

# PENERAPAN PENGATURAN PEMBUANGAN LIMBAH MINYAK KE LAUT OLEH KAPAL TANKER DILIHAT DARI PERSPEKTIF HUKUM LINGKUNGAN DI INDONESIA

*Diah Okta Permata W<sup>1</sup>*

*Irma Gusmayanti*

*Ria Maya Sari*

## **Abstrak**

Pencemaran lingkungan laut karena minyak bumi umumnya bersumber dari kapal tanker, baik yang berasal dari tangki bahan bakar kapal itu sendiri atau minyak kotor yang terdapat di dalam kamar mesin maupun minyak sebagai kargo (muatan). Pencemaran laut dapat berdampak sangat luas terhadap segala kehidupan baik di laut maupun daratan yang terkena pencemaran, sehingga adanya pemikiran siapa yang akan memberikan ganti rugi apabila terjadi pencemaran laut perlu diatur secara jelas. Pengaturan mengenai tanggung jawab pencemaran laut bagi kapal-kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan (tanker) terdapat dalam *Civil Liability Convention 1969*. Upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut telah dilakukan oleh Indonesia dengan meratifikasi beberapa konvensi internasional seperti *Civil Liability Convention 1969*. Bagi Negara peserta *Civil Liability Convention 1969*, langkah-langkah yuridis yang perlu disiapkan adalah menyusun dan menetapkan ketentuan peraturan nasional di bidang pencemaran lingkungan laut dan/atau perairan di sekitarnya, dalam hal ini ketentuan peraturan oleh masing-masing Negara peserta disesuaikan dengan kebutuhannya dengan berpegang atau berpedoman pada tatanan hukum internasional yang berlaku.

**Kata kunci:** Pencemaran laut, limbah, hukum lingkungan

---

<sup>1</sup> Diah Okta Permata. W., S.H., MKN, adalah Konsultan Bisnis di Direktorat Kemitraan dan Inkubator Bisnis Universitas Indonesia

## **Abstract**

*The marine environmental pollution due to oil are generally sourced from the tanker, both derived from the fuel tank of the vessels itself or dirty oil inside engine compartment and oil as cargo. Marine environmental pollution can impact very broadly against all life either in the sea or land affected by the pollution, so any thought of who would provide compensation in the event of marine environmental pollution needs to be clearly regulated. The regulation of marine environmental pollution liability for vessels that carry oil as cargo (tanker) are regulated in Civil Liability Convention 1969 (CLC 1969). The Preventions and controls of marine pollution have been made by Indonesia to ratify several international Conventions such as Civil Liability Convention 1969. For the member states of Civil Liability Convention 1969, juridical measures that need to be prepared is to compose and establish national regulations in the field of marine environmental pollution and/or the surrounding waters, in the provisions of regulation by each the member states needs to be adjusted to hold or guided by existing international legal order.*

**Keywords:** *Sea pollution, waste, environmental law*

## **1. Pendahuluan**

### **1.1. Latar belakang**

Sumber utama pencemaran laut biasanya berasal dari tumpahan minyak yang bersumber dari kegiatan operasional kapal, pengeboran lepas pantai (eksplorasi) maupun akibat kecelakaan kapal. Setiap tahunnya 3 sampai 4 juta ton minyak bumi mencemari lingkungan laut.<sup>2</sup> Pencemaran minyak bumi yang disebabkan oleh kapal umumnya disebabkan oleh tumpahan minyak dari kapal, baik yang berasal dari tangki bahan bakar kapal itu sendiri atau tumpahan minyak dari kapal akibat proses pembuangan minyak kotor yang terdapat di dalam kamar mesin maupun minyak sebagai kargo (muatan).<sup>3</sup>

Pencemaran laut juga dapat berupa akibat dari pengoperasian kapal dan atau kecelakaan kapal baik secara sengaja dan atau tidak disengaja, namun akibat pencemaran laut berdampak sangat luas terhadap segala kehidupan baik

---

<sup>2</sup> Koesnadi Hardjasoemantri, 2001, *Hukum dan Lingkungan Hidup di Indonesia*, Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, hal. 261.

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

di laut maupun daratan yang terkena pencemaran, sehingga muncul pemikiran siapa yang akan memberikan ganti rugi apabila terjadi pencemaran laut.

Pengaturan mengenai tanggung jawab pencemaran laut bagi kapal-kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan (tanker) terdapat dalam *Civil Liability Convention 1969* (CLC 1969). Dalam ketentuan hukum nasional Indonesia belum ada pengaturan tersendiri mengenai pencemaran laut oleh minyak, baik yang bersumber dari kapal. Peraturan yang ada hanya bersifat sebatas mencegah terjadinya pengotoran laut, misalnya dengan meratifikasi beberapa konvensi internasional seperti *Civil Liability Convention 1969*.

### **A. Aspek Hukum Dan Pengaturan Pembuangan Limbah Minyak Ke Laut (Dumping)**

Sumber pencemaran laut yang bersumber dari kapal diklasifikasikan menjadi empat macam, yaitu kegiatan operasi kapal, pembuangan secara sengaja (*dumping*), kegiatan di dasar laut dan kegiatan di darat. Dalam hal pencemaran laut yang bersumber dari *dumping* (pembuangan secara sengaja ke laut), *The London Dumping Convention 1972* yang telah digantikan melalui *Protocol 1996* merupakan instrumen hukum internasional yang bertujuan untuk mengendalikan pencemaran laut yang bersumber dari pembuangan limbah dan bahan lainnya yang dilakukan secara sengaja. Beberapa pengaturan yang mengatur mengenai pembuangan limbah minyak ke laut (*dumping*) setelah *London Dumping Convention 1972* adalah sebagai berikut:

#### **1. *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Waste and Other Matter 1972***

Kesadaran pencegahan pencemaran laut akibat pembuangan limbah dan bahan berbahaya mendorong dilakukannya Konferensi PBB di Stockholm pada tahun 1972 yang merekomendasikan agar setiap pemerintah harus menjamin pembuangan yang terkendali ke laut oleh warga negara mereka di manapun, atau oleh setiap orang di wilayah dalam yurisdiksi mereka, dan setiap pemerintah terus bekerja ke arah penyelesaian dan pemberlakuan dengan sesegera mungkin menyusun suatu ketentuan hukum yang menyeluruh bagi pengendalian pembuangan limbah di laut. Tindak lanjut dari rekomendasi tersebut adalah diadakannya konferensi di London tanggal 30 Oktober - 13 November 1972 yang berhasil merumuskan dan melahirkan Konvensi tentang Pencegahan Pencemaran Laut akibat Pembuangan Limbah dan Bahan Lainnya atau *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Waste and Other Matter 1972* (selanjutnya disebut *London Dumping Convention*). Konvensi

ini terbuka untuk ditandatangani pada tanggal 29 Desember 1972 di Kota London, Mexico City, Moscow, dan Washington, dan berlaku penuh sejak tanggal 30 Agustus 1975, setelah 30 (tiga puluh) hari sejak pendepositan dari instrumen ratifikasi atau aksesi yang ke-15 (Pasal 19 *London Dumping Convention*). Konvensi ini juga menunjuk IMO (*International Maritime Organization/Organisasi Maritim Internasional*) sebagai sekretariat dengan tugas-tugas sebagaimana yang ditentukan dalam konvensi tersebut.

Pembentukan *London Dumping Convention* didorong pula oleh adanya ketentuan-ketentuan hukum internasional lain yang mengatur perlindungan terhadap lingkungan, antara lain Pasal 24 *The High Seas Convention* 1958. Prinsip dasar *London Dumping Convention* adalah larangan dilakukannya pembuangan limbah di lingkungan laut secara sengaja. Tujuannya secara umum adalah mencegah terjadinya *dumping* di laut yang akan mengakibatkan rusaknya ekosistem dan lingkungan laut yang akhirnya akan mengancam kelangsungan hidup manusia dan sumber daya laut.

Ruang lingkup *dumping* atau pembuangan dimuat dalam Pasal 3 *London Dumping Convention*, yang meliputi:

- a. pembuangan limbah-limbah atau bahan-bahan lain ke laut yang dilakukan dengan sengaja dan itu berasal dari kapal-kapal, pesawat udara, anjungan atau bangunan buatan manusia lainnya di laut;
- b. setiap pembuangan apapun ke laut yang dilakukan dengan sengaja dari kapal-kapal, pesawat udara, anjungan atau bangunan buatan manusia lainnya di laut;
- c. tidak termasuk “pembuangan atau *dumping*” apabila:
  - Pembuangan limbah atau bahan lain di laut yang termasuk pada atau berasal dari kegiatan operasional yang normal dari kapal-kapal, pesawat udara, anjungan atau bangunan buatan manusia lainnya di laut dan perlengkapannya.
  - Limbah atau bahan lain tersebut bukan merupakan limbah atau bahan yang diangkut oleh atau ke kapal-kapal, pesawat udara, anjungan atau bangunan buatan manusia lainnya di laut yang memang dioperasikan untuk tujuan pembuangan bahan itu, atau yang berasal dari pengolahan limbah-limbah semacam itu atau bahan-bahan lain dari kapal-kapal, pesawat udara, anjungan dan bangunan tersebut.

Amandemen *London Dumping Convention* selanjutnya terjadi pada tahun 1980, disebut dengan Amandemen 1980, yang diadopsi pada tanggal 24 September 1980 dan mulai berlaku efektif pada tanggal 11 Maret 1981. Amandemen yang dilakukan menyangkut "*incineration and list substances which require special care when being incinerated.*"

Pada tahun 1993 diadakan kembali amandemen terhadap Konvensi ini dengan nama Amandemen 1993 dan diadopsi pada tanggal 12 November 1993 dan mulai berlaku pada tanggal 20 Februari 1994. Amandemen ini menyangkut larangan *dumping* terkait "*sea of low-level radioactive waste*" dengan persyaratan sebagai berikut:

- i. penghapusan secara bertahap *dumping* yang dilakukan oleh industri sampai dengan tanggal 31 Desember 1995;
- ii. larangan "*the incineration at sea of industrial wastes.*"

**2) Protokol 1996 atas Konvensi tentang Pencemaran Laut Akibat Pembuangan Limbah dan Bahan Lainnya (*London Dumping Convention 1972*)**

Protokol 1996 yang diterima pada tanggal 7 November 1996 dan mulai berlaku sejak tanggal 24 Maret 2006, mengakomodasi berbagai perkembangan baru dalam hukum lingkungan internasional termasuk ketentuan *The United Nations Conventions on the Law of Sea* (UNCLOS 1982) dan hasil Konferensi Rio 1992 termasuk Agenda 21.

Tujuan Protokol 1996 termuat dalam Pasal 2 Protokol 1996, yaitu melindungi dan melestarikan lingkungan laut dari segala bentuk pencemaran yang menimbulkan kewajiban bagi negara peserta Protokol ini untuk mengambil langkah-langkah yang efektif, baik secara sendiri atau bersama-sama, sesuai dengan kemampuan keilmuan, teknik, dan ekonomi negara masing-masing guna mencegah, menekan dan apabila mungkin, menghentikan pencemaran yang diakibatkan oleh pembuangan atau pembakaran limbah atau bahan lainnya di laut.

Beberapa ketentuan yang diatur dalam Protokol 1996 merupakan penyempurnaan dari ketentuan *London Dumping Convention*, yaitu:

- a. penerapan prinsip pendekatan kehati-hatian (*precautionary approach*);

- b. penerapan *polluter pays principle* (prinsip pencemar membayar) yaitu bahwa pada prinsipnya pihak yang melakukan pencemaran harus menanggung akibat dari pencemaran tersebut;
- c. negara-negara yang melakukan pembuangan harus memenuhi syarat pencegahan dan pengawasan pencemaran;
- d. negara tidak boleh mengubah satu bentuk pencemaran ke bentuk lainnya atau memindahkan pencemaran dari kawasan satu ke kawasan lainnya;
- e. pelarangan pembakaran limbah di laut;
- f. pelarangan pengiriman limbah dari satu negara ke negara lain untuk tujuan pembuangan atau pembakaran.
- g. perluasan definisi/ruang lingkup mengenai pembuangan (*dumping*) yang tercantum dalam Pasal 1, termasuk didalamnya:
  - i. setiap penyimpanan limbah di dasar laut dan lapisan dasar bawah laut atas kapal-kapal, pesawat udara, anjungan-anjungan;
  - ii. setiap tindakan menelantarkan atau penghancuran tepat di atas anjungan-anjungan hanya untuk tujuan memusnahkannya dengan sengaja;
  - iii. pengecualian dari definisi tersebut adalah tindakan meninggalkan bahan-bahan seperti kabel, pipa dan peralatan riset kelautan di laut, yang ditempatkan untuk suatu tujuan selain pembuangannya.

Dalam *London Dumping Convention* maupun Protokol 1996, tidak diatur secara khusus mengenai mekanisme tanggung jawab perdata apabila terjadi *dumping*, namun kita dapat melihat salah satu upaya penegakan hukum lingkungan dalam ranah perdata jika terjadi kerugian atau pencemaran yang dianut oleh Protokol 1996 adalah penerapan prinsip pencemar membayar (*polluter pays principle*).

### **B. Pencemaran Laut yang Bersumber dari Pembuangan Limbah ke Laut (*Dumping*) Ditinjau dari Hukum Nasional Indonesia**

Indonesia belum meratifikasi *London Dumping Convention* 1972 maupun Protokol 1996, akan tetapi Indonesia telah memiliki beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pencemaran laut khususnya

yang bersumber dari kegiatan pembuangan limbah secara sengaja ke laut (*dumping*).

Di Indonesia, *dumping* ke laut diperbolehkan, tetapi harus memperoleh izin terlebih dahulu dari Kementerian Lingkungan Hidup sebagaimana yang diatur dalam Pasal 3 Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 26 Tahun 2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Perizinan Pembuangan Air Limbah ke Laut (selanjutnya disebut Permen LH No.26 Tahun 2012).

Limbah yang dapat dibuang ke laut hanya berupa air limbah yang sebelumnya telah dikelola terlebih dahulu oleh penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan agar memenuhi persyaratan yang telah ditentukan dalam Pasal 2 ayat (2) Permen LH No.26 Tahun 2012 yang mencakup:

- a) perhitungan daya tampung lingkungan laut;
- b) karakteristik air limbah yang dibuang;
- c) rona awal badan air (laut/estuari );
- d) dampak pembuangan; dan
- e) upaya pengendalian dan rencana pemantauan.

Beberapa produk hukum nasional yang berkaitan dengan perlindungan laut serta larangan pencemaran laut yang bersumber dari kegiatan pembuangan (*dumping*) limbah ke laut, yaitu:

**1. UU Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup yang telah digantikan oleh UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup**

Pencemaran lingkungan hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan dan *dumping* merupakan salah satu sumber pencemaran khususnya pencemaran laut.

Definisi *dumping* tidak diatur dalam UU Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPLH), akan tetapi dalam UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU PPLH) dirumuskan definisi *dumping* dalam Pasal 1 butir 24 dan ketentuan mengenai larangan *dumping* (pembuangan) terdapat dalam Pasal 69 ayat (1), antara lain:

- a. melakukan perbuatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup (Pasal 69 ayat (1) huruf a);
- b. membuang limbah ke media lingkungan hidup (Pasal 69 ayat (1) huruf e);
- c. membuang B3 dan limbah B3 ke media lingkungan hidup (Pasal 69 ayat (1) huruf f).

Mengenai mekanisme tanggung jawab perdata atas akibat dari kegiatan *dumping*, tidak diatur di dalam UU PLH maupun dalam UUPPLH sendiri.

**2. UU Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, khususnya Bab VIII (Pasal 65-68) dan telah digantikan oleh UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran**

Ketentuan mengenai larangan *dumping* dalam UU Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran diatur dalam Bab VIII tentang Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran oleh Kapal, dari Pasal 65 sampai dengan Pasal 68. Berdasarkan penjelasan Pasal 65 ayat (1), pembuangan limbah atau bahan lain yang tidak memenuhi persyaratan dapat terjadi antara lain, karena:

- a) melakukan pembuangan (*dumping*) tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku;
- b) melakukan pembuangan tanpa menggunakan peralatan pencegahan pencemaran;
- c) melakukan pembuangan muatan dengan sengaja;
- d) melakukan pembuangan dengan menggunakan peralatan pencegahan pencemaran yang tidak berfungsi.

UU Nomor 21 Tahun 1992 telah digantikan oleh UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pengaturan mengenai larangan pencemaran laut atau perairan yang bersumber dari kegiatan pembuangan limbah dan bahan lainnya (*dumping*) di dalam UU No. 17 Tahun 2008 terdapat dalam Bab XII mengenai Perlindungan Lingkungan Maritim, dari Pasal 226 sampai dengan Pasal 243.

Seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, mekanisme tanggung jawab perdata atas pencemaran yang bersumber dari

*dumping* menganut sistem *channelling liability* (pembebanan langsung kepada pihak tertentu, yaitu pemilik atau operator kapal) dan hal tersebut sejalan dengan regime CLC 1969.

### 3. PP Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut

Menurut Pasal 1 butir 10 PP Nomor 19 Tahun 1999, *dumping* (pembuangan) merupakan pembuangan limbah sebagai residu suatu usaha dan/atau kegiatan dan/atau benda lain yang tidak terpakai atau daluwarsa ke laut, dan berdasarkan Pasal 18 ayat (1), setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan *dumping* ke laut wajib mendapatkan izin Menteri terlebih dahulu dan berdasarkan Pasal 18 ayat (2) tata cara *dumping* ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri.

Dalam hal pembuangan atau *dumping* dilakukan secara sengaja, pihak yang bertanggung jawab untuk menanggung biaya penanggulangan pencemaran dan/atau perusakan laut, biaya pemulihan laut serta ganti rugi kepada pihak yang dirugikan akibat pencemaran dan/atau perusakan laut tersebut adalah si pelaku atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan laut tersebut berdasarkan Pasal 24 PP Nomor 19 Tahun 1999.

### 4. PP Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

PP Nomor 51 Tahun 2002 merupakan peraturan pelaksana dari UU Nomor 21 Tahun 1992 yang secara khusus mengatur mengenai perkapalan. Di dalam PP Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (selanjutnya disebut PP Perkapalan) juga diatur mengenai larangan pencemaran laut yang bersumber dari kapal melalui kegiatan *dumping*.

Mengenai lokasi *dumping* di perairan, ditetapkan secara terkoordinasi antara pejabat yang bertanggung jawab di bidang keselamatan pelayaran, dampak lingkungan, dan pertahanan keamanan, serta pemerintah daerah (ketentuan Pasal 125 ayat (2) PP Perkapalan).

Mengenai mekasnime tanggung jawab perdata yang bersumber dari *dumping*, PP Perkapalan mengatur bahwa apabila pencemaran terjadi akibat kesengajaan nahkoda, anak buah kapal, pemilik kapal atau operator kapal, maka dasar pertanggung- jawabannya adalah Perbuatan Melawan Hukum (Pasal 120 jo. Pasal 122 ayat (2)), namun apabila pencemaran terjadi akibat kecelakaan (tubrukan, kandas atau karena hal lain dan sebelumnya telah dilakukan upaya-upaya pencegahan pencemaran), maka dasar pertanggung- jawabannya adalah *Strict Liability* karena dianutnya sistem plafond atau pembatasan tanggung jawab ganti kerugian (Pasal 121 jo. Pasal 122 ayat (2) jo. Pasal 112).

Selain itu, PP Perkapalan juga menganut sistem *channelling liability* seperti yang dianut oleh UU No.21/2002 yang telah digantikan oleh UU No.17/2008 tentang Pelayaran dan CLC 1969, dimana tanggung jawab perdata dibebankan kepada pemilik kapal atau operator kapal (Pasal 120).

**5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 86 Tahun 1990 tentang Pencegahan Pencemaran oleh Minyak dari Kapal-Kapal yang telah digantikan oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 4 Tahun 2005 tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal.**

Dalam Pasal 2 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 86 Tahun 1990 tentang Pencegahan Pencemaran oleh Minyak dari Kapal-Kapal (selanjutnya disebut Kemenhub No. KM 86 Tahun 1990), diatur ketentuan mengenai larangan bagi setiap kapal (khususnya kapal tangki pemuat minyak dan ketentuan ini tidak berlaku bagi kapal perang berdasarkan Pasal 13) untuk melakukan pembuangan minyak atau limbah berminyak di perairan Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, kecuali memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. kadar minyak dalam limbah tidak melebihi lima belas per satu juta bagian (15 ppm), apabila kapal berada pada jarak 12 (dua belas) mil atau kurang dari daratan terdekat;
- b. kadar minyak dalam limbah tidak melebihi seratus per satu juta bagian (100 ppm), apabila kapal berada pada jarak lebih dari 12 (dua belas) mil dari daratan terdekat;

- c. pembuangan minyak atau limbah minyak tersebut mutlak diperlukan untuk menjamin keselamatan kapal atau keselamatan jiwa di laut;
- d. tumpahan minyak atau limbah berminyak tersebut diakibatkan oleh kerusakan pada kapal atau perlengkapannya yang terjadi secara mendadak dan semua tindakan purbajaga telah diambil guna mencegah atau mengurangi tumpahan.

Dalam Kemenhub No. KM 86 Tahun 1990 diatur ketentuan bahwa penyaluran atau pemindahan minyak buangan atau limbah berminyak dari tangki penampung di kapal ke fasilitas penampungan di darat menjadi tanggung jawab pemilik atau operator kapal, dan dalam Pasal 7 mengatur bahwa pemilik kapal atau nahkoda kapal yang melanggar segala ketentuan Kemenhub No. KM 86 Tahun 1990 dan mengakibatkan kerusakan atau pencemaran laut, bertanggung jawab secara perdata maupun pidana sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Kemenhub No. KM 86 Tahun 1990 telah digantikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 4 Tahun 2005 tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal (selanjutnya disebut Permenhub No. KM 4 Tahun 2005). Berdasarkan Pasal 5 jo. Pasal 6 Permenhub No. KM 4 Tahun 2005, pemilik atau operator kapal bertanggung jawab atas pembuangan dan pemindahan limbah berminyak dari tangki penampungan di kapal ke fasilitas penampungan di darat dan pembuangan limbah minyak dari kapal hanya dapat dilakukan pada tempat penampungan limbah di darat yang telah ditetapkan dan pembuangan tersebut dilakukan dengan cara diangkut menggunakan drum atau disalurkan melalui pipa.

Dalam Permenhub No. KM 4 Tahun 2005 tersebut hanya mengatur tentang tanggung jawab atas pencemaran perairan minyak yang bersumber dari kapal yang dibebankan kepada pemilik atau operator kapal dan mengikuti ketentuan *Civil Liability Convention* 1969 (Konvensi Internasional tentang Tanggung Jawab Perdata atas Kerusakan Akibat Pencemaran oleh Minyak) dan Protokol 1992 (dimuat dalam Pasal 16 ayat (1)) dan bentuk ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pemilik kapal (Pasal 21).

C. ***Tanggung Jawab Pemilik Kapal Tanker Atas Pencemaran Minyak Di Laut Yang Bersumber Dari Kapal Tanker Miliknya Berdasarkan Civil Liability Convention 1969***

*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* merupakan konvensi mengenai tanggung jawab atas pencemaran minyak di laut. Konvensi lebih dikenal dengan sebutan *Civil Liability Convention 1969*.

*Civil Liability Convention 1969* mengatur tanggung jawab perdata yang timbul akibat pencemaran minyak di laut yang bersumber dari kapal, yaitu kapal pelayaran samudera dan kapal niaga yang dibangun atau disesuaikan untuk mengangkut minyak curah sebagai muatan. Kapal jenis ini lazim dikenal sebagai kapal tanker.

Tanggung jawab ganti rugi terhadap pencemaran minyak di laut menurut *Civil Liability Convention 1969* dibebankan kepada pemilik kapal tanker yang menyebabkan terjadinya pencemaran. Adapun, pemilik kapal tanker atau yang biasa disebut sebagai "*Owner Ship*" dapat dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu :

1. Orang (pribadi) atau sekelompok orang atau badan hukum (perusahaan pelayaran) baik yang terdaftar maupun yang tidak terdaftar sebagai pemilik kapal tanker. Bagi orang (pribadi) atau sekelompok orang yang terdaftar sebagai pemilik kapal tanker atau tidak, kapal tanker yang dimilikinya hanya dapat dioperasikan oleh perusahaan pelayaran negara setempat yang menjadi rekanannya. Di Indonesia, biasanya pemilik kapal tanker adalah orang yang menjadi bagian dari perusahaan pelayaran itu sendiri.
2. Negara. Jika suatu negara memiliki sebuah kapal, namun dioperasikan oleh sebuah perusahaan yang terdaftar di negara tersebut sebagai operator kapal, maka kepemilikan kapal itu ditentukan dari Grosse Akte pendaftaran (register) yang dimiliki oleh kapal tersebut. Sebagai contoh di Indonesia, kapal-kapal milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran PT (Persero) Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI).

Sedangkan, jenis minyak yang diangkut sebuah kapal tanker terdiri atas dua jenis, yaitu minyak yang diangkut dalam bentuk curah sebagai muatan kapal dan minyak yang diangkut sebagai bahan bakar dan terdapat dalam tempat penyimpanan kapal (tangki bahan bakar).

Dalam *Civil Liability Convention* 1969, prinsip tanggung jawab yang digunakan adalah *strict liability*. Artinya, apabila terjadi kecelakaan kapal tanker yang mengakibatkan pencemaran laut, maka pemilik kapal dapat dimintai tanggung jawab untuk mengganti segala kerugian yang timbul. Namun, hal tersebut terdapat perkecualian yaitu apabila pemilik kapal tanker dapat membuktikan bahwa kerusakan kapal disebabkan oleh :

1. peperangan, pemberontakan, atau fenomena alam yang luar biasa, yang tidak terelakkan, serta tidak terhindarkan (*force majeure*).
2. adanya tindakan atau pengabaian dari pihak ketiga yang bertujuan menimbulkan kerusakan,
3. adanya kealpaan atau tindakan yang salah dari pemerintah atau instansi lain yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan atau penyediaan sarana bantu navigasi dalam menjalankan fungsinya.

Sehingga, apabila terbukti demikian, maka pemilik kapal tanker dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya.

#### ***D. Prosedur Penyelesaian Ganti Rugi Pencemaran Minyak Di Laut Yang Bersumber Dari Kapal Tanker***

Beberapa kerugian lingkungan laut yang diakibatkan oleh pencemaran lingkungan laut oleh minyak membutuhkan biaya yang cukup besar, sehingga besar kemungkinan semua aset pemilik kapal tanker yang dijual tidak akan dapat memenuhi tuntutan ganti rugi untuk mengganti kerugian akibat pencemaran lingkungan laut. Oleh karena itu, diperlukan keterlibatan lembaga asuransi internasional (*international insurance*) yang sanggup menutupi ganti rugi pencemaran lingkungan laut. Lembaga asuransi tersebut salah satunya adalah kumpulan lembaga asuransi di luar negeri yang diakui secara internasional dan disebut P & I Club (*Protection and Indemnity*) yang berpusat di London. Disamping itu ada juga dana jaminan ganti rugi yang dihimpun oleh sekumpulan *tanker owner ships* yang disebut TOVALOP (*Tanker Owner Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*) dan CRISTAL (*Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*) yang merupakan kumpulan dari orang-orang pemilik minyak yang diangkut oleh kapal tanker.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, hal. 83-85.

Semua lembaga asuransi internasional dan para kumpulan penghimpun dana jaminan ganti rugi pencemaran laut tersebut berkewajiban untuk memberikan dana jaminan ganti rugi bagi anggotanya apabila salah satu dari anggotanya dinyatakan melakukan pencemaran laut.<sup>5</sup>

Beberapa rincian biaya-biaya umum yang biasa dipergunakan oleh Negara pantai dalam hal melakukan tuntutan ganti rugi antara lain:<sup>6</sup>

- a. Biaya-biaya langsung yang berhubungan dengan kegiatan operasional penanggulangan tumpahan minyak seperti biaya penggunaan kapal-kapal yang mendukung kegiatan operasional secara langsung maupun tidak langsung, penanggulangan pencemaran, biaya peralatan-peralatan penanggulangan seperti *Oil Boom, Oil Skimmer, Dispersant, Sorbent*;
- b. Biaya-biaya tidak langsung yang dipergunakan untuk pembersihan lingkungan laut di sekitar tumpahan minyak, misalnya hutan bakau yang terkena dampak langsung maupun tidak langsung dari tumpahan minyak, pantai lingkungan perkampungan nelayan, pantai tempat wisata;
- c. Biaya-biaya langsung yang dikeluarkan untuk penelitian laboratorium misalnya penelitian laboratorium terhadap air laut yang terkena tumpahan minyak; dan
- d. Biaya langsung yang dikeluarkan untuk *independent surveyor*.

Selain biaya-biaya yang disebutkan di atas, negara yang perairan lautnya terkena langsung maupun terkena dampak tumpahan minyak dapat mengajukan biaya-biaya tidak langsung atas "pemulihan" daerah atau wilayah yang terkena dampak tumpahan minyak, yang mana perhitungan biaya untuk keperluan ini membutuhkan ketelitian dan kecermatan serta data pendukung yang kuat untuk dapat meyakinkan pihak-pihak yang berkaitan dengan ganti rugi.

Proses gugatan ganti rugi pencemaran laut yang bersumber dari kapal tanker dapat diuraikan dalam tahapan sebagai berikut : <sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> Pasal 88 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

1. Kapal berbendera Indonesia atau berbendera asing yang mengalami musibah atau kecelakaan dan mengakibatkan tumpahan minyak, segera pada kesempatan pertama memberitahukan kepada Pejabat Negara yang ditunjuk untuk itu, di Indonesia adalah Kantor Administrator Pelabuhan (ADPEL)/Syahbandar (*Harbour Master*) terdekat dimana musibah terjadi;
2. ADPEL/Syahbandar dengan kewenangannya memerintahkan unit kapal-kapal pengamanan untuk mengamankan lalu lintas kapal yang berlayar mendekati dan atau berada di sekitar lokasi tumpahan minyak dan apabila diperlukan melakukan evakuasi terhadap awak kapal, yang dapat diduga kapal akan berakibat fatal (terbakar dan atau tenggelam) serta memantau penyebaran minyak sesuai dengan arah angin, pasang surut air, dan gelombang sebelum kapal pembawa peralatan untuk penanggulangan, *Oil Boom, skimmer, dispersant*, dan lain-lain, tiba di lokasi;
3. Kapal pengaman mengambil contoh air laut yang bercampur minyak yang pada gilirannya dibawa ke laboratorium untuk diperiksa jenis minyak, kandungan minyak dan tingkat ambang batas untuk dapat dinyatakan masuk dalam kategori pencemaran atau pengotoran. Hasil dari pemeriksaan laboratorium inilah yang dipakai sebagai salah satu data pendukung untuk mengajukan tuntutan ganti rugi;
4. Kapal-kapal pengamanan mendata berapa luas minyak yang tumpah mencemari dan atau mengotori pantai, melakukan pembersihan sesegera mungkin apabila memungkinkan, apakah perlu dilakukan pemulihan lingkungannya terutama apabila ada di lingkungan daerah nelayan yang terkena dampak pencemaran yang akan sangat berpengaruh terhadap kegiatan sosial ekonomi dan mata pencaharian para nelayan dan atau kerugian yang diderita apabila di wilayah terdekat terdapat pantai wisata dan lain sebagainya;
5. Berdasarkan tahapan kegiatan-kegiatan sebagaimana yang disebutkan pada tahapan pertama sampai dengan keempat serta rincian biaya yang timbul, maka Negara yang perairannya tercemar mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pemilik kapal, ganti rugi meliputi biaya-biaya langsung maupun tidak langsung yang dikeluarkan oleh Negara yang perairannya tercemar, sepanjang Negara tersebut telah melakukan tindakan-tindakan sebagaimana yang disyaratkan dalam konvensi internasional baik yang menyangkut masalah pelayaran dan keselamatan jiwa dilaut maupun masalah yang berkaitan dengan pencemaran laut.

6. Negara yang perairannya tercemar bersama dengan pemilik kapal serta pihak asuransi melakukan negosiasi atas besaran tuntutan ganti rugi yang diajukan, apabila tercapai kesepakatan maka pemilik bersama pihak asuransi akan memberikan ganti rugi sebagaimana yang disepakati, namun apabila tidak, permasalahan tuntutan akan diajukan ke pengadilan setempat di Negara yang perairannya tercemar tumpahan minyak.

*Civil Liability Convention 1969* mensyaratkan setiap kapal yang berlayar dan mengangkut minyak dalam bentuk curah sebanyak 2000 ton atau lebih wajib memiliki sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran laut yang dikeluarkan oleh Negara bendera kapal. Untuk mendapatkan sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran laut pemilik kapal harus memenuhi syarat yaitu memiliki dan menunjukkan sertifikat atau polis dana jaminan ganti rugi pencemaran laut yang diterbitkan oleh asuransi dalam hal ini adalah P & I Club. Dengan demikian, apabila terjadi pencemaran laut, pihak asuransi akan menetapkan berapa besarnya ganti rugi secara riil berdasarkan data yang dapat dipertanggungjawabkan dari surveyor asuransi dan atau *surveyor independent* kepada Negara yang perairannya tercemar .

Khusus di Indonesia, sebelum diajukan ke pengadilan maka diperlukan suatu penetapan dan/atau keputusan dari Mahkamah Pelayaran dimana lembaga ini akan menguji dan menyidangkan Nakhoda dan para perwira kapal serta anak buah kapal yang diperlukan untuk mengetahui apakah tata cara berlayar sudah dilakukan dan/atau dipenuhi sesuai dengan ketentuan peraturan hukum pelayaran dan perkapalan serta tindakan berjaga-jaga secara internasional.

*Civil Liability Convention 1969* juga menyatakan bahwa setiap kapal yang mengangkut minyak dalam bentuk curah sebagai muatan dalam jumlah 2000 ton atau lebih diwajibkan memiliki sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran laut, namun Konvensi tidak secara tegas menyatakan jenis kapalnya. Penekanan dalam *Civil Liability Convention 1969* adalah kapal dalam bentuk atau jenis apapun (kapal tanker dan atau non tanker) yang mengangkut minyak dalam jumlah 2000 ton atau lebih. Berkaitan dengan ketentuan yang dimaksud dalam *Civil Liability Convention 1969* adalah bahwa kapal tanker yang mengangkut minyak dalam jumlah 2000 ton atau lebih wajib dilengkapi dengan sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran dan Polis dana jaminan ganti rugi pencemaran.

Pemilik kapal, Operator kapal dan atau Nakhoda kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan curah dengan jumlah kurang dari 2000 ton tetap dapat dikenakan sanksi dan tanggung jawab atas terjadinya pencemaran laut yang bersumber dari kapal milik atau kapal yang dioperasikannya, berdasarkan ketentuan peraturan yang berlaku di Negara yang memiliki kedaulatan atas perairan laut yang tercemar.<sup>8</sup>

Bagi Negara peserta *Civil Liability Convention 1969*, langkah-langkah yuridis yang perlu disiapkan adalah menyusun dan menetapkan ketentuan peraturan nasional di bidang pencemaran lingkungan laut dan/atau perairan di sekitarnya, dalam hal ini ketentuan peraturan oleh masing-masing Negara peserta *Civil Liability Convention 1969* sesuai dengan kebutuhannya dengan berpegang atau berpedoman pada tatanan hukum internasional yang berlaku.

Selain itu perlu adanya suatu ketentuan yang berbentuk perjanjian kerja sama atau Nota Kesepahaman baik yang bersifat bilateral maupun multilateral antara suatu Negara dengan Negara lain yang wilayah perairan laut yang berbatasan. Perjanjian tersebut akan dapat memecahkan masalah yang terjadi baik dari segi upaya penanggulangan dan/atau tuntutan ganti rugi kepada pemilik kapal tanker, apabila terjadi pencemaran yang bersumber dari kapal tanker dan mencemari perairan laut wilayah yang menjadi yurisdiksi masing-masing Negara.

### *E. Kasus*

Salah satu kasus pencemaran akibat tumpahnya kerak minyak mentah (*oil sludge*) adalah tumpahan limbah minyak mentah (*oil sludge*) yang berasal dari Kapal Tanker MT. Panos G yang berbendera Cyprus di pantai dan perairan Balikpapan pada tanggal 25 Juni 2004. Kapal tersebut disewa oleh PT. Pertamina UP V Balikpapan dari pemilik kapal yaitu Soumelia Marine Company Ltd yang beralamat di Yunani melalui PT. Bandar Harapan Prima Jakarta yang bertindak sebagai agen/perantara.<sup>9</sup>

Peristiwa tersebut bermula dari akan dilakukannya pemuatan minyak ke Kapal Tanker MT. Panos G. Karena di atas kapal masih terdapat limbah *oil sludge* sebanyak 500 (lima ratus) ton, sedangkan kapal tanker harus dalam

---

<sup>8</sup> Pasal 120 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

<sup>9</sup> Gugatan yang diajukan oleh Penggugat yaitu Pemkot Balikpapan terdaftar di PN Balikpapan No.04/Pdt.G/2005/PN.BPP, hal. 2-4.

keadaan kosong sebelum dimuati, maka nahkoda kapal yaitu Michael Kavourgias memperkerjakan 4 (empat) orang warga Kampung Baru Balikpapan untuk membersihkan kapal dari *pencemaran* tersebut. Limbah *oil sludge* tersebut dialihkan ke kapal ponton milik warga tersebut. Dalam proses penanganan limbah minyak berupa *oil sludge* tersebut, limbah minyak yang menghasilkan sisa berupa endapan kotor yang mengandung bahan kimia, lumpur, tanah dan material lainnya dibuang ke laut, padahal limbah *oil sludge* tersebut tergolong limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (selanjutnya disebut limbah B3).<sup>10</sup> Seharusnya penanganan limbah yang tergolong limbah B3 tidak boleh dibuang ke media air laut, melainkan harus diproses terlebih dahulu oleh instalasi pengelolaan yang telah mendapatkan izin dari Kementerian Lingkungan Hidup.<sup>11</sup>

Peristiwa pencemaran di perairan Teluk Balikpapan tersebut telah melanggar aturan yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia, yakni konsensus *International Maritime Organization* (IMO) melalui *Protocol Marine Pollution* (MARPOL) tahun 1978. MARPOL memuat ketentuan tentang Pencegahan Pencemaran Minyak dari kegiatan pelayaran, yang diatur dalam *Annex I MARPOL 73/78*. Dalam *Annex I* termuat tata cara atau prosedur yang harus diberlakukan pada kapal tanker yang memuat minyak termasuk limbahnya untuk mencegah dan menanggulangi terjadinya tumpahan atau pembuangan minyak ke laut.<sup>12</sup> Sedangkan larangan pembuangan limbah minyak secara sengaja diatur dalam *Convention on The Prevention of Marine Pollution By Dumping of Wastes and Other Matter 1972* yang disebut juga *London*

---

<sup>10</sup> Trigunawan Jayawardana, “Penilaian Terpadu Dampak Tumpahan Minyak di Perairan Balikpapan (Studi Kasus Tumpahan Minyak Oil sludge dari Kapal MT. Panos G),” (Tesis Magister Studi Ilmu Lingkungan Universitas Indonesia, Depok, 2006), hal. 4.

<sup>11</sup> Kementerian Lingkungan Hidup, *Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup tentang Persyaratan dan Tata Cara Perizinan Pembuangan Air Limbah ke Laut*, Permen LH No.26 Tahun 2012, Pasal 3 ayat (1). Keterangan yang sama juga diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada Bapak Tamaji, S.H., selaku kuasa hukum Pertamina UP V Balikpapan pada saat Pemkot mengajukan gugatan ganti rugi di Pengadilan Negeri Balikpapan 2004 silam, pada tanggal 22 September 2012.

<sup>12</sup> Diatur dalam *Chapter I Regulation I* tentang *Definition*, di mana *oil* (minyak) adalah semua jenis minyak bumi (petroleum) dalam bentuk apapun termasuk minyak mentah, bahan bakar, *sludge*, minyak buangan, minyak hasil proses kilang (tidak termasuk *petrochemical* yang masuk dalam katagori *Annex II* dari konvensi ini) dan tanpa terbatas pada batasan umum yang terdahulu, termasuk juga jenis jenis yang disebutkan pada *Appendix I* dari Annex ini.

*Dumping Convention 1972* yang telah digantikan oleh *Protocol 1996 to the London Dumping Convention 1972* (selanjutnya disebut *Protocol 1996*).

Berkaitan dengan kasus pencemaran perairan Balikpapan yang telah dijabarkan sebelumnya, Pemerintah Kota Balikpapan mengajukan gugatan ganti kerugian materiil sebesar Rp. 6.635.432.804,- (enam milyar enam ratus tiga puluh lima juta empat ratus tiga puluh dua ribu delapan ratus empat rupiah). Nilai tersebut terdiri dari kerugian pemerintah sebesar Rp. 1.831.905.000,- (satu milyar delapan ratus tiga puluh satu juta sembilan ratus lima ribu rupiah) dan kerugian lingkungan sebesar Rp. 4.803.527.804,- (empat milyar delapan ratus tiga juta lima ratus dua puluh tujuh ribu delapan ratus empat rupiah).<sup>13</sup> Dalam proses persidangan di Pengadilan Negeri Balikpapan, Pertamina (Persero) UP V selaku Tergugat IV telah mengajukan eksepsi mengenai kompetensi relatif terkait masalah domisili Perusahaan yang sesuai di Akte Pendirian Domisili PT. PERTAMINA (Persero) adalah berada di Jakarta Pusat, sehingga gugatan seharusnya sesuai Hukum Acara Perdata diajukan ditempat tinggal Tergugat (Pengadilan Negeri Jakarta Pusat). Pada persidangan tanggal 9 Juni 2005, Pengadilan Negeri Balikpapan memberikan Putusan Sela No.04/Pdt.G/2005/PN.BPP yang dalam amar putusannya menyatakan bahwa Pengadilan Negeri Balikpapan tidak berwenang mengadili perkara ini karena domisili para Tergugat bukan di Balikpapan. Sampai kini, kasus pencemaran *tersebut* tidak pernah ditindak lanjuti baik secara pidana maupun secara perdata.

#### ***F. Bentuk Tanggung Jawab Perdata dalam Pencemaran Lingkungan***

Untuk memudahkan dalam menyimpulkan dan memahami bentuk-bentuk tanggung jawab perdata dalam sebuah pencemaran lingkungan, khususnya pencemaran laut, yang diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang digunakan dalam penelitian ini, serta melihat kepada siapakah pembebanan tanggung jawabnya yang kemudian diterapkan dalam kasus pencemaran Teluk Balikpapan tahun 2004, penulis akan menggambarkannya melalui tabel berikut:

---

<sup>13</sup> Gugatan yang diajukan oleh Pemkot Balikpapan No.04/Pdt.G/2005/PN.BPP, hal.8-9.

Dasar Hukum	Pihak Tergugat	Sistem Pertanggung-jawaban	Penerapan dalam Kasus
<ul style="list-style-type: none"> <li>UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pelaku pencemaran, dan/atau penanggung jawab usaha dan/ atau kegiatan (dalam hal <i>strict liability</i>, Pasal 88);</li> <li>Penanggung jawab usaha/kegiatan saja, (dalam hal PMH, Pasal 87).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li><i>Strict Liability</i> (Pasal 88)</li> <li>Perbuatan Melawan Hukum (Pasal 87)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pelaku pencemaran, yaitu Michael Kavourgias), dan/atau;</li> <li>Penanggung jawab usaha/kegiatan, yakni PT. Pertamina (Persero) Jakarta.</li> </ol> <p>Bentuk tanggung jawabnya adalah <i>strict liability</i> (Pasal 88)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>UU No.23/1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup</li> </ul>	<p>Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan.</p> <p>Dasar hukum: Pasal 34 dan 35</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li><i>Strict Liability</i> (Pasal 35)</li> <li>Perbuatan Melawan Hukum (Pasal 34)</li> </ol>	<p>Michael Kavourgias (pelaku), namun tanggung jawabnya beralih kepada Soumelia Marine Company Ltd sebagai majikan (Pasal 35 ayat (2) butir c <i>jo.</i> Pasal 1367 BW).</p> <p>Bentuk tanggung jawabnya adalah <i>strict liability</i> (Ps.35)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>CLC 1969</li> </ul>	<p>Terjadi <i>channelling liability</i> kepada pemilik kapal</p> <p>Dasar hukum: <i>Article III Paragraph 1</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li><i>Strict liability</i> (<i>Article III Paragraph 1</i>);</li> <li><i>Vicarious liability</i> (<i>Article III Paragraph 4</i>).</li> </ol>	<p>Tidak relevan untuk diberlakukan karena kasus ini terjadi pada tahun 2004, sehingga tunduk pada <i>regime Protocol 1992</i> yang telah mengamandemen CLC 1969.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Protocol 1992</i></li> </ul>	<p>Terjadi <i>channelling liability</i> kepada pemilik kapal.                  Dasar hukum: <i>Article 4 Paragraph 1</i>.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Strict liability (Article 4 Paragraph 1);</i></li> <li>2. <i>Vicarious liability (Article 4 Paragraph 2).</i></li> </ol>	<p>Soumelia Marine Company Ltd. sebagai pemilik kapal yang harus bertanggung jawab dengan bentuk tanggung jawab <i>strict liability</i> berdasarkan Art.4 Par.1), namun <i>Protocol 1992</i> tidak dapat diterapkan dalam kasus ini karena ruang lingkup 'minyak' dalam <i>Protocol 1992</i> tidak mencakup <i>residual oil</i>, dimana dalam kasus ini yang dibuang ke laut berupa <i>oil sludge</i> yang termasuk <i>residual oil</i> (minyak buangan).</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran</li> </ul>	<p>Terjadi <i>channelling liability</i> kepada:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemilik kapal, atau;</li> <li>2. Operator kapal</li> </ol> <p>Dasar hukum: Pasal 231 ayat (1)</p>	<p>Tidak diatur sistem pertanggungjawabannya</p>	<p>Pemilik kapal (Soumelia Marine Company Ltd) yang harus bertanggung jawab berdasarkan Pasal 231 ayat (1) dengan bentuk tanggung jawab <i>strict liability</i>.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• UU Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaan</li> </ul>	<p>Terjadi <i>channelling liability</i> kepada:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemilik kapal, atau</li> <li>2. Operator kapal.</li> </ol> <p>Dasar hukum: Pasal 68 ayat (1)</p> <p>Namun, beban tanggung jawabnya bergantung pada perjanjian antara pemilik dengan operator kapal (Penjelasan Pasal 68 ayat (1)).</p>	<p>Tidak diatur sistem pertanggungjawabannya.</p>	<p>Pemilik kapal (Soumelia Marine Company Ltd) yang harus bertanggung jawab berdasarkan Pasal 68 ayat (1) dengan bentuk tanggung jawab <i>strict liability</i>.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• PP No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan</li> </ul>	<p>Terjadi <i>channelling liability</i> kepada:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemilik kapal, atau</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Apabila pencemaran terjadi akibat</li> </ol>	<p>Pemilik kapal, yaitu Soumelia Marine Company Ltd berdasarkan Pasal 120, oleh</p>

	<p>2. Operator kapal. Dasar hukum: Pasal 120</p>	<p>kesengajaan nahkoda, anak buah kapal, pemilik kapal atau operator kapal, maka dasar pertanggungjawabannya adalah Perbuatan Melawan Hukum (Pasal 120 <i>jo.</i> Pasal 122 ayat (2)).</p> <p>2. Apabila pencemaran terjadi akibat kecelakaan (tubrukan, kandas atau karena hal lain dan sebelumnya telah dilakukan upaya-upaya pencegahan pencemaran), maka dasar pertanggungjawabannya adalah <i>Strict Liability</i> karena dianutnya sistem <i>plafond</i> atau pembatasan tanggung jawab ganti kerugian (Pasal 121 <i>jo.</i> Pasal 122 ayat (2) <i>jo.</i> Pasal 112).</p>	<p>karena pencemaran terjadi akibat kesengajaan nahkoda, maka dasar pertanggungjawabannya adalah Perbuatan Melawan Hukum (Pasal 120 <i>jo.</i> Pasal 122 ayat (2)).</p>
--	--	--	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>• PP Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pelaku pencemaran, atau</li> <li>2. Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan.</li> </ol> <p>Dasar hukum: Pasal 24</p>	<p>Tidak diatur sistem pertanggungjawabannya.</p>	<p>Tidak ada sistem <i>channelling liability</i>, sehingga yang bertanggung jawab adalah pelaku pencemaran, yaitu Michael Kavourgias, namun beralih kepada Soumelia Marine Company Ltd, sebagai majikan dari nahkoda kapal (<i>vicarious liability</i>).</p> <p>Dasar hukum: Pasal 24 jo. Pasal 1367 BW.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No.KM 4 Tahun 2005 tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal</li> </ul>	<p>Terjadi channeling liability kepada:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemilik kapal, atau</li> <li>2. Operator kapal.</li> </ol> <p>Dasar hukum: Pasal 16</p>	<p><i>Strict liability</i> (Pasal 16 ayat (1))</p>	<p>Pemilik kapal, yaitu Soumelia Marine Company Ltd., dengan bentuk tanggung jawab <i>strict liability</i> (Pasal 16).</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 86 Tahun 1990 tentang Pencegahan Pencemaran oleh Minyak dari Kapal-Kapal</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemilik kapal, atau</li> <li>2. Nahkoda.</li> </ol> <p>Dasar hukum: Pasal 7</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Strict liability</i>, atau</li> <li>2. Perbuatan Melawan Hukum.</li> </ol> <p>Dasar hukum: Pasal 7 yang berbunyi, "Pemilik kapal atau nahkoda yang melanggar ketentuan dalam Keputusan ini yang mengakibatkan kerusakan atau pencemaran lingkungan laut, bertanggung jawab secara perdata maupun pidana sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku."</p>	<p>Tidak ada <i>channelling liability</i>.</p> <p>Yang bertanggung jawab adalah Michael Kavourgias sebagai nahkoda dengan bentuk tanggung jawab <i>strict liability</i> (mengikuti ketentuan UU Lingkungan yang berlaku saat itu, yaitu Pasal 35 UU No.23/1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup).</p>

		<p>Berdasarkan ketentuan tersebut, mengindikasikan bahwa dasar pertanggungjawaban pemilik kapal atau nahkoda mengikuti ketentuan UU yang berlaku saat itu, yaitu UU Nomor 23 Tahun 1997 yang menganut dua dasar pertanggungjawaban, yaitu <i>strict liability</i> dan Perbuatan Melawan Hukum.</p>	
--	--	--	--

**Saran**

Adapun saran yang dapat diberikan oleh penulis sehubungan dengan masalah tanggung jawab pemilik kapal tanker dalam pencemaran yang bersumber dari kapal tanker adalah :

1. Bagi Pemilik Kapal /Operator Kapal

Kepada pemilik kapal tanker maupun operator kapal tanker agar muatan minyak dalam bentuk curah yang dibawa, baik 2000 ton atau lebih maupun kurang dari 2000 ton selalu disertai dengan sertifikat dana jaminan ganti rugi yang dikeluarkan oleh lembaga asuransi seperti P&I, maupun dari TOVALOP dan CRISTAL, ataupun lembaga asuransi lainnya. Sehingga, apabila kapal yang bermuatan minyak tersebut mengalami musibah dan mengakibatkan pencemaran, maka dana untuk memberikan ganti rugi tersebut dapat ditutup oleh pihak asuransi.

2. Bagi Pemerintah

- a. Perlunya membuat suatu undang-undang yang mengatur secara khusus dan rinci mengenai dumping, khususnya terkait mekanisme dumping ke laut, yang dapat mengikuti regime Protocol 1996 London Dumping Convention walaupun Indonesia sendiri belum meratifikasi Konvensi tersebut beserta Protokol turunannya.

- b. Perlunya keseragaman atau harmonisasi pengaturan hukum mengenai pembebanan tanggung jawab perdata (*channelling liability*) dalam hal terjadi pencemaran laut yang bersumber dari kapal (termasuk pencemaran akibat dumping dari kapal).
- c. Perlunya amandemen terhadap Protocol 1992 dengan memperluas ruang lingkup (definisi) minyak, tidak hanya mencakup jenis mineral hydrocarbon mineral persistent oil, tetapi juga mencakup residual oil, sehingga dapat mengantisipasi apabila terjadi kasus serupa, yakni pencemaran laut oleh limbah minyak yang belum diakomodir oleh Protocol 1992.

### Daftar Pustaka

- Ariadno, Melda Kamil *et.al.* 2004. *Laporan Akhir Kajian Aspek Hukum dan Kelembagaan Protokol 1996 atas Konvensi London tentang Pembuangan Limbah di Laut*. Depok: LPHI dan KLH.
- Hardjosoemantri, Koesnadi. 2001. *Hukum dan Lingkungan Hidup di Indonesia*. Jakarta: Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Indonesia Maritime Institute. "Minyak di Laut: Antara Energi dan Pencemaran," Sumber: <http://indomaritimeinstitute.org/?p=988>, diakses tanggal 28 Oktober 2013.
- Indonesia (1). *Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan*. PP Nomor 51 Tahun 2002.
- \_\_\_\_\_ (2). *Undang-undang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*. UU No. 32 Tahun 2009. LN No. 140 Tahun 2009, TLN No 5059.
- \_\_\_\_\_ (3). *Undang-undang tentang Pelayaran*. UU No. 21 Tahun 1992. LN No.98 Tahun 1992, TLN No. 3493.
- Kantaatmadja, Komar. 1981. *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*. Bandung: Alumni.
- Kementerian Lingkungan Hidup. *Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup tentang Persyaratan dan Tata Cara Perizinan Pembuangan Air Limbah ke Laut*. Permen LH No. 12 Tahun 2006.
- Suhaidi, "Perkembangan Konvensi-Konvensi IMO: Perlindungan terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal," diakses

dari <http://library.usu.ac.id/download/fh/hkm-inter-suhaidi.pdf>, pada tanggal 27 September 2013.

United Nations. 1969. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*.