah negara anggota IMO dengan tujuan untuk mengadministrasikan

kompensasi yang ditimbulkan oleh Fund Convention. Negara yang menjadi anggota Fund Convention otomatis menjadi anggota IOPC Fund. Organisasi ini bermarkas di London.

a. Civil Liability Convention ²⁶

▪ Lingkup Aplikasinya

CLC Convention, lingkup aplikasinya pada kerusakan terhadap pencemaran laut akibat minyak mentah (*persistent oil*) yang tertumpah dari muatan kapal tanker. Konvensi ini mencakup kerusakan pencemaran lokasi termasuk perairan. Pengertian “kerusakan pencemaran” (*pollution damage*) termasuk pula usaha melakukan pencegahan atau mengurangi kerusakan akibat pencemaran di daerah teritorial negara anggota konvensi.

CLC Convention hanya diberlakukan pada kerusakan yang disebabkan oleh tumpahan muatan minyak dari tanker dan tidak termasuk tumpahan minyak yang bukan muatan atau usaha pencegahan murni yang dilakukan di mana tidak ada sama sekali minyak yang tumpah dari kapal tanker. Konvensi ini juga hanya berlaku terhadap kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan yakni tanker pengangkut minyak. Tumpahan dari tanker dalam pelayaran “*ballast condition*” dan tumpahan dari *bunker oil* atau dari kapal selain tanker tidak termasuk dalam konvensi ini. Kerusakan yang disebabkan oleh “*Non-Persistent Oil*” seperti *gasoline*, *kerosene*, *light diesel oil*, dsb., juga tidak termasuk dalam konvensi ini.

▪ *Strict Liability*

Pemilik tanker berkewajiban memberikan ganti rugi terhadap kerusakan lingkungan laut akibat pencemaran yang disebabkan oleh tumpahan minyak. Tetapi, pemilik kapal dapat terbebas dari kewajiban tersebut dengan alasan :

- a. Kerusakan timbul karena perang, persengketaan bersenjata, perang saudara, pemberontakan atau bencana alam yang tidak dapat mungkin dihindarkan.
- b. Kerusakan diakibatkan oleh perbuatan atau kelalaian pihak ketiga dengan maksud untuk menimbulkan kerugian tersebut (sabotase pihak lain).
- c. Kerusakan disebabkan karena pihak berwenang tidak memelihara alat bantu navigasi dengan baik.

Prinsip ini memberikan kewajiban bagi pemilik kapal untuk memberikan ganti rugi seketika saat minyak tumpah di laut tanpa mempersoalkan salah atau tidaknya kapal tanker tersebut. Hal tersebut sesuai dengan ketentuan article III paragraph (1) CLC Convention, yaitu :

²⁶ Pietter Batti, *Op. Cit.*, h. 129 - 131

Except as provided in paragraph 2 and 3 of this article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consist of a series of occurrences, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident.

- Batas Kewajiban Ganti rugi

Pada kondisi tertentu, pemilik kapal harus memberikan kompensasi ganti rugi dengan batas 133 SDR (*Special Drawing Rights*) atau sekitar 2000 *franc* per ton dari tonage kapal, namun jumlah keseluruhan tidak boleh lebih dari 14.000.000 SDR atau sekitar 210 juta *franc*.²⁷ Apabila pihak yang mengajukan klaim dapat membuktikan bahwa kecelakaan terjadi karena kesalahan pribadi (*actual fault of privity*) dari pemilik maka batas ganti rugi (*limit his liability*) untuk pemilik kapal tidak diberikan. Ketentuan tentang plafond ganti rugi tersebut tertuang dalam article V paragraph (1) CLC Convention, yang menegaskan :

The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to aggregate amount of 2.000 francs for each ton of the ship's tonnage. However, this aggregate amount shall not in any event exceed 210 million francs.

Apabila kecelakaan kapal terjadi akibat kesalahan dari pemilik, maka pemilik kapal tidak berhak atas batas maksimum ganti kerugian yang dimaksud oleh article V paragraph (1) konvensi ini, sehingga berlakulah prinsip *absolute liability*. Ketentuan tentang hal ini terdapat pada article V paragraph (2) CLC Convention, yaitu :

If the incidents occurred as a result of the actual fault or privity of the owner, he shall not be entitled to avail himself of the limitation provided in paragraph (1) of this article.

- Permintaan Ganti Rugi (*Channelling of Liability*)

Klaim terhadap kerusakan pencemaran di bawah CLC Convention hanya dapat ditujukan pada pemilik kapal terdaftar, tetapi hal ini tidak menghalangi korban untuk mengklaim kompensasi ganti rugi di luar konvensi ini dari orang lain selain pemilik kapal. Namun demikian, konvensi ini melarang melakukan klaim kepada perwakilan atau agen pemilik kapal. Pemilik kapal harus mengatasi masalah klaim dari pihak ke tiga berdasarkan hukum nasional yang berlaku.

- Asuransi yang Diwajibkan (*Compulsory Insurance*)

Pemilik tanker yang mengangkut lebih dari 2.000 ton *persistent oil* diwajibkan untuk mengasuransikan kapalnya guna menutup klaim yang mungkin timbul berdasarkan CLC Convention. Setiap kapal tanker juga harus membawa surat keterangan asuransi yang di maksud. Bagi kapal-kapal yang memasuki pelabuhan negara anggota CLC Convention, walaupun negara bendera kapal tersebut bukan anggota konvensi, ia tetap diwajibkan untuk membawa serta surat keterangan asuransi yang di maksud.

²⁷ Douglas Brubaker, *Marine Pollution and International Law Principles and Practice*, Bellhaven Press, London, 1993, h. 156.

- Pengadilan yang Berkompeten (*Competence of Courts*)

Tindak lanjut dari kompensasi sesuai CLC Convention hanya dapat dilakukan berdasarkan keputusan pengadilan negara anggota konvensi dilingkungan teritorial di mana kecelakaan tersebut terjadi. Apabila kecelakaan dan pencemaran terjadi dip perairan Indonesia maka pengadilannya adalah Pengadilan Indonesia dengan berdasarkan pada ketentuan hukum yang berlaku. Karena itu Indonesia harus mempunyai peraturan yang khusus mengatur mekanisme pengadilan dan kompensasi ganti rugi karena pencemaran laut akibat tumpahan minyak.

Permasalahan tuntutan ganti rugi tersebut harus dibawa ke pengadilan negara anggota konvensi di mana pencemaran tersebut terjadi paling lambat 3 tahun sejak tanggal kejadiannya pencemaran tetapi tidak boleh lebih dari 6 tahun setelah kecelakaan tersebut terjadi.

b. Fund Convention ²⁸

- Tujuan konvensi

Tujuan dari konvensi ini adalah mempersiapkan tambahan kompensasi klaim yang tidak dapat dipenuhi oleh Civil Liability Convention akibat kerusakan yang ditimbulkan oleh pencemaran laut karena tumpahan minyak dan untuk melaksanakan porsi *liability* dari pemilik kapal sesuai konvensi tersebut. Karena Fund Convention ini merupakan *supplement* dari CLC Convention maka hanya negara yang menjadi anggota konvensi CLC Convention saja yang boleh menjadi anggota Fund Convention dan IOPC Fund.

- Kompensasi tambahan (*Suplement Compensation*)

IOPC *Fund* akan membayar kompensasi ke setiap pihak yang terkena dampak dari pencemaran laut akibat tumpahan minyak di negara yang menjadi anggota konvensi, apabila pihak tersebut tidak mendapatkan kompensasi penuh dari CLC Convention dengan salah satu alasan sebagai berikut :

a. Tidak ada kewajiban ganti rugi kerusakan pencemaran sesuai CLC Convention karena pemilik tidak wajib sesuai alasan yang disebutkan dalam *strict liability* dari konvensi tersebut.

b. Pihak pemilik tidak mampu memenuhi kewajibannya sesuai CLC Convention termasuk asuransinya tidak mencukupi untuk memenuhi klaim kompensasi yang disebabkan oleh kerusakan akibat pencemaran.

c. Kerusakan yang terjadi melebihi batas *liability* (kewajiban) pemilik kapal sesuai CLC Convention.

IOPC Fund tidak berkewajiban membayar kompensasi terhadap kerusakan yang timbul akibat perang atau akibat pencemaran yang berasal dari kapal perang. Selain itu organisasi ini juga tidak berkewajiban membayar kompensasi apabila pihak yang mengklaim

²⁸ Pieter Batti, *Op. Cit.*, h. 131 - 134

tidak dapat membuktikan bahwa kerusakan tersebut terjadi akibat kecelakaan dari salah satu atau lebih kapal tanker. Pencemaran dari tanker yang tidak diketahui identitasnya tidak dapat di klaim melalui Fund Convention.

- Batas Kompensasi (*Limit of Compensation*)

Kompensasi yang dapat dibayarkan oleh IOPC Fund akibat kecelakaan terbatas pada jumlah 60 juta SDR atau \pm US \$ 83 juta, termasuk yang tidak di bayar oleh pemilik kapal atau asuransinya sesuai dengan CLC Convention.

- Kompensasi kerugian dari Pemilik Kapal (*Indemnification of the Ship Owner*)

Pemilik kapal yang kapalnya terdaftar atau berbendera negara anggota Fund Convention, kompensasi ganti ruginya dalam IOPC Fund berjumlah sesuai dengan kewajiban ganti rugi dalam CLC Convention. Maksimum ganti rugi yang dapat dibayarkan IOPC Fund kepada pemilik kapal adalah 33 SDR atau sekitar US \$ 45 untuk setiap ton dari kapal dengan tonage sampai 83.333 ton, sedangkan untuk yang lebih besar dari 105.000 ton, kompensasi setiap tonnya adalah bertambah sampai batas maksimum 5.667.000 SDR (\pm US \$ 7,8 juta).

IOPC Fund terbebas dari kewajiban membayar kompensasi ganti rugi bila terbukti kerusakan tersebut disebabkan oleh pemilik kapal itu sendiri dan akibat kelalaian pemilik kapal atau kecelakaan yang terjadi karena kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sesuai konvensi internasional seperti SOLAS 74/78, MARPOL 73/78 dan Load Line Convention 1966.

- Pendanaan IOPC Fund (*Financing of the IOPC Fund*)

Biaya yang digunakan untuk membayar kompensasi kerugian dan biaya administrasi IOPC Fund didapatkan dari kontribusi siapapun yang telah menerima lebih dari 150.000 ton *crude oil* dan *fuel oil* dalam satu tahun kalender di pelabuhan negara yang menjadi anggota Fund Convention. Kontribusi ini didasarkan pada laporan penerimaan minyak yang di terima oleh setiap *individual contributor*. Laporan tersebut disampaikan oleh pemerintah negara anggota Fund Convention, tetapi kontribusi di bayar oleh masing-masing kontributor perorangan langsung ke IOPC Fund. Pemerintah tidak bertanggung jawab atas pembayaran tersebut kecuali dengan sukarela mengambil alih tanggung jawab tersebut. Kontribusi ini terdiri dari :

- a. *Initial Contribution*

Merupakan kontribusi yang dibayarkan bila negara menjadi anggota IOPC Fund atas dasar jumlah tertentu per ton *contributing oil* yang di terima tahun sebelumnya di mana Fund Convention mulai berlaku untuk negara tersebut. Jumlah ini ditetapkan oleh *Assembly* sebesar 0,04718 (*gold*) francs (US \$ 0,043) per ton *contributing oil* yang di terima oleh setiap kontributor.

- b. *Annual Contributions*.

Merupakan iuran yang dibayarkan untuk antisipasi pembayaran kompensasi ganti rugi oleh IOPC Fund termasuk biaya administrasi tahun berikutnya.

Dari ketentuan kedua konvensi di atas, maka permasalahan ganti rugi terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak berdasarkan CLC Convention batas ganti kerugian yang bisa diberikan adalah sampai sebesar US \$ 20 juta dan hanya berlaku bagi kapal tanker yang mengangkut muatan *persistent oil*. Sedangkan Fund Convention membentuk IOPC Fund dengan tujuan untuk memberikan ganti kerugian apabila dana dari CLC Convention tidak mencukupi, dengan batas ganti kerugian yang bisa diberikan adalah sampai sebesar US \$ 84 juta termasuk yang dibayarkan oleh CLC Convention. Sedangkan apabila kerugian yang terjadi melebihi jumlah batas tertinggi ganti kerugian yang ditetapkan oleh article V paragraph (1) CLC Convention, maka terhadap kekurangan ganti kerugian tersebut article IV paragraph (1) Fund Convention memberikan ketentuan :

For the purpose of fulfilling its function under Article II paragraph 1 (a), The Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of the Liability Convention.

- a. because no liability for the damage arise under the Liability Convention;
- b. because the owner liable for the damage under the Liability Convention is financially incapable of meeting his obligations in full and any financial security that may be provided under Article VII the Convention does not cover or is insufficient to satisfy the claims for compensation for the damage; an owner being treated as financially incapable of meeting his obligations and a financial security being treated as insufficient if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under the Liability Convention after having taken all reasonable steps to pursue the legal remedies available to him;
- c. because the damage exceeds the owner's liability under the Liability Convention as limited pursuant to Article V paragraph 1, of that Convention or under the terms of any other International Conventions in

force or open for signature, ratification or accession at the date of this Convention.

Expenses reasonable incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall be treated as pollution damage for the purposes of this article.

2. Proses Pengajuan Tuntutan Ganti Rugi

Pembahasan tentang pemberian ganti rugi di sini lebih ditujukan terhadap pertanggungjawaban kendaraan air dalam hal ini kapal tanker yang melakukan pengangkutan minyak dan merupakan penyebab pencemaran laut karena minyak yang paling sering, misalnya saja karena kandas, kecelakaan, pecah atau tenggelam. Negara yang mengalami kerugian akibat pencemaran lingkungan lautnya tersebut dapat menuntut pertanggungjawaban kepada pemilik tanker. Pada umumnya tuntutan tanggung jawab tersebut berupa ganti kerugian yang berbentuk uang serta pemulihan pencemaran.

Langkah pertama sebelum mengajukan tuntutan adalah mengetahui dasar hukum yang menjadi landasan kewenangan untuk mengajukan tuntutan. Salah satu dasar hukum yang melandasi kewenangan tersebut adalah Prinsip 22 Deklarasi Lingkungan Hidup, Stockholm 1972, yang memberikan ketentuan bahwa bagi negara yang menjadi korban pencemaran dan lingkungannya mengalami kerugian, baik di bawah yurisdiksinya maupun di bawah pengawasannya dapat mengajukan tuntutan pertanggungjawaban serta ganti kerugian. Prinsip 22 Deklarasi tersebut menentukan :

State shall co-operate develop further the international law regarding liability and compensation for the victims of pollution and other environment damage caused by activities within the jurisdiction or control of such states to areas beyond their jurisdiction.

Keberadaan Selat Malaka yang dipergunakan sebagai salah satu jalur pelayaran internasional menimbulkan konsekuensi akan terjadinya kegiatan lalu lintas kapal tanker baik jenis VLCC (*Very Large Crude Carrier*) ataupun ULCC (*Ultra Large Crude Carrier*). Hak kebebasan berlayar dijamin ketentuan pasal 34 ayat (1) UNCLOS 1982. Tetapi di lain pihak negara diharuskan untuk mengambil tindakan-tindakan yang sekiranya dianggap perlu untuk menangani permasalahan pencemaran lingkungan laut yang timbul akibat aktifitas kapal-kapal tersebut. Pasal 194 ayat (2) UNCLOS 1982 menentukan :

Negara-negara harus mengambil segala tindakan yang perlu untuk menjamin agar kegiatan-kegiatan yang berada di bawah 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 di bawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak menyebar melampaui daerah-daerah yang ada di bawah pelaksanaan hak-hak kedaulatan mereka sesuai dengan konvensi ini.

Ketentuan di atas membawa kewenangan yang meliputi 2 hal yaitu :

- Tindakan yang ditujukan dalam wilayah yurisdiksinya
- Tindakan yang ditujukan pada wilayah yang berada dalam pengawasannya

Mengingat Selat Malaka merupakan selat yang terletak di antara wilayah negara Indonesia dan Singapura maka rezim yang berlaku adalah rezim laut lepas. Tetapi walaupun rezim yang berlaku adalah rezim laut lepas, bila terjadi pencemaran pada wilayah tersebut, negara pantai yang wilayahnya ikut tercemar berhak untuk melindungi garis pantainya. Hal tersebut di dukung oleh ketentuan dalam pasal 221 ayat (1) UNCLOS 1982, yaitu :

Tidak ada satupun ketentuan dalam bab ini akan mengurangi hak negara-negara, sesuai dengan hukum internasional, baik menurut hukum kebiasaan maupun konvensi, untuk mengambil dan memaksakan tindakan-tindakan di

luar laut teritorial yang sebanding dengan kerusakan nyata atau ancaman kerusakan untuk melindungi garis pantai atau kepentingan-kepentingan yang bertalian dengan itu, termasuk perikanan, dari pencemaran atau ancaman pencemaran sebagai lanjutan dari suatu kecelakaan laut atau tindakan-tindakan yang bertalian dengan kecelakaan di maksud, yang menurut dugaan yang layak dapat menimbulkan akibat-akibat buruk yang besar.

Berkaitan dengan kerugian yang terjadi pada pencemaran laut akibat tumpahan minyak, maka penuntutan yang dapat dilakukan adalah penuntutan perdata bukan penuntutan pidana. Hal tersebut mengingat bahwa status hukum dari laut lepas adalah terbuka untuk semua negara dan tidak ada satu negarapun yang dapat memaksakan kedaulatannya. Berkenaan dengan penuntutan perdata, pasal 229 UNCLOS 1982 menentukan :

Tidak satupun ketentuan dalam konvensi ini yang akan mempengaruhi pelaksanaan penuntutan perdata berkenaan dengan suatu gugatan atas kerugian atau kerusakan yang timbul dari pencemaran lingkungan laut.

Bentuk tuntutan perdata lazimnya adalah berupa ganti kerugian yang berbentuk uang. Mengenai denda keuangan akibat pencemaran oleh kendaraan air yang terjadi di luar laut wilayah, pasal 230 ayat (1) UNCLOS 1982 memberikan ketentuan sebagai berikut :

Denda keuangan hanya dapat dikenakan dalam hal adanya pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan nasional atau ketentuan-ketentuan serta standar-standar internasional yang berlaku untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut oleh kendaraan air asing di luar laut teritorial.

Ketentuan pasal di atas nampaknya memberikan suatu masukan agar setiap negara mempunyai pengaturan khusus yang mengatur mengenai pelayaran kapal tanker yang akan melintasi wilayah tersebut, misalnya saja ketentuan tentang tonage kapal yang diperbolehkan melalui wilayah tersebut. Sehingga apabila ketentuan yang ada tidak dipenuhi maka dapat diajukan klaim terhadap denda keuangan

tersebut. Namun sepertinya belum banyak negara yang memperhatikan secara khusus terhadap ketentuan pasal 230 ayat (1) UNCLOS 1982 ini. Keadaan ini nantinya akan menyulitkan suatu negara apabila hendak mengajukan klaim ganti kerugian denda yang berupa uang (*monetary compensation*). Apabila suatu negara belum mempunyai pengaturan yang memadai terhadap pengaturan mengenai pemberian ganti rugi atas pencemaran wilayah lautnya, maka UNCLOS 1982 memberikan jalan keluar seperti yang terdapat pada ketentuan pasal 235 ayat (3) yaitu :

Dengan tujuan untuk menjamin ganti rugi yang segera dan memadai bertalian dengan segala kerugian yang disebabkan oleh pencemaran lingkungan laut, negara-negara harus bekerja sama melaksanakan hukum internasional yang berlaku dan untuk pengembangan selanjutnya hukum internasional yang berkenaan dengan tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi untuk penaksiran mengenai kompensasi untuk kerusakan serta penyelesaian sengketa yang timbul, demikian pula, di mana perlu, mengembangkan kriteria dan prosedur-prosedur pembayaran ganti rugi yang memadai seperti halnya asuransi wajib atau dana kompensasi.

Sejalan dengan ketentuan di atas, maka badan PBB yang khusus mengatur mengenai permasalahan kelautan yaitu IMO (*International Maritime Organisation*), telah mengadakan beberapa konferensi yang menghasilkan konvensi-konvensi penting yang berkaitan dengan permasalahan pengaturan tentang ganti kerugian terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak. Konvensi-konvensi tersebut antara lain adalah :

1. Civil Liability Convention (CLC) - Brussel 1969
2. Fund Convention yang akhirnya melahirkan IOPC Fund

Selain kedua konvensi di atas, terbentuk pula lembaga TOVALOP (*Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution Damage*)

serta CRISTAL (*Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution Damage*)

TOVALOP merupakan suatu lembaga pertanggung jawaban privat yang memberikan ganti rugi atas pertanggung jawaban dan premi yang diterimanya. Tanggungan asuransi yang diberikan kepada pesertanya karena tumpahan minyak adalah sebesar US \$ 10 juta. TOVALOP tidak melihat apakah terjadinya pencemaran tersebut di negara anggota CLC Convention atau bukan, tetapi TOVALOP melihat pada tumpahan minyaknya dan menimbulkan kerugian (tidak termasuk kerugian ekologis).²⁹

Sedangkan CRISTAL adalah juga merupakan lembaga pertanggung jawaban lain selain TOVALOP. Perbedaannya adalah apabila TOVALOP beranggotakan para pemilik tanker maka CRISTAL ini beranggotakan para pemilik minyak yang di angkut oleh tanker. Jumlah pertanggung jawaban tertinggi dalam CRISTAL ini adalah sebesar US \$ 30 juta. Ganti rugi ini meliputi kerugian ekologis dengan ketentuan bahwa tidak ada unsur relevansi dan spekulatif.³⁰

Pengajuan tuntutan (klaim) ganti kerugian atas kerugian yang timbul akibat pencemaran laut karena tumpahan minyak yang berasal dari kapal, mekanisme pengajuan klaimnya adalah apabila terjadi tumpahan, maka negara yang wilayahnya tercemar mengajukan suatu tuntutan ganti rugi terhadap pemilik kapal yang mengakibatkan tumpahan tersebut atas biaya pembersihan serta kerugian yang dialami. Apabila klaim ganti rugi tersebut melebihi batas pertanggung jawaban pemilik kapal menurut CLC Convention, maka klaim ganti rugi juga dapat

²⁹ Komar Kantaatmadja I, *Op. Cit.*, h. 60

³⁰ *Ibid.*, h. 62

diajukan kepada IOPC Fund dengan ketentuan bahwa negara yang wilayah lautnya tercemar tersebut merupakan negara anggota IOPC Fund.

Sesuai dengan jumlah dan sifatnya, klaim atas pencemaran laut yang diakibatkan oleh tumpahan minyak dapat dikelompokkan dalam beberapa kategori, yaitu :³¹

1. Klaim yang didasarkan pada biaya tindakan pencegahan dan operasi pembersihan, yang meliputi :

- ringkasan kejadian, termasuk uraian kerja yang dilakukan diberbagai daerah serta metode kerja yang dilakukan dalam hubungannya dengan keadaan-keadaan yang ada selama peristiwa itu terjadi.
- penentuan batas daerah yang terkena yang menggambarkan luasnya pencemaran dan mengenali daerah-daerah yang paling tercemar. Hal ini harus di buat dalam bentuk peta yang di dukung oleh fotografi atau video
- analisis dan bukti lain yang menghubungkan pencemaran minyak dengan kapal yang terlibat dalam peristiwa tersebut (misalnya analisis kimia, angin, data pasang surut dan arus, observasi dan *plotting* gerakan minyak yang mengapung)
- tanggal-tanggal di mana pekerjaan tersebut dilakukan (biaya harian atau mingguan)
- biaya tenaga kerja (jumlah dan kelompok personalia penanggulangan, nilai bayar biasa atau lembur serta biaya bahan yang habis dipakai)
- biaya peralatan dan bahan (jenis peralatan yang digunakan, biaya sewa, jumlah dan biaya bahan yang habis di pakai)

³¹ Juajir Sumardi, Op. Cit., h. 200

- biaya angkutan (jumlah dan jenis kapal, pesawat terbang, kendaraan yang digunakan, jumlah hari/jam operasi, harga sewa atau biaya operasi)
 - biaya penyimpanan sementara (jika mungkin) dan pembuangan akhir minyak serta bahan berminyak yang di bersihkan
2. Klaim yang didasarkan pada biaya penggantian dan perbaikan, yang meliputi :
- besar kerusakan akibat pencemaran pada harta benda
 - uraian benda yang hancur, rusak atau membutuhkan penggantian serta perbaikan (misalnya sekoci, alat perikanan, jala dan pakaian) termasuk lokasi mereka
 - biaya kerja penggantian atau penggantian benda
 - usia benda yang diganti
3. Klaim yang didasarkan pada kerugian ekonomi, yang meliputi :
- sifat kerugian, termasuk demonstrasi yang hilang akibat langsung peristiwa tersebut
 - angka-angka perbandingan keuntungan yang diperoleh dalam jangka waktu sebelumnya dan jangka waktu selama dideritanya kerugian
 - perbandingan dengan daerah yang sama di luar daerah yang terkena tumpahan minyak
 - metode taksiran kerugian
 - kerugian ekonomi ini dapat meliputi tetapi tidak terbatas pada kegiatan perikanan, penutupan industri pantai dan instalasi pengolahan, berkurangnya pemasukan oleh operator tempat peristirahatan (pemilik hotel dan restoran) dan juga mungkin terdapat pengeluaran tambahan tidak

langsung yang diadakan oleh pemerintah setempat dalam menyediakan sumber daya protein untuk masyarakat pantai yang wilayahnya tercemar oleh tumpahan minyak.

3. Alternative Dispute Resolution

Proses penyelesaian masalah klaim yang diajukan kepada pihak penyebab terjadinya pencemaran pada umumnya dilakukan melalui cara perundingan antara kedua belah pihak. Cara penyelesaian semacam ini lazimnya di sebut dengan *Alternatif Dispute Resolution* (ADR). Beberapa hal yang dapat dijadikan pertimbangan dipilihnya ADR sebagai cara untuk menyelesaikan permasalahan klaim terhadap pelaku pencemaran adalah : ³²

- merupakan alternatif penyelesaian sengketa yang lebih fleksibel dan responsif terhadap kebutuhan para pihak yang bersengketa
- memberikan keterlibatan yang lebih luas bagi masyarakat dalam proses penyelesaian sengketa
- memperluas akses mewujudkan keadilan

Bentuk mekanisme penyelesaian sengketa melalui ADR ini antara lain berupa : ³³

1. Negosiasi (*negotiation*)
2. Mediasi (*mediation*)
3. Konsiliasi (*conciliation*)
4. Arbitrase (*arbitration*)
5. Pencari Fakta (*fact finding*)

³² Suparto Wijoyo, *Op. Cit.*, h. 92

³³ *Ibid*, h. 95 - 96

3.1. Negosiasi (*negotiation*)

Merupakan komunikasi dua arah untuk mencapai kesepakatan pada saat kedua belah pihak memiliki berbagai kepentingan yang sama maupun berbeda. Dalam negosiasi, para pihak yang bersengketa berunding secara langsung tanpa perantara pihak ketiga yang menentukan kata akhir dari penyelesaian sengketa tersebut. Dalam hal ini penyelesaian sepenuhnya dikontrol oleh para pihak atas dasar *win-win solution*. Negosiasi bersifat informal dan tidak terstruktur serta waktunya tidak terbatas.

Dalam sengketa lingkungan internasional, negosiasi lazim diterapkan sebagai teknik–metodik penyelesaian yang primer dan pertama.³⁴ Konvensi Internasional yang berkaitan dengan permasalahan pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak yang menentukan cara penyelesaiannya melalui negosiasi salah satunya adalah International Convention Relating to the Intervention on the High Sea Case of Oil Pollution 1969 yang tertuang pada pasal 8 ayat (1) yaitu :

Any controversy between the parties as to whether measures taken under article I were in contravention of the provisions of the present convention, to whether compensation is obliged to be paid under Article IV, and to the amount of such compensation shall, if settlement by negotiation between parties involved or between the party which took the measures and the physical or corporate claimants has not been possible, and if the parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of the parties concerned to conciliation or, if conciliation does not succeed, to arbitration, as set out in the annex to the present convention

³⁴ *Ibid*, h. 156.

3.2. Mediasi (*mediation*)

Apabila para pihak tidak bisa menyelesaikan sengketa melalui negosiasi maka dapat dimungkinkan campur tangan pihak ketiga yang netral dalam penyelesaian sengketa internasional tersebut. Mediasi merupakan penyelesaian sengketa melalui perundingan dengan melibatkan pihak ketiga yang netral namun pihak ketiga ini tidak mempunyai wewenang untuk memutuskan atau menerapkan suatu bentuk penyelesaian. Mediasi dapat dilakukan oleh organisasi internasional, negara maupun individu.

3.3. Konsiliasi (*conciliation*)

Konsiliasi dalam arti luas adalah merupakan metode penyelesaian sengketa secara damai dengan bantuan negara-negara lain atau badan yang tidak memihak atau dapat didefinisikan bahwa konsiliasi merupakan upaya penyelesaian sengketa melalui perundingan dengan melibatkan pihak ketiga netral untuk membantu para pihak yang bersengketa dalam menemukan cara-cara yang disepakati oleh para pihak.

Konsiliasi juga dapat dilakukan dengan mengajukan sengketa yang terjadi pada suatu komisi untuk membuat laporan mengenai usul penyelesaian sengketa bagi para pihak yang tidak mengikat. Tugas komisi konsiliasi ini adalah untuk menjelaskan masalah dalam sengketa dengan tujuan untuk mengumpulkan semua keterangan yang berguna melalui penyelidikan atau cara lain, dan berusaha membawa para pihak pada suatu persetujuan.³⁵ Dalam

³⁵ *Ibid*, h. 162.

UNCLOS 1982, konsiliasi merupakan salah satu cara untuk menyelesaikan sengketa lingkungan laut internasional bagi pihak ketiga dan tertuang dalam Bab XV bagian 1 pasal 284.

3.4. Arbitrase (*arbitration*)

Penyelesaian sengketa lingkungan melalui arbitrase ini berarti menyerahkan penyelesaian kepada arbitrator yang dipilih secara bebas oleh para pihak tanpa terikat oleh pertimbangan-pertimbangan hukum. Dalam hal ini pihak arbitrator mempunyai wewenang untuk memutuskan.

Menurut J. G. Starke, *The Permanent Court of Arbitration* umumnya digunakan sebagai lembaga penyelesaian sengketa internasional dan telah berhasil membentuk hukum dan praktek arbitrase yang tampak dari traktat arbitrase baik bilateral maupun multilateral. Pada hakekatnya arbitrase adalah merupakan suatu prosedur konsensual yang digunakan untuk menghasilkan penyelesaian sengketa atas pilihan dan berlandaskan pada suatu dasar yang disetujui.³⁶

Dalam UNCLOS 1982 alternatif penyelesaian sengketa lingkungan laut melalui arbitrase tertuang dalam ketentuan pasal 287 ayat 1 yaitu :

Pada waktu menandatangani, meratifikasi atau aksesinya pada konvensi ini atau pada setiap waktu setelah itu, suatu negara bebas untuk memilih, dengan membuat pernyataan tertulis, satu atau lebih dari cara-cara berikut untuk menyelesaikan sengketa perihal interpretasi atau penerapan konvensi ini :

- a. The Law of the Sea Tribunal
- b. The International Court of Justice
- c. An Arbitral Tribunal
- d. A Special Tribunal

³⁶ J. G. Starke, Pengantar Hukum Internasional 2, Edisi Kesembilan, Aksara Persada Indonesia, Jakarta, 1992, h. 174

3.5. Pencari Fakta (*Fact finding*)

Dalam konsep ADR pencari fakta adalah merupakan upaya penyelesaian sengketa dengan cara menunjuk pihak-pihak yang netral untuk bertugas mengumpulkan bahan-bahan atau keterangan-keterangan guna dianalisis dan dievaluasi dengan tujuan untuk memperjelas masalah-masalah yang menimbulkan sengketa dengan disertai rekomendasi pemecahan masalah. Pencari fakta ini digunakan pula dalam negosiasi dan mediasi.³⁷

³⁷ Suparto Wijoyo, *Op. Cit.*, h. 105

BAB IV

ANALISA KASUS TABRAKAN MT. NAGASAKI SPIRIT DENGAN MV. OCEAN BLESSING DI SELAT MALAKA (TAHUN 1992)

1. Kasus Posisi

Pada tanggal 19 September 1992, pukul 16.32 GMT atau 23.32 WIB, kapal tanker MT. *Nagasaki Spirit* berbendera Liberia milik Lancer Navigation Co. Ltd. (Canada) dengan bobot mati 95.987 DWT, ditabrak oleh MV. *Ocean Blessing* kapal kargo berbendera Panama milik Lomita Shipping Limited. Adapun posisi pada saat kejadian adalah 04.33 U/098.43 T perairan Indonesia, lebih kurang 40 mil utara Belawan. Tabrakan pada lambung kiri tersebut menyebabkan tanki 4, 5 dan 6 dari MT. *Nagasaki Spirit* mengalami kerusakan berat dan kedua kapal tersebut mengalami kebakaran. Kapal tanker MT. *Nagasaki Spirit* bertolak dari Pelabuhan Ras Al Khafji (Teluk Parsi) dengan membawa muatan berupa *khaffi crude oil* sebanyak 40.000 ton dengan tujuan Pelabuhan Seria (Brunai).

Dalam hubungannya dengan tabrakan antara kapal tanker MT. *Nagasaki Spirit* dengan Kapal MV. *Ocean Blessing* ini diperkirakan sejumlah 12.000 ton minyak mentah telah tertumpah diperairan Indonesia yaitu di sekitar tempat kejadian hingga radius 5 mil dan kemudian menyebar dengan lebar \pm 5 mil dan panjang \pm 70 mil. Genangan minyak tersebut terbawa arus dan ombak ke arah utara dan selatan pada saat dilaporkan, dan sekitar 8 hari setelah kecelakaan terjadi, genangan minyak tersebut telah mencapai lokasi di sekitar :

- Perairan Pangkalan Berandan dan Pulau Langkawi di pantai utara Sumatra

- Perairan landas kontinen Malaysia

Akibat kejadian tersebut, negara Republik Indonesia menderita kerusakan akibat tumpahan minyak seluas 5 X 70 mil dan menimbulkan pencemaran serta kerusakan terhadap :

1. Fasilitas produksi perikanan dan spesies lainnya
2. Ekosistem laut dan pantai

2. Penyelesaian

Atas kejadian tersebut Pemerintah Republik Indonesia, khususnya Departemen Perhubungan melalui Direktorat Jendral Perhubungan Laut melakukan tindakan pencegahan dan pembersihan tumpahan minyak yang terdiri atas kegiatan-kegiatan sebagai berikut :

- a. Persiapan;
- b. Mengaktifkan *Crisis Centre* pada Kantor Pusat Ditjen Perhubungan Laut (NOCOP);
- c. Menunjuk dan mengaktifkan OSC (*On-Scene Commander*) Belawan dalam hal ini Syahbandar Belawan;
- d. Mengerahkan fasilitas pencegahan dan pembersihan;
- e. Melaksanakan koordinasi dan komunikasi dengan semua pihak terkait baik di dalam maupun di luar negeri;
- f. Melakukan penelitian dampak pencemaran;
- g. Membuat laporan.

Terhadap kasus pencemaran oleh MT. Nagasaki Spirit tersebut, pemerintah Indonesia melalui Kejaksaan Agung Republik Indonesia yang bertindak berdasarkan Surat Kuasa Khusus dari Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : 53/SU/PHB-93 tanggal 2 Desember 1993, pada tanggal 17 Mei 1994 mengajukan klaim permintaan ganti kerugian akibat pencemaran laut yang ditimbulkan oleh MT. Nagasaki Spirit kepada :

1. Teekay Shipping (Canada) Ltd.
2. The Britania Steam Ship Insurance Asociation Ltd.
3. International Oil Pollution Compensation Fund

Klaim tersebut diajukan dengan mendasarkan pada ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku, yaitu :

1. Article III paragraph (1) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Convention 1969);
2. Article VII paragraph (8) International Convention on Civil Liability for Pollution Damage (CLC Convention 1969);
3. Article IV paragraph (1) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention 1971);
4. Undang-undang Nomor 4 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup;
5. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia;
6. Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang UNCLOS 1982;

7. Undang-undang Nomor 1985 tentang Perikanan;
8. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam dan Ekosistemnya;
9. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;
10. Undang-undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang;
11. Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata);
12. Kitab Undang-undang hukum Dagang (KUHD).

Sedangkan jumlah ganti kerugian yang diminta oleh pemerintah Indonesia atas kerugian yang dialami akibat peristiwa pencemaran tersebut adalah berupa :

- a. Biaya yang telah dikeluarkan untuk operasi pencegahan dan pembersihan sejumlah US \$ 1.768.128,79
- b. Ganti kerugian atas kerugian ekonomi yang sudah dapat di taksir yaitu sejumlah US \$ 484.231,23
- c. Biaya pelaksanaan survey untuk menentukan kerusakan lingkungan akibat pencemaran tersebut serta pemulihan lingkungan hidup wilayah tercemar, yaitu sebesar US \$ 250.000

Tanggapan dari pihak Teekay Shipping (Canada) Ltd. terhadap klaim yang diajukan oleh pemerintah Indonesia tersebut adalah :

1. Pertanggungjawaban tersebut akan ditangani sepenuhnya oleh The Britannia P & I Club, karena Teekay Shipping merupakan anggota dari organisasi pertanggungungan pemilik kapal tersebut, hal tersebut menimbulkan konsekuensi bahwa klaim terhadap Teekay Shipping tidak bisa diteruskan.

2. Klaim yang diajukan pemerintah Indonesia tersebut bukan merupakan lingkup dari International Oil Pollution Compensation Fund sehingga klaim terhadap organisasi tersebut tidak bisa diteruskan.
3. Biaya penanggulangan berikut pembersihan sebesar US \$ 1.768.128,79 dapat dimengerti dan disetujui oleh P & I Club, walaupun terhadap beberapa bagian mereka masih mempertanyakan apakah hal-hal yang dimintakan ganti rugi tersebut benar-benar sesuai dengan lingkup dari CLC Convention, oleh karena itu P & I Club kemudian menginginkan penjelasan lebih lanjut tentang hal tersebut.
4. Biaya untuk penggantian kerugian ekonomi serta biaya pemulihan lingkungan tidak dapat diterima oleh P & I Club, karena kedua hal tersebut bukan merupakan lingkup dari CLC Convention serta Fund Convention. Selain alasan tersebut, P & I Club juga memberikan alasan bahwa kerugian ekonomi yang didasarkan atas angka-angka statistik saja tidak dapat di terima, sebab yang dipentingkan di sini adalah adanya bukti-bukti yang bertalian dengan kehilangan pendapatan, produksi dan pajak.
5. Pihak P & I Club menghendaki pertemuan lebih lanjut untuk membahas permasalahan klaim ganti rugi tersebut di Jakarta dengan para pejabat Kantor Kejaksaan Agung Republik Indonesia yang bertindak sebagai kuasa Pemerintah Indonesia dalam menyelesaikan kasus pencemaran laut tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa tindak lanjut dari pengajuan klaim tersebut adalah dilakukannya negosiasi antara pihak pemerintah Indonesia dengan pihak P & I Club untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

3. Analisa

Peristiwa tumpahnya minyak dari lambung MT. Nagasaki Spirit akibat bertabrakan dengan MV. Ocean Blessing yang mengakibatkan pencemaran di wilayah perairan Indonesia tersebut menyebabkan wilayah di sekitar tempat terjadinya tabrakan serta tempat penyebaran minyak yang tumpah yaitu perairan di sekitar pulau Langkawi di pantai utara Sumatra dan Pangkalan Berandan mengalami kerusakan, hal tersebut disebabkan karena minyak yang tumpah tersebut kemudian mengendap di dasar laut sehingga menyebabkan migrasinya ikan-ikan komersial³⁸, mematikan kehidupan serta mengganggu regenerasi ikan dan spesies lain yang hidup di wilayah tersebut. Berdasarkan ketentuan pasal 1 ayat (4) UNCLOS 1982 yang memberikan pengertian tentang pencemaran laut, kondisi alam yang tampak pada saat terjadinya peristiwa tumpahan minyak tersebut adalah termasuk dalam kategori pencemaran laut menurut UNCLOS 1982.

Apabila wilayah perairan suatu negara mengalami pencemaran yang diakibatkan karena terjadinya tumpahan minyak, maka pihak yang menyebabkan terjadinya pencemaran tersebut mempunyai kewajiban untuk memberikan ganti kerugian atas kerusakan yang timbul, hal tersebut sesuai dengan ketentuan article III paragraph (1) CLC Convention, yaitu :

Except as provided in paragraph 2 and 3 of this article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consist of a series of occurrences, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident (garis bawah dari penulis)

³⁸ Klaim tuntutan ganti rugi pemerintah RI kepada pihak Teekay Shipping

Selain ketentuan di atas, dalam pasal 235 UNCLOS 1982 juga memberikan ketentuan bahwa :

Negara-negara bertanggung jawab untuk pemenuhan kewajiban-kewajiban internasional mereka berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Mereka harus memikul kewajiban ganti rugi sesuai dengan hukum internasional.

Dari kedua ketentuan tersebut, maka terhadap setiap peristiwa pencemaran laut, yang wajib bertanggung jawab terhadap segala kerusakan yang ditimbulkan akibat peristiwa pencemaran tersebut adalah pemilik kapal yang menyebabkan pencemaran. Yang di maksud dengan pemilik kapal di sini adalah pemilik kapal sesuai dengan definisi yang terdapat pada article I paragraph (3) CLC Convention, yaitu :

“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 ship`s operator, “owner” shall mean such company.

CLC Convention juga menentukan bahwa klaim atas kerugian yang diderita karena terjadinya pencemaran laut akibat tumpahnya minyak dari kapal tidak boleh diajukan kepada perwakilan atau agen pemilik kapal. Hal tersebut di atur dalam article III paragraph (4) CLC Convention yang memberikan ketentuan :

.... No claim for pollution damage under this Convention or otherwise maybe made against the servants or agents of the owner.

Menurut data yang ada, MT. *Nagasaki Spirit* adalah merupakan kapal berbendera Liberia yang didaftarkan di Monrovia. Pemilik kapal tanker tersebut adalah Lancer Navigation Co. Ltd., sedangkan perusahaan yang menjadi agennya adalah Teekay Shipping (Canada) Ltd. Sehingga berdasarkan pada ketentuan pada CLC Convention tersebut maka yang bertanggung jawab terhadap peristiwa pencemaran yang terjadi adalah pihak Lancer Navigation sebagai pemilik kapal. Hal tersebut menimbulkan konsekuensi bahwa klaim permintaan ganti rugi dapat diajukan oleh pemerintah Indonesia kepada pihak Lancer Navigation Co. Ltd. Dalam hal ini terhadap pihak Teekay Shipping Ltd. tidak bisa dimintakan pertanggungjawaban atas pencemaran yang terjadi karena perusahaannya tersebut hanyalah merupakan agen dari kapal tanker Nagasaki Spirit.

Kasus pengajuan tuntutan ganti rugi atas terjadinya pencemaran laut ini melibatkan beberapa pihak, antara lain yaitu pemerintah Indonesia, pihak pemilik kapal tanker dalam hal ini Lancer Navigation, pihak Teekay Shipping Ltd. yang merupakan agen dari kapal tanker tersebut serta pihak P & I Club yang merupakan pihak penanggung dari agen pemilik kapal tanker tersebut. Permasalahan kemudian timbul di sini, yaitu bahwa klaim yang diajukan oleh pemerintah Indonesia adalah diajukan kepada pihak Teekay Shipping Co. Ltd. yang hanya merupakan agen dari kapal MT. Nagasaki spirit. Untuk itu perlu kiranya dilihat perbedaan antara agen dengan pemilik kapal.

Perusahaan yang bergerak di bidang perkapalan dapat dibedakan dalam beberapa bidang, yaitu pemilik kapal, perusahaan perkapalan, pengusaha kapal dan agen. Pemilik kapal adalah merupakan orang atau perusahaan yang

mendaftarkan kapal tersebut (kapal terdaftar atas namanya). Sedangkan perusahaan perkapalan adalah sejenis kepemilikan bersama oleh beberapa orang atas sebuah kapal yang dipergunakan untuk pelayaran di laut dengan pembiayaan bersama.³⁹ Mengenai pengusaha kapal, pasal 320 KUHD merumuskan pengertiannya sebagai berikut :

Pengusaha adalah dia, yang memakai sebuah kapal guna pelayaran di laut dan mengemudikannya sendiri atau suruh mengemudikannya oleh seorang nahkoda yang bekerja kepadanya.

Dari rumusan tersebut tampaklah bahwa seorang pengusaha kapal tidak perlu memiliki kapal sendiri, melainkan cukup dengan hanya mengoperasikan kapal di laut. Pengusaha kapal dapat memperoleh kapal melalui carter dari pihak lain. Oleh karena itu, kemungkinan yang dapat terjadi terhadap seorang pengusaha kapal adalah :

1. ia merupakan pemilik kapal, atau
2. pencarter kapal yang mengoperasikan kapalnya untuk pelayaran di laut.

Sedangkan pengertian dari agen kapal adalah :

A person who acts for, or on behalf of another (the principal) in such a manner that the principal is legally responsible for all acts carried out under such agency.⁴⁰

³⁹ H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5, Djambatan, Jakarta, 1989, h. 84 – 85.

⁴⁰ Alan E. Branch, Elements of Shipping, Sixth edition, Chapman & Hall, London, 1989, h. 340.

Pada dasarnya, agen kapal mewakili pemilik kapal/master di tempat-tempat tertentu, baik yang permanen maupun sementara. Tanggung jawab sebagai wakil pemilik ini termasuk mengumumkan kedatangan dan keberangkatan kapal, penerimaan kapal pada saat pengisian muatan, bongkar muat, reparasi, pengaturan tempat sandar dan beberapa kegiatan lain yang berhubungan dengan aktivitas di dermaga. Pada umumnya kegiatan pemilik kapal yang diwakili oleh agen ini adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan muatan (cargo), bukan tanggung jawab apabila kapal yang bersangkutan telah menyebabkan terjadinya pencemaran di suatu wilayah. Berdasarkan uraian bebarapa pengertian di atas, maka yang wajib bertanggung jawab apabila terjadi pencemaran laut karena tumpahan minyak dari sebuah kapal adalah pemilik kapal tersebut. Hal ini sesuai dengan ketentuan yang di maksud oleh article I paragraph (3) CLC Convention. Sehingga dapat dikatakan bahwa seharusnya klaim terhadap pencemaran yang terjadi tersebut ditujukan langsung kepada pihak Lancer Navigation Co. Ltd. tanpa melalui agennya.

Unsur berikut yang bisa dijadikan dasar untuk mengajukan tuntutan ganti kerugian adalah jenis muatan dari kapal tanker Nagasaki Spirit. Minyak yang menjadi muatan dari MT. Nagasaki Spirit adalah merupakan minyak dengan tipe Khafji Crude Oil, minyak jenis ini merupakan jenis minyak yang termasuk dalam kategori *oil* yang di maksud oleh pasal 1 angka 5 CLC Convention yaitu :

Oil means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship. (garis bawah dari penulis)

Peristiwa tumpahnya minyak dari lambung kapal MT. Nagasaki Spirit tersebut terjadi akibat bertabrakan dengan MV. Ocean Blessing, menurut ketentuan pasal 221 ayat (1) UNCLOS 1982 yaitu :

Tidak ada satupun ketentuan dalam bab ini akan mengurangi hak negara, sesuai dengan hukum internasional, baik menurut hukum kebiasaan maupun konvensi, untuk mengambil tindakan di luar laut teritorial yang sebanding dengan kerusakan nyata atau ancaman kerusakan untuk melindungi garis pantai atau kepentingan-kepentingan yang bertalian dengan itu, termasuk perikanan, dari pencemaran atau ancaman pencemaran sebagai lanjutan dari suatu kecelakaan laut atau tindakan-tindakan yang dimaksud, yang menurut dugaan yang layak dapat menimbulkan akibat-akibat buruk yang besar.

Sehingga dapat dikatakan bahwa apapun penyebab pencemaran laut yang menyebabkan tumpahan minyak tersebut, Indonesia berhak untuk menerima ganti rugi yang layak akibat kerusakan yang diderita, selain itu juga berhak atas pemulihan lingkungan lautnya seperti semula.

Prinsip yang diterapkan dalam pembayaran ganti rugi terhadap pencemaran laut yang terjadi akibat tumpahan minyak tersebut adalah *strict liability*. Dengan adanya prinsip tersebut maka pemilik tanker yang menyebabkan pencemaran mempunyai kewajiban membayar ganti rugi. Namun, pemilik dapat terbebas dari kewajiban sesuai dengan ketentuan yang terdapat pada article III paragraph (2) CLC Convention, yaitu :

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 natural phenomenon of an exceptional inevitable and irresistible character;
- 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.

Keberadan asas *strict liability* ini menimbulkan konsekuensi adanya *compulsory insurance* (asuransi wajib) bagi pemilik kapal. Article VII paragraph (1) CLC Convention memberikan ketentuan bahwa pemilik kapal yang membawa lebih dari 2.000 ton minyak (baik dalam bulk maupun cargo) diwajibkan untuk mengasuransikannya. Sedangkan untuk kapal dengan muatan kurang dari 2.000 ton, pemilik tetap memiliki pertanggungjawaban sebagaimana yang dimaksud oleh article V paragraph (1) CLC Convention dengan batas pertanggungjawaban pembayaran ganti kerugian yang besarnya ditentukan sendiri. Hal tersebut sesuai dengan ketentuan yang terdapat pada article V paragraph (1) CLC Convention yaitu :

The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this convention in respect of any one incident to an aggregate amount of 2.000 francs for each ton of the ship's tonnage. However, this aggregate amount shall not in any event exceed 210 million franc.

Dalam lalu lintas perniagaan modern setiap kemungkinan timbulnya resiko sebisa mungkin dialihkan kepada perusahaan asuransi. Terlebih lagi jika tidak dilakukan pembagian kerugian (*loss spreading*) nantinya akan menimbulkan terganggunya usaha pengangkutan minyak bumi dalam jumlah besar. Hal ini salah satunya disebabkan karena biaya pembersihan tumpahan minyak sangatlah mahal, belum lagi jika didalamnya dimasukkan pula ganti rugi ekologis. Keadaan demikian didukung oleh ketentuan dalam article VII paragraph (8) CLC Convention yang menentukan bahwa klaim ganti rugi dapat diajukan langsung kepada pihak penanggung atau pihak lain yang memberikan jaminan.

Membicarakan masalah pertanggung jawaban di laut, dalam pengangkutan laut pemilik kapal menghadapi berbagai resiko dari dua segi yaitu :⁴¹

1. resiko atas kapal sebagai kapal (*as a ship*) yaitu resiko kerugian/kerusakan kapal
2. resiko sebagai pengangkut (*as carrier*) yaitu resiko kerugian/kerusakan atas barang-barang yang diangkut oleh kapal.

Pemilik barang menutup asuransi atas barangnya kepada penanggung, demikian juga halnya pemilik kapal menutup asuransi atas kapalnya kepada penanggung. Akan tetapi tidak semua peristiwa yang menimbulkan kerugian/kerusakan akan memperoleh ganti rugi dari penanggung. Oleh karena itu maka dalam polis terdapat berbagai syarat yang membebaskan penanggung dari kewajiban ganti kerugian. Dengan konsekuensi tidak semua resiko ditanggung oleh penanggung maka para pemilik kapal kemudian membentuk suatu perkumpulan sesama mereka yang kemudian diberi nama Protection and Indemnity Club (P & I Club). Perkumpulan ini memberikan pertanggung jawaban kepada para anggotanya dari segi perlindungan (*protection*) dan jaminan (*indemnity*).

Dari segi perlindungan, P & I Club memberikan perlindungan kepada para anggotanya untuk mengganti kerugian yang diderita oleh kapal yang tidak mendapatkan ganti rugi dari penanggung, misalnya saja kerugian yang disebabkan oleh kapal tetapi termasuk dalam tanggung jawab pihak ketiga. Sedangkan dari segi jaminan, P & I Club memberikan kepada para anggotanya untuk mengganti

⁴¹ Radiks Purba, Memahami Asuransi di Indonesia, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1992, h. 169.

kerugian yang di derita oleh pengangkut, misalnya saja kerugian atas barang-barang yang tidak memperoleh ganti kerugian dari penanggung.

Setiap kapal dapat menjadi anggota P & I Club dengan membayar uang iuran setiap tahunnya. Besar uang iuran tersebut didasarkan atas besarnya tonage kapal. Dari uang iuran yang terkumpul tersebut kemudian akan diambil untuk mengganti kerugian anggotanya (pemilik kapal) yang tidak mendapatkan penggantian dari penanggung.

Oleh karena pertanggungan yang diberikan P & I Club kepada para anggotanya bertujuan untuk melindungi mereka atas kerugian yang timbul sebagai akibat dari mengoperasikan kapal, maka ganti rugi yang tercantum pada sertifikat (polis) mengandung unsur kewajiban memberikan ganti kerugian (*liability claim*) yang meliputi kerugian-kerugian sebagai berikut : ⁴²

Untuk Perlindungan

- (a) kerugian karena tabrakan kapal, yang tidak diganti oleh penanggung
- (b) santunan atas kehilangan jiwa dan kecelakaan orang
- (c) biaya anak buah kapal yang sakit dan/atau direpatiasikan
- (d) biaya dokter/biaya pengobatan penumpang yang sakit atau kecelakaan di kapal, bila menurut undang-undang menjadi tanggung jawab pengangkut
- (e) biaya karantina
- (f) tanggung jawab terhadap pihak ketiga
- (g) kerugian atas muatan kapal disebabkan delay dan kesalahan dalam navigasi
- (h) kerugian/kerusakan yang diakibatkan oleh kapal terhadap dermaga, tambatan kapal dan benda-benda lain di pelabuhan
- (i) biaya mengangkat kapal yang tenggelam
- (j) dan lain-lain kerugian yang tidak mendapat ganti rugi dari penanggung.

Untuk Jaminan

- (a) kerugian atas barang-barang yang disebabkan oleh kesalahan penyerahan barang (*wrong delivery of cargo*) kepada penerima barang

⁴² Ibid, h. 171

- (b) kerugian atas barang-barang yang menurut kontrak pengangkutan menjadi tanggung jawab pemilik kapal, dan tidak memperoleh ganti rugi dari penanggung
- (c) hukum (denda) sebagai akibat dari pelanggaran (kesalahan) atas peraturan pabean, peraturan imigrasi, peraturan kesehatan umum, peraturan perburuhan
- (d) dan lain-lain kerugian yang tidak mendapatkan ganti rugi dari penanggung

Berdasarkan penjelasan diatas, tampaklah bahwa P & I Club bertindak sebagai penanggung dari para anggotanya dengan mengganti kerugian yang dialami para anggotanya dengan prinsip memberikan perlindungan kepada kapal sebagai kapal dan memberikan jaminan kepada kapal sebagai alat pengangkut barang.

Lingkup dari CLC Convention adalah memberikan ganti kerugian terhadap kerusakan yang terjadi akibat pencemaran oleh minyak mentah (*persistent oil*) yang tumpah dari muatan suatu kapal tanker baik yang di bawa dalam bulk maupun sebagai cargo dalam wilayah teritorial negara anggota konvensi.⁴³ Yang di maksud dengan pengertian kerusakan akibat pencemaran (*pollution damage*) menurut ketentuan article I paragraph (6) konvensi ini adalah termasuk juga usaha melakukan pencegahan atau mengurangi kerusakan akibat pencemaran di daerah teritorial anggota konvensi termasuk juga biaya-biaya pembersihan tumpahan minyak (*oil clean-up costs*), kerugian ekologis yang mencakup kerugian sektor produksi, sektor perdagangan serta sektor sosial, selain itu termasuk juga kerugian ekologis yang mencakup operasi monitoring serta kerugian secara ekonomi (*economic losses*) dan kerusakan lingkungan (*environmental losses*) yang berhubungan dengan biaya rehabilitasi dan pembersihan. Konvensi ini hanya

⁴³ Douglas Brubaker, Marine Pollution and International Law Principles & Practice, Belhaven Press, London, 1993, h. 155.

berlaku terhadap kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan yaitu tanker pengangkut minyak.

Peristiwa tabrakan MT. Nagasaki Spirit dengan MV. Ocean Blessing tersebut telah menyebabkan terjadinya pencemaran di wilayah perairan Indonesia yaitu daerah sekitar Pangkalan Berandan dan Pulau Langkawi di pantai Utara Sumatera. Akibat peristiwa tersebut pemerintah Indonesia mengalami suatu kerugian yang tidak hanya berupa kerugian ekologis tetapi juga kerugian ekonomis. Klaim yang dituntut oleh pemerintah Indonesia tidaklah menghasilkan ganti kerugian yang sepadan dengan kerusakan yang ditimbulkan akibat pencemaran tersebut. Hal itu nampak dengan hanya disetujuinya pemberian ganti rugi terhadap biaya penanggulangan beserta biaya pembersihan yaitu sebesar US \$ 1. 768.128,79. Sedangkan pada kenyataannya, kerugian yang dialami oleh negara kita adalah jauh lebih besar dari pada itu. Klaim permintaan ganti rugi terhadap kerugian ekonomi yang dialami serta biaya pemulihan lingkungan tidak didapatkan oleh pemerintah Indonesia.

Terhadap klaim yang diajukan oleh pemerintah Indonesia tersebut, pihak Teekay Shipping Co. Ltd. memberikan tanggapan melalui pihak P & I Club bahwa klaim tersebut bukan merupakan lingkup dari CLC Convention dan hal tersebut menurut penulis tidak dapat dibenarkan. Berdasarkan klaim (terlampir) permintaan ganti rugi yang diajukan oleh pemerintah Indonesia adalah berupa biaya penanggulangan berikut pembersihan yang didasarkan pada kerugian ekologis yang dialami serta biaya survey guna mengetahui dan menentukan kerusakan lingkungan yang terjadi. Jumlah total dari klaim yang diajukan kepada

pihak P & I Club adalah sebesar US \$ 2.502.360,02 (nilai tukar pada saat diajukan klaim tersebut US \$ 1 = Rp 2.056,-) atau sekitar Rp 5.144.852.201,12. Jumlah kerugian sebesar itu harus dibayar oleh pihak pencemar apabila pada saat itu jumlahnya tidak melebihi 210 juta francs. Tetapi jika jumlah yang harus dibayarkan melebihi plafon yang diberikan oleh CLC Convention maka pemerintah Indonesia dapat mengajukan klaim tambahan yang diajukan kepada lembaga pertanggunggaan privat yang ada seperti CRISTAL dan TOVALOP.

Berdasarkan data yang ada, klaim yang diajukan oleh pemerintah Indonesia tidak dilengkapi dengan dokumen-dokumen pendukung yang bisa menjadi bukti nyata terjadinya kerugian di wilayah Indonesia. Maksudnya adalah, klaim yang diajukan oleh pemerintah kita hanyalah berisi penghitungan kerugian ekonomis yang dilakukan berdasarkan perhitungan statistik bukan dokumen nyata yang berisi data kerugian yang nyata-nyata diderita oleh pemerintah daerah setempat akibat terjadinya peristiwa pencemaran tersebut. Disinilah perlunya terdapat data nyata yang menunjukkan pendapatan daerah asli dari daerah yang wilayahnya mengalami pencemaran, baik yang berasal dari sektor perikanan, pelabuhan serta sektor pariwisata yang nyata-nyata terpengaruh akibat peristiwa pencemaran tersebut dan menimbulkan dampak turunnya nilai pendapatan daerah tersebut selama terjadi pencemaran.

Batas pertanggunggaan menurut article IV paragraph (4) Fund Convention adalah tidak melebihi dari 450 juta francs. Pembayaran ganti rugi melalui Fund Convention dilakukan oleh International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC). Pembayaran klaim tersebut hanya dapat dibayarkan bila secara hukum

klaim yang diajukan tersebut dapat dibenarkan dan memenuhi kriteria yang sudah ditentukan oleh IOPC dan Fund Convention. Oleh karena itu klaim yang diajukan haruslah dilengkapi dengan penjelasan, fakta dan tanda terima serta dokumen lain yang dapat mendukung klaim yang di maksud. Dalam hal hendak menyelesaikan prosedur pembayaran klaim, IOPC akan bekerjasama dengan pihak *insurer* pemilik kapal atau pihak ketiga yang tergabung dalam Protection and Indemnity Association. Mereka akan melakukan penyelidikan yang diperlukan terhadap kecelakaan dan kerusakan yang ditimbulkan. Agar klaim bisa diterima oleh IOPC Fund, maka harus ada bukti nya terhadap biaya yang telah dikeluarkan, selain itu harus ada hubungan yang jelas bahwa biaya tersebut dikeluarkan dalam rangka untuk menanggulangi pencemaran yang terjadi. Definisi *pollution damage* (kerusakan akibat pencemaran) menurut IOPC Fund adalah meliputi juga biaya pencegahan (*preventive measure*) yaitu usaha pencegahan yang diambil untuk mencegah dan mengurangi pencemaran, termasuk juga kerugian secara ekonomis yang berkaitan langsung dengan kegiatan di pantai dan dari laut. Terhadap kerusakan lingkungan tersebut, IOPC Fund Assembly memberikan resolusi penting pada tahun 1980 mengenai kewajiban memberikan kompensasi yaitu :

.....is not to be based on the basis of an abstract qualification of damage calculated in accordance with theoretical models. ⁴⁴

resolusi tersebut memberikan konsekuensi bahwa IOPC Fund akan membayarkan klaim yang diajukan oleh *claimant* yang berwenang secara hukum nasional untuk mengklaim yang telah menderita kerugian ekonomi akibat peristiwa pencemaran

⁴⁴ Pietter batti, Op. Cit., h. 144

tersebut. Namun klaim terhadap kerusakan lingkungan yang non ekonomis tidak akan diberikan.

Tindak lanjut terhadap kompensasi menurut article IX CLC Convention adalah hanya dapat dilakukan berdasarkan keputusan pengadilan negara anggota konvensi dimana kecelakaan tersebut terjadi. Oleh karena itu perlu kiranya bagi setiap negara untuk mempunyai peraturan yang khusus mengatur mengenai mekanisme penyelesaian perkara pembayaran kompensasi ganti rugi pencemaran laut akibat tumpahan minyak tersebut.

Pengajuan klaim oleh pemerintah Indonesia kepada pihak Teekay Shipping Co. Ltd. yang diwakili oleh P & I Club pada akhirnya mengharuskan kedua belah pihak untuk melakukan negosiasi terhadap jumlah ganti rugi yang dimintakan. Tujuan dari diadakannya negosiasi tersebut adalah untuk melakukan komunikasi dua arah antara para pihak dengan maksud agar tercapai kesepakatan. Dalam kondisi ini kedua pihak memiliki kepentingan yang berbeda. Penyelesaian melalui negosiasi merupakan penyelesaian tanpa melibatkan pihak ketiga, sehingga nantinya keputusan yang diambilpun adalah merupakan suatu kesepakatan yang telah disetujui oleh para pihak. Dengan dilakukannya negosiasi ini diharapkan bahwa keputusan yang akan diambil adalah merupakan hasil yang telah disetujui oleh para pihak. Keberhasilan para pihak dalam mewujudkan tujuannya tergantung sepenuhnya pada kemahiran masing-masing pihak untuk menegosiasikan kepentingannya. Akan tetapi ada baiknya jika penyelesaian permasalahan klaim ganti rugi akibat terjadinya pencemaran di laut karena tumpahan minyak ini diselesaikan dengan melibatkan pihak ketiga yang netral.

Namun keterlibatan pihak ketiga ini hanya terbatas kepada penentuan kerugian ekologis serta kerugian ekonomis yang dialami, dengan kata lain penyelesaian permasalahan tuntutan ganti rugi ini diselesaikan melalui mediasi. Maksudnya adalah pihak ketiga ini nantinya diharapkan akan memberikan suatu masukan yang berupa hasil penyelidikan dan penelitian yaitu sampai seberapa besar dan parahkah kerugian terhadap wilayah yang mengalami pencemaran tersebut. Tetapi, apapun cara yang ditempuh untuk menyelesaikan permasalahan ini, perlu diingat bahwa sistem ganti rugi pencemaran laut tersebut adalah menggunakan asas *strict liability* yang memakai dasar apabila terjadi suatu perbuatan yang merugikan pihak lain maka pihak yang menimbulkan kerugian tersebut harus memberikan ganti kerugian atas kerusakan yang ditimbulkannya. Dalam hal ini, negara yang wilayahnya tercemar akan mengalami berbagai macam kerugian, sehingga terhadap kerugian yang timbul tersebut patutlah kiranya bagi pihak yang menyebabkan terjadinya pencemaran untuk membayar kerugian kepada negara yang wilayahnya mengalami pencemaran.

BAB V

PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Akibat yang ditimbulkan oleh pencemaran laut sangatlah merugikan bagi kehidupan umat manusia dan lingkungannya, maka perlu kiranya terdapat suatu pengaturan yang khusus hanya mengatur mengenai pencemaran laut tersebut. Sejauh ini, pengaturan tentang pencemaran laut dan akibatnya cukup memadai, mengingat bahwa perhatian dunia dewasa ini terhadap lingkungan hidup sudah demikian besarnya. Secara internasional pengaturan tentang perlindungan lingkungan laut telah cukup memadai dan hal tersebut tentunya perlu didukung oleh peraturan yang lingkup pengaturannya adalah regional (merupakan kerjasama antara bangsa-bangsa di suatu wilayah) serta pengaturan yang berlaku secara nasional di suatu negara.
- b. Upaya yang dapat dilakukan oleh negara yang wilayahnya tercemar tersebut adalah berupa pengajuan tuntutan ganti rugi kepada pemilik kapal. Pengajuan tuntutan (klaim) ganti kerugian dapat dilakukan atas kerugian yang timbul akibat pencemaran laut serta biaya pembersihan serta kerugian yang dialami karena tumpahan minyak yang berasal dari kapal. Bila klaim ganti rugi tersebut melebihi batas pertanggung jawaban pemilik kapal menurut CLC Convention, maka klaim ganti rugi tersebut juga dapat diajukan kepada IOPC Fund dengan ketentuan bahwa negara yang wilayah lautnya tercemar tersebut merupakan negara anggota IOPC Fund. Selain dapat diajukan kepada pihak

yang jelas-jelas telah melakukan pencemaran juga dapat diajukan kepada pihak lain yang dalam hal ini adalah lembaga pertanggung jawaban privat yaitu TOVALOP dan CRISTAL.

- c. Penyelesaian kasus tuntutan ganti rugi akibat terjadinya tabrakan MT. Nagasaki Spirit dengan MV. Ocean Blessing dilakukan dengan mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pihak Teekay Shipping Co. Ltd. yang merupakan agen kapal Nagasaki Spirit. Dalam hal ini kedua belah pihak menyelesaikan permasalahan tersebut dengan melalui negosiasi. Namun pada kenyataannya permasalahan pemberian ganti rugi tersebut telah memakan waktu yang begitu lama dan tidak menghasilkan ganti kerugian yang sepadan dengan kerusakan yang ditimbulkan.

Saran

- a. Disamping peraturan-peraturan internasional yang telah ada dan telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia ada baiknya jika pemerintah Indonesia perlu merumuskan suatu peraturan perundang-undangan yang khusus mengatur mengenai pencemaran laut yang diakibatkan tumpahan minyak yang terjadi di wilayah perairan Indonesia. Maksud dari adanya pengaturan secara khusus tersebut adalah untuk mendukung peraturan-peraturan internasional yang telah diratifikasi oleh Indonesia. Hal tersebut mengingat bahwa Indonesia adalah merupakan negara kepulauan dan bahkan beberapa wilayah perairan Indonesia adalah perairan yang merupakan lalu lintas pelayaran internasional, sehingga apabila terjadi peristiwa pencemaran laut yang diakibatkan oleh tumpahan minyak diperairan Indonesia di kemudian hari,

- maka Indonesia akan mempunyai dasar hukum yang kuat untuk mengajukan tuntutan ganti rugi atas kerugian yang ditimbulkan oleh pencemaran tersebut.
- b. Upaya hukumnya adalah dengan pengajuan klaim ganti rugi kepada pemilik kapal yang menyebabkan pencemaran terjadi. Namun pada umumnya penyelesaian pembayaran klaim tersebut akan dilakukan oleh pihak penanggung dari pemilik kapal. Apabila ganti rugi yang diajukan tersebut melebihi plafon yang diberikan oleh CLC Convention, maka klaim juga dapat diajukan kepada IOPC Fund, dengan ketentuan bahwa negara yang mengajukan klaim ganti rugi tersebut adalah merupakan anggota dari Fund Convention.
 - c. Terhadap peristiwa pencemaran yang dilakukan oleh kapal tanker Nagasaki Spirit, pemerintah seharusnya mengajukan tuntutan tersebut kepada pemilik kapal, dalam hal ini pihak Lancer Navigation Co. Ltd., bukan kepada agen dari kapal tersebut. Tuntutan ganti rugi tersebut harus disertai dengan bukti nyata yang dapat berupa dokumentasi yang lengkap tentang sumber daya alam serta sumber-sumber pendapatan dari aktifitas perikanan suatu wilayah perairan yang selalu diperbaharui, penghasilan dari aktifitas di pelabuhan, penghasilan dari sektor pariwisata di daerah pantai dan daerah-daerah potensial lain yang mungkin tertengaruh apabila terjadi pencemaran laut yang terdapat di wilayah perairannya tentang peristiwa pencemaran yang dialami beserta segala perhitungan kerugian yang nyata-nyata diderita oleh negara kita. Dengan didukung data-data yang nyata dan solid maka klaim yang diajukan tersebut nantinya tidak hanya berupa penghitungan yang spekulatif,

teoritis dan tidak sesuai dengan keadaan yang jelas-jelas terjadi. Selain itu perlu dipertimbangkan pula bahwa dalam penyelesaian suatu tuntutan ganti rugi, apabila kedua belah pihak mengadakan perundingan ada baiknya jika melibatkan pihak lain sebagai penengah agar didapatkan suatu keputusan yang sama-sama menguntungkan kedua belah pihak. Bukanlah suatu hal yang tidak mungkin juga apabila dalam klaim tuntutan ganti kerugian tersebut dimintakan pula ganti kerugian yang berupa pemulihan kondisi lingkungan (*recovery*) terhadap daerah yang mengalami kerusakan.

DAFTAR BACAAN

BUKU-BUKU

Alan E. Branch, Elements of Shipping, Sixth Edition, Chapman & Hall, London, 1993.

Douglas Brubaker, Marine Pollution and International Law Principles and Practice, Bellhaven Press, London, 1993.

Henry Campbell Black, Black's Law Dictionary with Pronunciation, Sixth Edition, ST. Paul, Minn-West Publishing Co., 1990.

H. M. N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5 Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Djambatan, Jakarta, 1989.

J.G. Starke, Pengantar Hukum Internasional 2, Edisi Kesembilan, Aksara Persada Indonesia, Jakarta, 1992.

Juajir Sumardi, Hukum Pencemaran Laut Transnasional, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996.

Komar Kantaatmadja, Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak Di Laut, Alumni, Bandung 1981.

_____, Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional, Alumni, Bandung, 1982.

Radiks Purba, Memahami Asuransi Di Indonesia, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1995.

Syahmin A.K., Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional, Bina Cipta, Bandung, 1992.

M. Daud Silalahi, Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implikasinya secara Regional, Sinar Harapan, Jakarta, 1978.

Mochtar Kusumaatmadja, Bunga Rampai Hukum Laut, Bina Cipta, Bandung, 1978.

Pieter Batti, Dasar-dasar Peraturan Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal, Pertamina, Jakarta, 1995.

Suparto Wijoyo, Penyelesaian Sengketa Lingkungan, Airlangga University Press, Surabaya, 1999.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nation Convention on The Law of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut Internasional).

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Kitab Undang-undang Hukum Perdata (*Burgerlijke Wetboek*)

Kitab Undang-undang Hukum Dagang (*Wetboek Van Strafrecht*)

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1978 tentang Pengesahan International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC).

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1978 tentang Pengesahan International Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (IOPC-Fund).

MAKALAH

Chia Lin Shia, Policy Paper 33 Marine Carriage of Petroleum with Special Refence to Northeast Asia, University of California Global Institute on Global Conflict and Cooperation, 1998.

Henky M.J. Lumentah, Penanggulangan Pencemaran Minyak, disampaikan pada Pelatihan MARPOL 73/78, Penanggulangan Ganti Rugi Pencemaran Laut oleh Kapal dan Pengantar International Safety Management (ISM) Code 1998, Surabaya, 20 – 24 Mei 1996.

BULETIN

Buletin Informasi ICEL-Environment Law Alliance World Wide (E-Law), No. 03/1993, Jakarta.

IPIECA (International Petroleum Industry Environment Conservation) Report Series – Dispersants and Their Role in Oil Spill Response, Volume Five, London, 1993.

ARTIKEL

Eksplorasi Laut Oke, HAM Bisa Overlap, Jawa Pos, 27 Oktober 1999.

Eksplorasi Laut harus Berorientasi Ekonomi Kerakyatan, Jawa Pos, 29 Oktober 1999.

INTERNET

http://: www.bapedal.go.id

http://: www.igcc.ucsd.edu

LAMPIRAN

IR PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

KEJAKSAAN AGUNG REPUBLIK INDONESIA
J A K A R T A

Nomor : R-035/G.4/11/1994

Sifat : Rahasia.

Lampiran : 1 (satu) berkas

Perihal : Klaim dalam kasus tabrakan antara MT. Nagasaki Spirit dengan MV Ocean Blessing.

Jakarta, 23 Nopember 1994

KEPADA YTH,
DIREKTUR PT. POLYNESIA BHAKTI
JL. KEBON SIRIH NO. 16
JAKARTA 10110

DI -

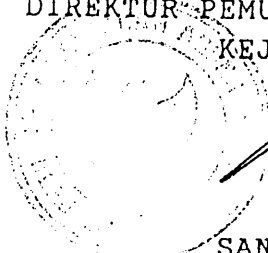
J A K A R T A

Sehubungan dengan surat Saudara tanggal 16 Nopember 1994 Nomor : PB/155/94 perihal seperti tersebut diatas pada pokok surat, bersama ini kami sampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Walaupun dengan beberapa catatan, kami dapat memahami sikap dan tanggapan dari principals Association Limited, London (The Britannia P & I Club) terhadap klaim yang diajukan oleh Jaksa Pengacara Negara selaku Kuasa Hukum dari Pemerintah Indonesia, sehubungan dengan kasus pencemaran oleh minyak akibat tabrakan antara MT. Nagasaki Spirit dengan MV Ocean Blessing pada tanggal 19 September 1992 di Selat Malaka.
2. Menyambut baik diadakannya pertemuan antara Jaksa Pengacara Negara dengan pihak The Britannia P & I Club, yang direncanakan pada akhir tahun 1994 di Jakarta.

Demikian agar maklum dan atas kerjasama yang baik, kami ucapkan terima kasih.

AN. JAM DATUN
DIREKTUR PEMULIHAN DAN PERLINDUNGAN HAK
KEJAKSAAN AGUNG RI



SANTOSO WIWOHO, SH

JAKSA UTAMA MADYA NIP. 230007634

Tembusan kepada Yth ;

1. Bapak Jam Datun (sebagai laporan);
2. Bapak Direktur Jenderal Perhubungan Laut
3. Bapak ^{SKRIPSI}Deputi Bidang Pengendalian ^{TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT...}Pencemaran Lingkungan BAPPEDAL;

YULI BERLIANTIN

KEPADA :

1. TEEKAY SHIPPING (CANADA) LTD
Suite 2100, 200 Burrard Street
Vancouver, B.C., Canada V6C 3L6
2. THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LTD
New City Court, 20, ST Thomas, London SE1 9 RR
United Kingdom.
3. INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND
4 Albert Embankment, London SE1 7 SR
United Kingdom.

PERIHAL :

KLAIM ATAS PENCEMARAN MINYAK DI LAUT
OLEH MT. NAGASAKI SPIRIT DALAM KASUS KECELAKAAN
TANGGAL 19 SEPTEMBER 1992.

DARI :

JAKSA AGUNG R.I., UNTUK DAN ATAS NAMA PEMERINTAH R.I.
CQ. MENTERI PERHUBUNGAN R.I. MELALUI KUASANYA

1. YOSEPH SUARDI SABDA, SH, LL.M.

SKRIPSI 2. FARCHAN SUNYOTO, SH, LL.M.
TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT...

YULI BERLIANTIN

- 2 -

I. U M U M

Untuk dan atas nama Pemerintah Republik Indonesia, yang dalam hal ini diwakili oleh Jaksa Agung Republik Indonesia berdasarkan Surat Kuasa Khusus dari Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : 53/SU/PHB-93 tanggal 2 Desember 1993 (LAMPIRAN 1), dengan memilih alamat di Kantor Kejaksaan Agung Republik Indonesia, Jalan Sultan Hasanuddin No. 1 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, dan berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku, khususnya :

- Article III paragraph 1 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC, 1969);
- Article VII paragraph 8 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC, 1969);
- Article IV paragraph 1 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund, 1971);
- International Convention on Prevention of Marine Pollution from ships, 1973 and its Protocol of 1978. (MARPOL 73/78);
- Undang-Undang No.4 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup;
- Undang-Undang No.5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif;
- Undang-Undang No.17 Tahun 1985 tentang UNCLOS 1982.
- Undang-Undang No.9 Tahun 1985 tentang Perikanan.
- Undang-Undang No.5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam dan Ekosistemnya.
- Undang-Undang No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran
- Undang-Undang No.24 Tahun 1992 tentang Penataan ruang,
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata)
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

- 3 -

bersama ini kami mengajukan klaim terhadap :

- 1). TEEKAY SHIPPING (CANADA) LTD
Suite 2100, 200 Burrard Street
Vancouver, B.C., Canada V6C 3L6
- 2). THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LTD
New City Court, 20, ST Thomas, London SE1 9 RR,
United Kingdom
- 3). INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND
4 Albert Embankment, London SE1 7 SR
United Kingdom

yang berhubungan dengan pencemaran dan kerusakan akibat tubrukan kapal-kapal tersebut dibawah ini :

- 1). Nama kapal : MT. NAGASAKI SPIRIT
Call Sign : E L I Q - 2
G R T : 52. 787
Milik Perusahaan : TEEKAY SHIPPING (CANADA) LTD
Bendera : LIBERIA

dan

- 2). Nama kapal : MV. OCEAN BLESSING
Call Sign : 3 E X J 3
G R T : 82. 602
Milik Perusahaan : LOMITA SHIPPING LTD
Bendera : PANAMA

dengan ship particulars sebagai terlampir (LAMPIRAN 2)

Adapun alasan dari Klaim adalah :

1. Kejadian

- a. Waktu : Tanggal 19 September 1992 pukul 23.32 WIB
(16.32 Universal Time Convention / UTC)
- b. Tempat : Selat Malaka pada posisi 04 33U - 098 43T
- c. Kejadian : MT. NAGASAKI SPIRIT terlibat dalam tubrukan dengan MV. OCEAN BLESSING, yang mengakibatkan kerusakan pada tangki muatan No. 4 P, 5 P dan 6 C di MT. NAGASAKI SPIRIT dan menumpahkan minyak ± 12.000 ton serta kedua kapal mengalami kebakaran.

- 4 -

Kejadian ini sebenarnya sudah diketahui secara luas, sekalipun demikian, terlampir kami sertakan surat-surat sebagai bukti atas kejadian ini :

- 1). Telegram dari Maritime Rescue Coordinating Centre (MRCC) Australia (LAMPIRAN 3).
- 2). Telegram dari Air Traffic Control Bandara Polonia, Medan (LAMPIRAN 4).
- 3). Fotokopi Deck Log Abstract kapal MT. NAGASAKI SPIRIT dari tgl 10 - 19 September 1992 (LAMPIRAN 5).
- 4). Fax dari TEEKAY SHIPPING (CANADA) LTD tanggal 19 September 1992 (LAMPIRAN 6).
- 5). Fax Surat Tugas dari PT. POLYNESIA BHAKTI ke PT. CARSURIN tanggal 21 September 1992 (LAMPIRAN 7).
- 6). Statement of Facts tanggal 23 September 1992 dari ADPEL Belawan (LAMPIRAN 8).

d. Keadaan laut dan cuaca :

Angin Timur laut (NE) dengan skala Beaufort 3, kecepatan kurang lebih 1 mil/jam dengan arah Barat laut.

Vide Weather report, gambar plotting gerakan minyak dan arus (LAMPIRAN 9).

e. Type of Oil

MT. NAGASAKI SPIRIT telah menumpahkan minyak sebagai berikut :

Type : Khafji Crude Oil

a. Sampel dari lokasi pencemaran :

- SG : 1,049

SKRIPSI TUNTUTAN DAN TUGI PENCEMARAN LAUT...

YULI BERLIANTIN

- SULFUR CONTANT : 2,12

- 5 -

b. Sampel dari tangki muatan :

- SG : 0,891
- VISE : 23,8
- FLASH POINT : 52° F
- POUR POINT : - 26° C
- CCR : 8,32
- SULFUR CONTANT : 2,45

Vide Laporan Hasil Analisa Laboratorium (LAMPIRAN 10).

f. Daerah Tercemar:

Jumlah tumpahan ± 5000 ton minyak menyebar dengan lebar ± 5 mil dan panjang ± 70 mil.

Terlampir sebagai bukti :

- 1) Peta Wilayah yang dicemari dan dipengaruhi oleh tumpahan minyak (LAMPIRAN 11).
- 2) Laporan daerah yang tercemar (LAMPIRAN 12).
- 3) Laporan Pemantauan tumpahan minyak dan Laporan tumpahan minyak (LAMPIRAN 13).

2. Atas kejadian tersebut Pemerintah R.I. cq. Departemen Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melakukan tindakan pencegahan dan pembersihan tumpahan minyak yang terdiri atas kegiatan-kegiatan sebagai berikut :

- a. Persiapan.
- b. Mengaktifkan Crisis Centre pada Kantor Pusat Ditjen. Perhubungan Laut (NOCOP), (LAMPIRAN 14).
- c. Menunjuk dan mengaktifkan OSC Belawan dalam hal ini Syahbandar Belawan. (LAMPIRAN 15).
- d. Mengerahkan fasilitas pencegahan dan pembersihan.
- e. Melaksanakan koordinasi dan komunikasi dengan semua pihak terkait di dalam dan di luar negeri.
- f. Melakukan penelitian dampak pencemaran.
- g. Membuat laporan.

3. Atas kejadian tersebut Negara Republik Indonesia menderita kerusakan oleh tumpahan minyak seluas 5 x 70 mil dan menimbulkan pencemaran dan perusakan terhadap :

- Fasilitas produksi perikanan dan species lainnya
- Ekosistem laut dan pantai.

4. Besarnya kerugian dirinci dalam bagian II, III dan IV Klaim ini.

II. BIAYA UNTUK TINDAKAN PENCEGAHAN DAN OPERASI PEMBERSIHAN.

(Nilai tukar pada saat kejadian US\$ 1 = Rp. 2.056)

1. Gambaran dari daerah yang tercemar (Delienasi) sesuai dengan LAMPIRAN 11, 12 dan 13 yang didukung dengan photo-photo (LAMPIRAN 16).

Biaya yang dikeluarkan untuk pembuatan peta adalah
 sejumlah : Rp. 504.500,- = US\$ 245,37
 (LAMPIRAN 17)

2. Analisis laboratorium dari sample minyak di lokasi kejadian menunjukkan jenis dan tipe minyak berasal dari MT. Nagasaki Spirit.

Berdasarkan data angin, pasang surut dan arus observasi dan plotting gerakan minyak sesuai LAMPIRAN 9, 11, 12 dan 13 menyatakan minyak hanyut ke arah perairan teritorial Indonesia dan pantai Timur Sumatera Utara.

Biaya analisis sample minyak : US\$ 558,75
 (LAMPIRAN 18).

3. Kegiatan:

- a. Pemantauan dari udara dengan pesawat NOMAD P.808 dan dari laut dengan KN.202-PARANG dan KN.206-GOLOK
- b. Operasi pencegahan dan pembersihan dengan TB ANOMAN VI, TB MUSI, TB UDAWA, PL KIJANG.
- c. Operasi Salvage dilaksanakan oleh SEMCO Singapore dengan menggunakan TB SALVERITAS, TB SALVENUS, TB SALVIGOUR, TB SALVALOUR, TB SALVALET, TB SALVENTA, TB SALVALIANT dan TB SALVERILLE.
- d. Melakukan komunikasi radio, telex, telephone dan kurir dalam negeri dan luar negeri.

- e. Melakukan survei lapangan dengan pemantauan di perairan dan pantai oleh expert dari BAPEDAL, LON - LIPI dan Ditjen Perikanan (6 orang)

- 7 -

- f. Pengamanan daerah kejadian dengan KRI SIADA, KRI SIRIBUA, KRI SIKUDA dan Kapal POL. 511.
- g. Menyemprot tumpahan minyak dengan dispersant.
- h. Rapat-rapat koordinasi konsultasi yang melibatkan instansi terkait dan para ahli yang relevan.
- i. Mengumpulkan, mengolah dan menganalisa dan memberkas dokumen yang dilakukan di Belawan dan di Jakarta.

Kegiatan-kegiatan tersebut diatas merupakan metode yang digunakan dalam penanggulangan pencemaran minyak akibat tubrukan tersebut.

Alasan dipilihnya metode kerja ini :

- Metode tersebut efektif untuk mencegah dan memperkecil penyebaran tumpahan minyak dan ancaman pencemaran di Perairan Indonesia.
- Penggunaan dispersant sesuai bagi minyak Khafji Crude Oil yang mempunyai titik beku rendah.
- Tindakan pencegahan serta pembersihan tersebut sesuai dengan National Contingency Plan.

Biaya :

ad a. Pemantauan udara dengan menyewa pesawat NOMAD P.808 sejak tanggal 20 September sampai dengan 29 September 1992 selama 10 hari @ 2 jam.
 10 hari x 2 jam x Rp. 1.440.000 = Rp. 28.800.000
 = US\$ 14 007,78
 (LAMPIRAN 19).

Pemantauan laut dengan menyewa KN.202-PARANG setiap 2 hari sekali ke lokasi sejak tanggal 20 September sampai dengan 20 Nopember 1992.

34 hari x 24 jam x Rp. 925.200 = Rp. 754.963.200
 = US\$ 367 200

- 8 -

Pemantauan laut dengan menyewa KN 206-GOLOK setiap 2 hari sekali ke lokasi sejak 20 September sampai dengan 20 Nopember 1992.

35 hari x 24 jam x Rp. 925.200 = Rp. 777.168.000
= US\$ 378 000

(LAMPIRAN 21 jo LAMPIRAN 33).

ad b. Pencegahan dan pembersihan dengan menyewa TB ANOMAN VI sejak 21 September sampai dengan 1 Oktober 1992 (selama 11 hari).

11 hari x 24 jam x Rp. 925.200 = Rp. 244.252.800
= US\$ 118 800

(LAMPIRAN 22 jo LAMPIRAN 33).

Pencegahan dan pembersihan dengan menyewa TB UDAWA sejak 21 September sampai dengan 23 September 1992 (selama 3 hari).

3 hari x 24 jam x Rp. 246.750 = Rp. 17.766.000
= US\$ 8 641,05

(LAMPIRAN 23 jo LAMPIRAN 33).

Pencegahan dan pembersihan dengan menyewa TB MUSI sejak 21 September sampai dengan 23 September 1992 (selama 3 hari).

3 hari x 24 jam x Rp. 164.500 = Rp. 11. 844.000
= US\$ 5 760,70

(LAMPIRAN 24 jo LAMPIRAN 33).

Pengangkutan personil ke lokasi kejadian dengan menyewa PL KIJANG sejak tanggal 21 September sampai dengan 23 September 1992 (selama 3 hari).

1 hari x 24 jam x Rp. 164.500 = Rp. 3.948.000
= US\$ 1 920,23

(LAMPIRAN 25 jo LAMPIRAN 33).

ad d. Biaya administrasi dan komunikasi :

- Telephone :

a. Oktober = Rp. 9.787.525.-

b. Nopember = Rp. 1.018.765.-

Rp. 588.940.-

c. Desember = Rp. 869.605.-

Rp. 755.040.-

SKRIPSI Jumlah TUNTUTAN GANTRUG PENCEMARAN LAUT. = US\$ YUG BERILANG 62
(LAMPIRAN 26)

- 9 -

- Typist
 20 hari x 4 orang x Rp. 50.000 = Rp. 4.000.000
 = US\$ 1 945,52
 (LAMPIRAN 27).

ad f. Pemantauan dan pengamanan dengan menyewa 3 kapal TNI
 AL (KRI SIADA, KRI SIKUDA, KRI SIRIBUA masing-masing
 4.400 PK) sejak 20 September sampai dengan 29
 September 1992 (selama 3 hari).
 3 x 10 hari x 24 jam x Rp.925.200 = Rp. 666.144.000
 = US\$ 324 000

Pemantauan dan pengamanan dengan menyewa kapal POL
 511 sejak 20 September sampai dengan 29 September
 1992 (selama 9 hari).
 9 hari x 24 jam x Rp. 925.200 = Rp. 199.843.200
 = US\$ 97 200
 (LAMPIRAN 28 jo LAMPIRAN 33).

ad g. Biaya rapat dan koordinasi.
 20 kali x 30 orang x Rp. 50.000 = Rp. 30.000.000
 = US\$ 14 591,43
 (LAMPIRAN 29).

4. Jumlah hari kegiatan pencegahan dan pembersihan dari
 tanggal 20 September sampai dengan tanggal 30 Nopember
 1992 adalah 72 hari, sesuai dengan jurnal kegiatan OSC dan
 NOCOP.

(LAMPIRAN 30) : - jurnal OSC, jurnal NOCOP.
 - persetujuan ijin berlayar MT. NAGASAKI
 SPIRIT.
 - laporan dari expert dampak lingkungan.

5. Biaya Tenaga Kerja.
 a. NOCOP Jakarta

1. expert
 11 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 20 = US\$ 126 720

2. supervisor
 10 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 15 = US\$ 86 400

SKRIPSI TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT... YULI BERLIANTIN
 3. operator
 4 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 12 = US\$ 27 648

- 10 -

4. administrasi			
2 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 8	= US\$	9 216	
5. caraka			
2 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 6	= US\$	6 912	

Jumlah (a)	= US\$	256 896	

(LAMPIRAN 31 : Dasar Perhitungan
LAMPIRAN 14 : Jumlah dan klasifikasi personil)

b. POSKOLOK

1. expert

4 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 20 = US\$ 46 080

2. supervisor

4 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 15 = US\$ 34 560

3. operator

4 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 12 = US\$ 27 648

4. administrasi

6 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 8 = US\$ 27 648

5. caraka

6 orang x 72 hari x 8 jam x US\$ 6 = US\$ 20 736

Jumlah (b) = US\$ 156 672

(LAMPIRAN 31 : Dasar Perhitungan

LAMPIRAN 14 : Jumlah dan klasifikasi personil)

Jumlah (a) + (b) = US\$ 413 568

6. Biaya perjalanan.

Biaya perjalanan dan lumpsum tenaga ahli dari Jakarta ke lokasi kejadian Medan / Belawan.

1). Air ticket, taxi dan luggage

19 orang x US\$ 486 = US\$ 9 234

2). Transportasi dan Lumpsum expert

Rp. 7.725.300.- = US\$ 3 757,44

(LAMPIRAN 32) TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT...

YULI BERLIANTIN

SKRIPSI

7. Biaya Peralatan

Sewa Megator pump dan Sprayer dispersant
 2 hari x Rp.32.150 Rp. 64.300 = US\$ 31,27
 (LAMPIRAN 33).

8. Biaya Bahan.

Untuk membersihkan minyak yang menuju pantai Timur Sumatera dipakai bahan kimia berupa dispersant 200 liter merk COREXIT type BP 1100 X dan 200 liter merk COREXIT type BP LTX 100.
 400 liter x Rp. 12.000 = Rp. 4.800.000 = US\$ 2 334,63
 (LAMPIRAN 34).

Jumlah sub total II = US\$ 1 768 128,79

III. KERUGIAN EKONOMI.

Tumpahan minyak dari MT. NAGASAKI SPIRIT yang menyebar dipermukaan laut, dan bergerak mendekati kearah pantai Sumatera Utara serta yang mengendap di dasar laut mengakibatkan migrasi dari ikan-ikan komersial dan dapat mematikan kehidupan species-species yang kecil dan lemah serta mengganggu regenerasi ikan dan species lainnya (larva, gamet, fin fish, benthos dan lain-lain).

HNSI cabang Medan telah menyatakan bahwa kerugian ekonomi yang diderita nelayan setempat -mencapai sekitar US \$ 2.400.000.000 (Vide LAMPIRAN 35).

Usaha untuk meminimalkan kerugian ini terhambat oleh faktor - faktor sebagai berikut :

- Tubrukan kapal terjadi di malam hari dan ditempat yang sulit dijangkau oleh Response Team ;
- Tubrukan tersebut mengakibatkan terjadinya kebakaran, sehingga kegiatan utama dalam menanggulangi akibatnya diarahkan pada usaha untuk memadamkan kebakaran dan mencegah membesarnya kebakaran.

Sepanjang yang dapat diamati, Kerugian ekonomi diperkirakan sebagai berikut :

1. Penurunan pendapatan masyarakat sejumlah Rp. 556.854.909
 = US\$ 270 843,82

- 12 -

2. Penurunan hasil produksi sejumlah Rp. 410.881.886
 = US\$ 199 845,27
 (LAMPIRAN 37 jo LAMPIRAN 39).

3. Penurunan pendapatan Pemerintah Daerah
 sejumlah Rp. 27.842.645,- = US\$ 13 542,14
 (LAMPIRAN 38 jo LAMPIRAN 39). -----

Jumlah sub total III = US\$ 484 231,23

Perhitungan tersebut dilakukan dengan memakai metoda statistik. (LAMPIRAN 39).

KERUGIAN EKOLOGI.

Untuk kepentingan ini, sesuai dengan ketentuan Konvensi Brussels 1961 dan pasal 20 ayat 2 dan 3 UU No 4 Tahun 1982 tentang Lingkungan Hidup, penuntut klaim mengajukan permohonan agar dilakukan penelitian / survey bersama mengenai:

1. Kerugian ekologi yang diakibatkan oleh pencemaran dan perusakan lingkungan laut ;
2. Program/proyek yang relevan untuk meneliti, menganalisis dan menghitung biaya pemulihan lingkungan.

Biaya penelitian/survey bersama ini menjadi tanggungjawab pihak polluter/insurer.

Besar ganti kerugian yang dituntut meliputi :

- Ganti kerugian atas kerugian ekologi yang nyata-nyata diderita; dan
- Pembayaran biaya yang diperlukan untuk pelaksanaan program/proyek perbaikan/pemulihan lingkungan hidup. Ganti kerugian tersebut harus dibayar sesudah ditentukan besarnya berdasarkan hasil penelitian/survey bersama.

V. T U N T U T A N .

Berdasarkan uraian diatas, bersama ini kami mengajukan tuntutan sebagai berikut:

1. Agar segera dibayar biaya yang dikeluarkan untuk operasi pencegahan dan pembersihan sejumlah US\$ 1 768 128,79 (vide bagian II diatas)
2. Agar segera dibayar ganti kerugian atas kerugian ekonomi yang sudah dapat ditaksir, sejumlah US\$ 484.231,23 (vide bagian III di atas)
3. Agar disediakan biaya sejumlah US\$ 250.000 untuk kepentingan pelaksanaan survey bersama dalam menentukan:
 - a. Pencemaran/perusakan lingkungan hidup yang terjadi sebagai akibat kejadian sebagaimana dimaksud dalam bagian I diatas.
 - b. Program/proyek yang diperlukan bagi pemulihan lingkungan hidup tersebut;
4. Sesudah penelitian/survey bersama tersebut dilaksanakan, agar segera membayar ganti kerugian atas kerugian ekologi dan pemulihan lingkungan hidup, yang jumlahnya ditentukan atas dasar hasil penelitian / survey bersama tersebut.

Jakarta, 17 Mei 1994

KUASA PEMOHON KLAIM



YOSEPH SUARDI SABDA, SH LL.M



FARCHAN SUNYOTO, SH LL.M

PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
P.T. POLYNESIA BHAKTI

EXPORTS - IMPORTS - AGENCIES

Correspondents of
Protection and In-
demnity Association
(P & I - Clubs)

Our reference : PI/242/92/J

Your reference : ---

Our letter No. : PB/076/94

Address : 16, Jl. Kebon Sirih, JAKARTA 10110

Phones : 3843656 (5 lines)
3852771, 360623

Fax : 62.21.367527
62.21.3843885

Telex : 46383 HELLAS IA

Cable : POLYBA JAKARTA

Date : 31 Mei, 1994.

Kepada

Yth. Bapak Yoseph Suardi Sabda, S.H., LL.M.

Bapak Farchan Sunyoto, S.H., LL.M.

d/a Jaksa Agung Muda

Perdata & Tata Usaha Negara

Kejaksaan Agung R.I.

Jl. Sultan Hasanudin No. 1

Kebayoran Baru

Jakarta Selatan

Dengan hormat,

Perihal : Claim berhubungan dengan tabrakan antara M.T. "Nagasaki Spirit" dan m.v. "Ocean Blessing" pada 19 September 1992.

Bersama ini kami tegaskan bahwa kami telah menerima klaim Bapak tertanggal 17 Mei 1994 yang ditujukan kepada :

1. Teekay Shipping (Canada) Ltd., Vancouver B.C. Canada V6C 3L6.
2. The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd., London.
3. International Oil Compensation Fund, London, U.K.

Mengingat bahwa tidak ada satu pun dari perusahaan-perusahaan tersebut diatas memahami bahasa Indonesia, sedangkan baik rincian klaim Bapak berikut dokumen-dokumen pendukungnya semua adalah dalam Bahasa Indonesia, maka pada phase ini kami hanya baru dapat mengirim dengan Fax tindakan dari surat pengantar Bapak tertanggal 17 Mei 1994 kepada The Britannia P. & I. Club di London, karena mereka-lah yang merupakan principals kami secara langsung.

ENC.

Adapun permintaan kami kepada principals kami tersebut apakah perlu kami membuat terjemahan lengkap dalam bahasa Inggris dari dokumen-dokumen pendukung yang bersangkutan yang jumlahnya sangat besar (timbangan masing-masing file dokumen pendukung adalah 5 kg), hal mana jelas akan memerlukan waktu cukup lama, atau untuk sementara waktu kami hanya memberi keterangan singkat dari dokumen-dokumen tersebut sedangkan terjemahannya dapat menyusul kemudian. Hal yang terakhir adalah yang disetujui oleh Club, hal mana akan memberi kesempatan pada Club untuk mempelajari klaim Bapak tanpa kehilangan terlampau banyak waktu.

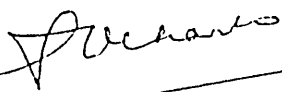
Mengingat bahwa kapal M.T. "Nagasaki Spirit" milik Teekay Shipping adalah anggota dari The Britannia P. & I. Club yang berarti bahwa tanggung jawab pemilik kapal tersebut terhadap pihak ketiga ditangani sepenuhnya oleh Club tersebut, maka kami mohon persetujuan Bapak agar kami tidak meneruskan klaim Bapak kepada pemilik kapal tersebut, yakni karena kedua pihak tersebut dapat dianggap sebagai satu badan, hingga klaim yang diajukan dalam rangka CLC ditangani penuh oleh Club.

Kemudian kami diberitahukan oleh Club bahwa klaim ini adalah juga diluar bidang ("scope") dari International Oil Pollution Compensation Fund, maka kami pun mohon persetujuan Bapak agar supaya kami tidak meneruskan klaim Bapak berikut dokumen-dokumen pendukungnya kepada Badan International tersebut.

Demikianlah penjelasan kami untuk sementara waktu dan kami akan memberitahukan Bapak selekasnya ada berita-berita lebih lanjut.

Atas perhatian serta pengertian Bapak kami ucapkan banyak terima kasih.

Hormat kami,



Soeharto, S.H.
Direktur

RMS/as

IR PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
KEJAKSAAN AGUNG REPUBLIK INDONESIA
J A K A R T A

Nomor : B-001/6/1994
Sifat : Biasa
Lampiran : -
Perihal : Claim berhubungan
dengan tabrakan
antara M.T.Naga-
saki Spirit dan
M.V. Ocean Blessing
pada 19 September 1992.

Jakarta, 30 Juni 1994
KEPADA YTH.
DIREKTUR PT. POLYNESIA
BHAKTI
DI -
J A K A R T A

Dengan hormat,

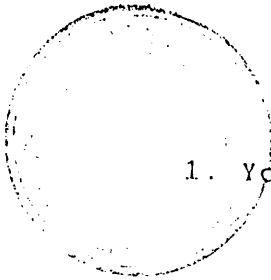
Memenuhi surat Saudara Nomor : PI/242/92/J
dan PB/076/94 tanggal 31 Mei 1994 perihal seperti
tersebut pada pokok surat, bersama ini kami
sampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Kami ucapkan terima kasih atas kesediaan
PT. Polynesia Bhakti untuk membantu pemrosesan
klaim Pemerintah Republik Indonesia sehubungan
dengan kasus pencemaran laut akibat tabrakan
M.T. Nagasaki Spirit dengan M.V. Ocean
Blessing.
2. Memperhatikan saran Saudara, maka :
 - 2.1. untuk sementara waktu, kami bersedia
untuk tidak meneruskan klaim kami kepada
Perusahaan Teekay Shipping (Canada) Ltd.
 - 2.2. mengenai hubungan dengan Internasional
Oil Pollution Compensation Fund, kami
akan mengupayakan claim secara
tersendiri.

Demikian agar maklum dan terima kasih atas
perhatiannya.

Hormat kami,

KUASA PEMOHON KLAIM



Jhedri

1. Yoseph Suardi Sabda, SH.LL.M

Farchan

2. Farchan Sunyoto, SH.LL.M

Tembusan kepada Yth :

1. Bapak JAM DATUN
2. Bapak Direktur PPH pada JAM DATUN
- ③ A r s i p .-

IR-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
KEJAKSAAN AGUNG REPUBLIK INDONESIA
J A K A R T A

Nomor : R-019/G.4/8/1994
Sifat : Rahasia
Lampiran : -
Perihal : Klaim dalam kaitannya dengan kasus tabrakan antara M.T. Nagasaki Spirit dan M.V. Ocean Blessing pada 19 September 1992.

Jakarta, 31 Agustus 1994
KEPADA YTH.
DIREKTUR PT. POLYNESIA
BHAKTI
Jl. Kebon Sirih 16
DI -
J A K A R T A

Sehubungan dengan klaim seperti tersebut pada pokok surat yang diajukan oleh Jaksa Pengacara Negara pada tanggal 17 Mei 1994, bersama ini kami sampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Sampai saat ini, telah lebih dari 3 (tiga) bulan sejak klaim diajukan, kami tidak meherima berita lebih lanjut tentang proses penyelesaian klaim tersebut, selain dari surat PT. Polynesia Bhakti Nomor : PI/242/92/J - PB/076/94 tanggal 31 Mei 1994 yang memberitahukan telah diteruskannya klaim tersebut kepada the Britannia P & I Club di London.
2. Sesuai dengan ketentuan yang berlaku, klaim yang kami ajukan telah dilengkapi dengan alat-alat bukti (data pendukung) yang diperlukan, sehingga penelitian kebenaran isinya tidak memerlukan waktu yang relatif lama.
3. Memenuhi permintaan PT. Polynesia Bhakti, kami telah menyetujui untuk menanggukhan pengajuan klaim terhadap Teekay Shipping Ltd. (Perusahaan pemilik MT. Nagasaki Spirit). Namun, perlu diingat bahwa menurut ketentuan hukum Indonesia, yaitu pasal 742 KUHD tuntutan penggantian kerugian yang ditimbulkan oleh tabrakan kapal harus diajukan dalam tenggang waktu 2 (dua) tahun sejak peristiwa tabrakan terjadi.
4. Sehubungan dengan hal tersebut pada butir 3, kami mohon bantuan Saudara agar klaim kami dapat diselesaikan selambat-lambatnya pada tanggal 17 September 1994, karena berdasarkan ketentuan pasal 742 KUHD tersebut, klaim kami akan menjadi daluwarsa pada tanggal 18 September 1994. Jika sampai tanggal tersebut klaim Pemerintah Republik Indonesia masih belum dapat diselesaikan, maka

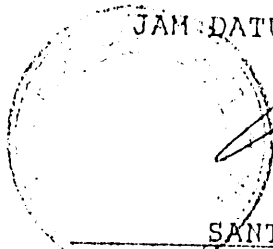
- 2 -

untuk mencegah kadaluwarsa kami terpaksa harus mendaftarkan gugatan atas perkara ini di Pengadilan yang berwenang.

5. Perlu kami jelaskan bahwa sekalipun atas perkara ini telah diajukan gugatan perdata ke Pengadilan, tetapi proses negosiasi dapat terus dilanjutkan, sesuai dengan ketentuan pasal 130 HIR yaitu penyelesaian secara damai dalam perkara perdata harus tetap diusahakan.

Demikian untuk menjadi maklum dan atas kerjasama yang baik kami ucapkan terima kasih.

DIREKTUR PEMULIHAN DAN PERLINDUNGAN HAK
JAM DATUN KEJAKSAAN AGUNG R.I.



SANTOSO WIWOHO, SH

JAKSA UTAMA MADYA NIP. 230007634

Tembusan kepada Yth :

- . Bapak JAM DATUN (sebagai laporan)
 - . Jaksa Pengacara Negara yang ditugaskan
 - . A r s i p .-
-

P.T. POLYNESIA BHAKTI

EXPORTS - IMPORTS - AGENCIES

Correspondents of
Protection and In-
demnity Association
(P & I - Clubs)Address : 16, Jl. Kebon Sirih, JAKARTA 10110
Phones : 3843656 (5 lines)
3852771, 360623
Fax : 62.21. 3457527
62.21. 3843885
Telex : 46383 HELLAS IA
Cable : POLYBA JAKARTAOur reference : PI/242/92/J
Your reference : R-019/G. 4/8/1994
Our letter No. : PB/139/94Date :
5 Oktober 1994Kepada
Yth. Bapak Direktur Pemulihan
dan Perlindungan Hak Jam Datun
Kejaksaan Agung Republik Indonesia
Jl. Sultan Hasanudin No. 1
Kebayoran Baru
Jakarta Selatan

Dengan hormat,

Perihal : Klaim dalam kaitannya dengan kasus
tabrakan antara M.V. "Nagasaki Spirit" dan
M.V. "Ocean Blessing" pada 19 September 1994.Menunjuk pada perihal tersebut diatas dengan ini kami
beritahukan bahwa kami menerima berita fax dari principals kami
the Britannia Steamship F.&I. Club London yang menyatakan bahwa
diharapkan mereka dapat memberikan "preliminary views" mengenai
persoalan ini pada akhir bulan ini (akhir Oktober 1994).Sementara itu Principals kami mengingatkan sekali lagi bahwa
Teekay Shipping (Canada) Ltd. adalah hanya Agent kapal dan oleh
karena itu tidak ada hubungannya dengan persoalan ini.
Selanjutnya dijelaskan oleh principals kami bahwa pemilik dari
"Nagasaki Spirit" adalah Lancer Navigation dan pencarternya
(bareboat charterer) adalah Nagasaki Spirit Inc., sedangkan
manager dari kapal ini adalah Teekay Shipping Ltd., Nassau.Untuk jelasnya kami lampirkan photocopy dari berita fax yang
bersangkutan tertanggal 4 Oktober 1994.
Dengan demikian maka penyelesaian klaim ini nantinya akan
dilakukan oleh Principals kami Britannia F.&I. Club London
sehubungan dengan coverage CLCnya.Hormat kami,
P.T. POLYNESIA BHAKTI
SOEHARTO, S.H.
Direktur

SKRIPSI

TUNTUTAN GANTI RUGI PENCEMARAN LAUT...

YULI BERLIANTIN

IR-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

ACTIVITY REPORT

RECEPTION OK

INCOMING TELEFAX

TRANSACTION # 36882
 CONNECTION TEL 0714033942
 CONNECTION ID G3
 START TIME 10/04 20:52
 USAGE TIME 00' 44
 PAGES 1

DATE - 5 OCT 1994

COPY FAX RCD BY

COPY FAX RCD BY

COPY FAX RCD BY

4016

SENT BY: Communications Dept ; 4-10-91 ; 14:54 ; Tindall Riley & Dept- 62 21 3643005: # 1 / 1

FAX TO POLYNESIA BHAKTI - JAKARTA

FROM BRITANNIA P&I CLUB, LONDON
 Fax No. 071-403 3942
 Telephone No. 071-407 3588

Destination fax no: SC:24 M/B

Pages incl. this 1

cc. Teekay Shipping (Canada) Ltd. - Vancouver
 Attn: Vinay/Dev Hildebrand - Insurance Dept
 Fax : SC:22 M/A

cc. International Tanker Owners Pollution Federation - London
 Attn: Mr. Brian Dicks
 Fax : SC:114 M/B

Date : 4 October 1994

Attn: H. Tsounas

Ofaf: TJE/3/92/3043/pac
 Yrof: PI/242/92/J

"NAGASAKI SPIRIT" C/W "OCEAN BLESSING"
 at Malacca Straits 19.9.92

TYT 4th November 1994.

We certainly hope to be in a position to provide you with preliminary views regarding this matter by the end of this month.

We take this opportunity to remind you that Teekay Shipping (Canada) Ltd. are not concerned with this matter. The owner of the "Nagasaki Spirit" was Lancer Navigation and her bareboat charterer was Nagasaki Spirit Inc. Teekay Shipping Ltd., Nassau were managers of this ship. Teekay Shipping in Canada are agents only and are therefore not concerned.

This should be academic given that we have asked for claims to be dealt with by the Association since cover for CLC claims is provided.

Regards,

T.J. Fuller

IR-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
P.T. POLYNESIA BHAKTI

EXPORTS – IMPORTS – AGENCIES

Correspondents of
Protection and In-
demnity Association
(P & I – Clubs)

Our reference : PI/242/92/J
Your reference : R-019/G.4/8/1994
Our letter No. : PB/155/94

Address : 16, Jl. Kebon Sirih, JAKARTA 10110
Phones : 3843656 (5 lines)
 3852771, 360623
Fax : 62.21. 3457527
 62.21. 3843885
Telex : 46383 HELLAS IA
Cable : POLYBA JAKARTA

Date 16 November 1994

Kepada :
Yth. Bapak Direktur Pemulihan
dan Perlindungan Hak Jam Datun
Kejaksanaan Agung Republik Indonesia
Jl. Sultan Hasanudin No.1
Kebayoran Baru
Jakarta Selatan

Dengan hormat,

Perihal : Klaim dalam kaitannya dengan kasus tabrakan antara M.V. "Nagasaki Spirit" dan M.V. "Ocean Blessing" pada 19 September 1994.

Bersama ini kami lampirkan tundangan dari surat tertanggal 31 Oktober 1994 yang baru kami terima dari principals kami The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, London, yang lazim disebut The Britannia P.&I. Club.

Agar supaya lebih mudah untuk mempelajari apa yang dikemukakan dalam surat tersebut, maka bersama ini kami sampaikan ringkasannya yakni sebagai berikut :

- Klaim diajukan kepada Teekay Shipping (Canada) Limited yang bukan pemilik dari kapal "Nagasaki Spirit", tetapi hanya merupakan Agen dari Managers (Pengelola) dari kapal tersebut. Selain dari itu pemilik dari kapal "Nagasaki Spirit" kini tidak lagi merupakan anggota dari The Britannia Steam Ship Insurance Association, namun demikian principals kami tersebut akan melanjutkan penugasan klaim yang bersangkutan berdasarkan penentuan CLC 1969.
- Principals kami mengerti bahwa Pemerintah Indonesia telah mengeluarkan ongkos-ongkos yang dapat diperoleh kembali, namun principals kami harus menaati ketentuan-ketentuan dari CLC berikut pengತ್ರapaannya dan harus pula memperhatikan norma-norma dari masyarakat internasional, dari IOPC Fund dan dari rekan-rekan P.&I. Club mengenai dapat diterimanya klaim-klaim bertalian dengan kerusakan karena polusi minyak.

Maka hal-hal yang dikemukakan selanjutnya harus dilihat dalam rangka dan dari sudut tersebut diatas.

Tabrakan antara NAGASAKI SPIRIT dan OCEAN BLESSING terjadi pada tanggal 19.9.1992 tengah malam pada posisi $4^{\circ} 33'$ Utara dan $98^{\circ} 43'$ Timur, yaitu terletak diluar perairan teritorial, tetapi didalam zone ekonomi Indonesia .

Pengamatan-pengamatan yang dilakukan oleh Angkatan Laut Amerika Serikat dan para perwakilan dari Internasional Tanker Owners Pollution Federation menunjukkan bahwa tumpahan minyak mula-mula bergerak ke jurusan Barat-Laut dengan jarak sekitar 25 nautical miles sejajar dengan pantai Indonesia. Bagian terbesar dari tumpahan minyak itu kemudian menghilang (menguap), namun pulau Langkawi dan pantai Malaysia yang terdekat masih terkena.

P.&I. Club berharap bahwa claimant dapat memberi bukti bahwa tumpahan minyak memasuki perairan teritorial Indonesia, yakni dengan memperlihatkan pada pertemuan di Jakarta pada P.&I. Club bukti-bukti sebagai photo-photo atau rekaman video.

P.&I. Club kemudian memberi komentarnya sebagai berikut :

Biaya Penanggulangan berikut Pembersihan - USD.1,768,128.79.-

- Untuk musibah sebesar ini suatu pemantauan dari udara sangat dapat dimengerti dan oleh karena itu klaim yang bersangkutan dapat disetujui oleh P.&I. Club.
- Lain soalnya dengan pemantauan dari laut yang lebih sulit untuk dibenarkan, apalagi dimana suatu pemantauan udara yang ter-koordinir telah dilakukan. Dalam hal ini jumlah yang diklaim untuk pemakaian kapal-kapal guna melakukan pemantauan di laut adalah sangat tinggi. Mungkin rincian dapat diberikan tentang pekerjaan yang dilakukan oleh 2 kapal nelayan yang bersangkutan dan bahan-bahan pendukung lebih lanjut dapat diberikan untuk membenarkan jumlah yang diklaim.
- Biaya-biaya yang diklaim untuk Administrasi berikut Komunikasi untuk jangka waktu 90 hari dianggap sebagai suatu jangka waktu yang sangat panjang bila dilihat dari sudut tindakan-tindakan yang diambil untuk menanggulangi tumpahan minyak yang bersangkutan. Mungkin tercakup dalam jangka waktu itu tindakan-tindakan lain yang tidak termasuk (dilindungi) oleh CLC 1969.

- Jumlah yang cukup besar di-klaim untuk pemakaian kapal guna menjaga keamanan. Pekerjaan demikian walaupun mungkin perlu karena adanya salvage operation, namun tidak termasuk dalam bidang CLC 1969.
- Pekerjaan pembersihan di laut memerlukan waktu yang relatif singkat dan tergantung pada penjelasan-penjelasan lebih lanjut tentang pekerjaan apa telah dilakukan dan diskusi mengenai tarif-tarif yang di-klaim, P.&I. Club mengharapkan bahwa klaim yang bersangkutan dapat mereka terima, sedikit-dikitnya sebagian dari klaim ybs.
- Pemakaian alat-alat dan dispersants adalah sesuai dengan apa yang Club bayangkan untuk penanggulangan tumpahan minyak yang terjadi.
- P.&I. Club ingin diberi penjelasan tentang pertemuan-pertemuan yang dilakukan dalam jangka waktu yang berjumlah 20 hari dan dihadiri oleh 30 orang. Mungkin sebagian dari klaim ini dapat diterima oleh P.&I. Club, walaupun masih diperlukan penjelasan tentang maksud/tujuan dari pertemuan-pertemuan tersebut. Peran dari para expert, supervisor, tenaga administrasi, caraka dan on-site personnel, masih perlu diberikan penjelasan lebih lanjut, begitupun diperlukan penjelasan tentang jangka waktu yang dipergunakan. Mungkin ini harus dibagi antara apa yang dapat masuk CLC 1969 dan apa yang harus dianggap sebagai aktivitas lain-lain. (di luar CLC 1969).

Kerugian Ekonomi - USD.484,231.23.-

P.&I. Club menjelaskan bahwa kerugian ekonomi secara teoritis atau spekulatif tidak termasuk dalam bidang kerusakan karena polusi dan oleh karena itu tidak dapat diterima baik oleh CLC 1969 ataupun oleh Fund Convention.

Kerugian ekonomi aktual berdasarkan angka-angka statistik mungkin dapat diterima dan oleh karenanya adalah penting bahwa adanya bukti-bukti bertalian dengan kehilangan pendapatan, produksi dan pajak. Untuk itu P.&I Club mohon diberikan pada pertemuan yang akan datang di Jakarta, dokumen-dokumen pendukung secara lengkap agar supaya klaim yang bersangkutan dapat dianalisa dan dipertimbangkan secara baik.

Survey bersama guna menentukan kerusakan lingkungan - USD.250,000.-

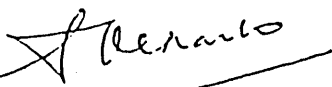
Biaya untuk melaksanakan survey sebagai dimaksudkan oleh claimant, menurut P.&I. Club tidak termasuk dalam scope dari CLC 1969 atau the Fund Convention dan oleh karena itu tidak dapat diterima.

Demikianlah untuk sementara waktu pendapat dari principals kami dan mereka sangat mengharapkan agar dapat bertemu di Jakarta dengan para pejabat dari Kantor Kejaksaan Agung yang menangani klaim ini, karena principals kami juga ingin agar supaya klaim ini dapat diselesaikan dalam waktu yang singkat.

Oleh karena itu maka principals kami mengharapkan agar supaya dokumen-dokumen pendukung dan lain-lain bukti dapat diberikan kepada mereka hingga mereka dapat memberi penjelasan sejauh mana mereka dapat memberi dukungan kepada klaim Pemerintah Indonesia yang diajukan berdasarkan CLC 1969.

Demikianlah ringkasan dari tanggapan principals kami atas klaim Bapak dan kini kami menunggu jawaban Bapak untuk segera kami teruskan kepada principals kami di London untuk mana kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,



Soeharto S.H.

Direktur

