



LITRA: Jurnal Hukum Lingkungan Tata Ruang dan Agraria
Departemen Hukum Lingkungan Tata Ruang dan Agraria, Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran
P-ISSN: 2809-6983 E-ISSN: 2808-9804
Volume 2, Nomor 1, Oktober 2022

Artikel diterbitkan: 31 Oktober 2022 DOI: <https://doi.org/10.23920/litra.v2i1.1065>

**PERTANGGUNGJAWABAN PEMILIK MT ALYARMOUK ATAS TUMPAHAN
MINYAK DI PERAIRAN KEPULAUAN RIAU BERDASARKAN CLC 1992**
***MT ALYARMOUK OWNER LIABILITY FOR OIL SPILL IN RIAU ISLAND WATERS
BASED ON CLC 1992***

Muqtarib^a

^aFakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jl. Ir. Soekarno KM.21, Jatinangor, Sumedang, Jawa Barat 45363,
muqtarib18001@mail.unpad.ac.id

ABSTRAK

Indonesia merupakan negara yang memiliki wilayah laut yang sangat luas, diperkirakan luasnya mencapai 3.273,310 Km. Dengan wilayah laut yang sangat luas itu, Indonesia tentu tidak akan luput dari berbagai permasalahan seperti pencemaran laut, termasuk juga pencemaran akibat tumpahan minyak. Pada tahun 2015 terdapat kecelakaan kapal antara MT Alyarmouk (Libya) dengan MV Sinar Kapuas (Singapura), kecelakaan tersebut mengakibatkan lambung MT Alyarmouk menumpahkan 4.500 ton minyak mentah ke perairan perbatasan Singapura-Indonesia, yang berakibat pada tercemarnya perairan Kepulauan Riau. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif serta metode analisis dengan menggunakan pendekatan yuridis kualitatif. Berdasarkan hasil penelitian, ketentuan-ketentuan dalam *Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage 1992* (CLC 1992) mewajibkan *General National Maritime Transport Company* selaku pemilik dari MT Alyarmouk bertanggung jawab secara mutlak atas pencemaran yang terjadi, selanjutnya pemilik kapal tersebut juga harus memberikan kompensasi sebagai bentuk tanggung jawabnya, kepada pihak yang dirugikan akibat pencemaran tersebut.

Kata kunci: *CLC 1992; Pencemaran Laut; Tanggung Jawab Mutlak; Tumpahan Minyak.*

ABSTRACT

Indonesia is a country that has a very large sea area, an estimated area of 3,273,310 km. With such a vast sea area, Indonesia will certainly not escape various problems such as marine pollution, including pollution due to oil spills. In 2015 there was a ship accident between MT Alyarmouk (Libya) and MV Sinar Kapuas (Singapore), the accident resulted in MT Alyarmouk's hull spilling 4,500 tons of crude oil into the waters of the Singapore-Indonesia border, which resulted in contamination of the waters of the Riau Islands. The research method used in this research is a normative juridical approach and an analytical method using a qualitative juridical approach. Based on the result of the research, provisions in the Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage 1992 (CLC 1992) require the General National Maritime Transport Company as the owner of MT Alyarmouk is absolutely responsible for the pollution that occurs, then the owner of the ship must also provide compensation as a form of responsibility, to the party who is harmed by the pollution.

Keywords: *CLC 1992; Marine Pollution; Oil Spills; Strict Liability.*

PENDAHULUAN

Lingkungan hidup adalah ruang yang ditempati oleh makhluk hidup bersama dengan berbagai jenis benda tidak hidup lainnya.¹ Selain itu diartikan pula sebagai kesatuan antara ruang dengan benda, daya, dan keadaan makhluk hidup.² Konsep lingkungan hidup mengarahkan kita kepada perubahan dalam ekosistem ke dalam peningkatan kualitas sistem pada lingkungan hidup yang juga sepantasnya didampingi dengan perlindungan lingkungan hidup. Perkembangan hukum lingkungan tidak lepas dari pandangan masyarakat internasional, permasalahan lingkungan hidup umum ditemukan dalam suatu negara, dalam kaitannya dengan pembangunan suatu negara yang tidak jarang berkaitan dengan kepentingan lingkungan yang sudah seharusnya dilindungi untuk memberikan perhatian lebih besar kepada lingkungan hidup mengingat dalam praktiknya bahwa lingkungan hidup telah menjadi masalah yang perlu ditanggulangi bersama demi kelangsungan hidup di dunia.³

Dalam kondisi normal, lingkungan hidup dapat memberikan keseimbangan interaksi antara makhluk hidup lainnya, tetapi jika terjadi penyimpangan keberadaan karena ulah manusia, maka dampak yang ditimbulkannya terhadap kelestarian lingkungan dan manfaat dari sumber daya alam yang ada di laut menjadi terganggu, apalagi bila di sekitarnya merupakan pemukiman penduduk yang pada umumnya bermata pencaharian sebagai pelaut atau nelayan. Hal ini tidak hanya ditemukan di dalam satu negara saja, tidak jarang permasalahan timbul karena tercemarnya lingkungan suatu negara yang disebabkan oleh tindakan negara lain.

Indonesia merupakan negara yang memiliki wilayah laut yang sangat luas, diperkirakan luasnya mencapai 3.273.310 Km. Sebagian besar wilayah Indonesia adalah lautan, sehingga secara alamiah Indonesia dapat dikatakan sebagai bangsa yang bahari. Dengan wilayah laut yang sangat luas itu, Indonesia tentu tidak akan luput dari berbagai permasalahan seperti pencemaran laut. Definisi dari Pencemaran laut adalah suatu peristiwa masuknya material pencemar seperti partikel kimia, limbah industri, limbah pertanian dan perumahan ke dalam laut yang dapat berdampak pada kerusakan lingkungan laut maupun biota yang tinggal di dalamnya. Selanjutnya, pencemaran laut juga didefinisikan sebagai kejadian yang tidak dikehendaki oleh manusia terutama bagi orang-orang yang kehidupannya bersumber dari laut. Hal ini disebabkan karena pencemaran laut dapat menimbulkan kerugian pada sektor pariwisata laut, sektor perikanan, sektor pertanian dan peternakan, sektor kehidupan burung-burungan, dan sektor binatang laut.⁴

Seringnya terjadi kasus pencemaran laut merupakan permasalahan penting bagi masyarakat Indonesia maupun internasional untuk mengantisipasi berbagai langkah bagi perlindungan terhadap lingkungan.⁵ Upaya untuk mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut telah dilakukan oleh masyarakat internasional (dalam hal ini *International Maritime Organization*) melalui berbagai usaha,

¹ Akib, Muhammad. 2014. *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, hlm. 1.

² Erwin, Muhammad. 2008. *Hukum Lingkungan dalam Sistem Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama, hlm. 7.

³ Starke, J. G. 1991. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 3.

⁴ Husin, Sukanda. 2016. *Hukum Lingkungan Internasional*. Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 35.

⁵ Suhaidi. 2004. *Perlindungan Terhadap Lingkungan laut dari Pencemaran yang bersumber dari kapal: konsekuensi penerapan hak pelayaran Internasional melalui perairan Indonesia*. Jakarta: Pustaka Bangsa Press, hlm. 4.

termasuk membuat ketentuan-ketentuan internasional, misalnya membuat ketentuan-ketentuan tentang pencegahan pencemaran di laut (*marine pollution*) sampai kepada ketentuan-ketentuan tentang penanggulangan pencemaran lingkungan laut dengan adanya tanggung jawab berupa ganti rugi (*liability compensation*). Namun pencemaran tersebut kadang kala tidak dapat dihindarkan, misalnya pencemaran yang diakibatkan adanya kecelakaan kapal.⁶

Salah satu sumber dari pencemaran laut adalah tumpahan minyak. *Oil spills can be defined as the release of liquid raw/natural petroleum hydrocarbons into the environment, especially into the sea.*⁷ Menurut Edayanto, tumpahan minyak merupakan masuknya zat-zat asing ke dalam perairan yang dapat merubah sifat-sifat fisika dan kimia suatu perairan. Tumpahan minyak di perairan lebih sering terjadi dibandingkan di daratan dan sangat membahayakan.⁸ Polusi dari tumpahnya minyak di laut merupakan sumber pencemaran laut yang selalu menjadi fokus perhatian masyarakat luas karena sangat cepat dirasakan oleh masyarakat sekitar pantai dan sangat signifikan merusak makhluk hidup di sekitar pantai tersebut.⁹

Pada tahun 2015 Indonesia pernah mengalami pencemaran laut akibat dari kecelakaan kapal di perbatasan Indonesia-Singapura. Pencemaran laut tersebut disebabkan oleh kecelakaan kapal antara MV Sinar Kapuas (Singapura) dengan MT Alyarmouk (Libya) yang mengakibatkan tumpahnya minyak antara laut Singapura dengan Indonesia. Kecelakaan tubrukan kapal ini terjadi pada 2 Januari 2015, jam 06.00 waktu Singapura, di dekat menara suar tepatnya sekitar 11 mil laut timur Pedra Branca. Akibat dari kecelakaan ini adalah tumpahnya minyak dari MT Alyarmouk, yang selanjutnya menggenangi perairan Singapura, sekaligus menggenangi wilayah perairan Indonesia di sebelah barat daya, tepatnya perbatasan Indonesia dengan Singapura di wilayah Selat Malaka. Tabrakan tersebut menyebabkan robeknya lambung kapal Alyarmouk yang sedang dalam perjalanan menuju Tiongkok dan menumpahkan minyak bertipe *Madure Crude Oil*. Diperkirakan jumlah minyak yang tumpah adalah sebesar 4.500 ton minyak mentah.

MT Alyarmouk adalah kapal berbobot mati 116.039 ton, milik General National Maritime Transport Company, dan dioperasikan langsung oleh V. Ships UK Ltd. Sedangkan MV Sinar Kapuas terdaftar di Singapura. Tabrakan ini menyobek salah satu tangki Alyarmouk. Tumpahan minyak yang berasal dari insiden tabrakan kapal tersebut telah mencemari lautan dan dampaknya mengenai wilayah pulau dan perairan Indonesia. Pulau yang paling terancam tercemari adalah pulau Bintan, pasalnya lokasi tabrakan itu hanya 18,6 mil laut utara dari pulau Bintan.

Kasus tumpahan minyak ini dikategorikan sebagai pencemaran lintas batas karena tumpahan minyak tersebut menggenangi perairan Indonesia dan perairan Singapura, serta berdampak juga kepada ekosistem laut kedua negara tersebut. Atas hal tersebut maka pertanggungjawaban dari pihak terkait diatur dalam hukum internasional. Pengaturan terkait pertanggungjawaban atas dampak dari tumpahan minyak di laut

⁶ *Ibid.* hlm.3.

⁷ Othumpangat, Sreekumar, and Vince Castranova, 2014. *Encyclopedia of Toxicology (Oil Spills) Third Edition*. Cambridge: Academic Press.

⁸ Edayanto, H.C. 2008. "Penelitian Aspek Lingkungan Fisik Perairan Sekitar Pelabuhan Sabang." *Jurnal Sains dan Teknologi Indonesia* 10 (2): 10.

⁹ Kuncowati. 2010. "Pengaruh Pencemaran Minyak di Laut Terhadap Ekosistem Laut" *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan* 1 (1): 1.

diatur dalam *Convention on Civil Liability for oil Pollution Damage 1992*. CLC 1992 ini dibuat oleh *International Maritime Organization (IMO)* untuk menerapkan sistem ganti kerugian atas tindakan melawan hukum yang dilakukan oleh pemilik kapal tanker terkait tindakan pencemaran laut teritorial akibat polusi minyak. Konvensi ini diberlakukan hanya pada kerusakan yang disebabkan oleh tumpahan muatan minyak dari kapal tanker dan tidak termasuk tumpahan minyak yang bukan muatan dari kapal. Prinsip yang dipakai dalam CLC 1992 adalah *strict liability* atau prinsip tanggung jawab mutlak.

Berdasarkan uraian kasus tumpahan minyak oleh MT Alyarmouk di atas, rumusan masalahnya adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) menurut *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992*?
2. Bagaimanakah bentuk tanggung jawab pemilik kapal MT Alyarmouk atas kasus tumpahan minyak di perairan Kepulauan Riau menurut *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992*?

METODE PENELITIAN

Penulisan ini menggunakan penelitian yuridis normatif, yaitu suatu penelitian yang dilaksanakan dengan meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder.¹⁰ Adapun tahap penelitian yang dilakukan adalah penelitian kepustakaan, yakni penelitian yang mengumpulkan data dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer yaitu peraturan perundang-undangan seperti *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992*. Bahan hukum sekunder yaitu berupa bahan-bahan hukum yang mampu membuat jelas hal-hal berkenaan dengan bahan hukum primer, seperti hasil-hasil penelitian dan karya ilmiah baik berupa buku-buku, jurnal dan majalah dari kalangan sarjana hukum yang berkaitan dengan *strict liability* dan pertanggungjawaban atas tumpahan minyak dari kapal. Selanjutnya metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis yuridis kualitatif, yaitu dalam menganalisis data-data yang berasal dari data sekunder.

PEMBAHASAN

Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*) Menurut *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992*

Dalam praktiknya, konsep pertanggungjawaban dalam penyelesaian pencemaran lingkungan biasanya menggunakan dua prinsip tanggung jawab yaitu *strict liability* dan *absolut liability*. Bentuk tanggung jawab secara langsung, seketika, dan bersyarat dengan pembatasan jumlah pembayaran ganti ruginya yang ditetapkan terlebih dahulu disebut sebagai *strict liability*. Sedangkan bentuk tanggung jawab mutlak tak bersyarat, yaitu secara penuh dan lengkap dalam pembayaran ganti ruginya disebut sebagai *absolut liability*.

¹⁰Soekanto, Soerjono, dan Sri Mamudji. 2015. *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat) Cet. 17*. Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 13-14.

Terdapat pandangan bahwa prinsip *strict liability* atau tanggung jawab mutlak itu identik dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Seperti yang dikemukakan oleh E. Suherman, menurutnya *strict liability* disamakan dengan *absolute liability*, dalam prinsip ini tidak ada kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, kecuali apabila kerugian yang timbul karena kesalahan pihak yang dirugikan sendiri. Selain hal yang dikecualikan tersebut, tanggung jawab adalah mutlak.¹¹ Landasan berpikirnya adalah bahwa seseorang yang telah melakukan tindakan terlarang yang dirumuskan dalam peraturan perundang-undangan dapat dimintai pertanggungjawaban tanpa mempertimbangkan apakah orang tersebut memiliki kesalahan.¹²

Meskipun demikian, terdapat pula para ahli yang membedakan terminologi antara *strict liability* dan *absolute liability*. Tanggung jawab mutlak atau *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan, namun terdapat pengecualian-pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya adanya *force majeure*. Hal ini berarti bahwa orang yang telah melakukan tindakan terlarang menurut peraturan perundang-undangan belum tentu dapat dimintai pertanggungjawaban.¹³ Berbeda dengan *absolute liability* yang merupakan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak terdapat pengecualian atasnya.

Pada dasarnya prinsip *strict liability* itu lahir dari kesadaran masyarakat bahwa untuk setiap aktivitas atau perbuatan yang dilakukan oleh perseorangan maupun kelompok, maka pelaku aktivitas atau perbuatan tersebut tidak akan dapat melepaskan diri dari tanggung jawab untuk setiap kerugian yang diakibatkan oleh aktivitas atau perbuatannya itu.

Dalam prinsip *strict liability*, tergugat harus menanggung segala kerugian yang ditimbulkan meskipun Ia telah bertindak dengan penuh kehati-hatian untuk mencegah timbulnya dampak yang merugikan, meskipun kerugian itu akibat dari ketidaksengajaan. Hal ini berarti bahwa tidak adanya perbuatan melawan hukum bukan menjadi alasan bagi tergugat untuk bebas dari pertanggungjawaban. Oleh karenanya, dalam doktrin *strict liability* tergugat tetap bertanggungjawab, meskipun tergugat berhasil membuktikan bahwa perbuatannya sesuai dengan hukum yang berlaku (*lawful*).¹⁴ Dengan catatan tidak adanya *force majeure*.

Dalam prinsip ini terdapat juga kewajiban bagi tergugat untuk memikul tanggung jawab atas kerugian yang tidak berkaitan dengan kesalahannya. Kewajiban tergugat untuk memikul tanggung jawab atas kerugian ini timbul secara langsung dan seketika, begitu terdapat fakta bahwa memang telah terjadi peristiwa yang menyebabkan timbulnya kerugian.

James Krier dalam Imamulhadi mengemukakan bahwa pencemaran lingkungan merupakan aktivitas berbahaya, sehingga prinsip *strict liability* menjadi penting untuk diterapkan. persoalan kerusakan

¹¹ Suherman, E. 1979. *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan (Kumpulan Karangan)* Cet. II. Bandung: Alumni, hlm. 23.

¹² Ratna Subaidah, Juita, Dewi Tuti Muryati, and Ani Triwati. 2014. "Asas Strict Liability Dalam Pertanggungjawaban Pidana Pada Korporasi Pelaku Tindak Pidana Lingkungan Hidup." *Jurnal Dinamika Sosial dan Budaya* 16 (2): 8.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Wibisana Gunawan, Andri. 2021. "Undang-Undang Cipta Kerja dan *Strict Liability*." *Jurnal Bina Hukum Lingkungan* 5 (3): 511

lingkungan merupakan bagian aktivitas yang berbahaya.¹⁵ Adapun terdapat syarat dan/atau kondisi yang menentukan dapat atau tidaknya *strict liability* diterapkan, yaitu:

*“Extra-hazardous activities and dangerous animals can be the occasion for determining strict liability. The activities must be such that they are not in common usage in the community and involve risk of serious harm to persons or property that cannot be eliminated by the use of due care”*¹⁶

Adanya prinsip *strict liability* menimbulkan keadaan yang menguntungkan bagi perlindungan korban dan lingkungan yaitu:

1. Para korban tidak dibebankan untuk membuktikan adanya hubungan kausal antara kerugian yang dideritanya dengan tindakan tergugat, artinya pembuktian yang berlaku adalah pembuktian terbalik.
2. Para pihak yang berpotensi melakukan pencemaran akan meningkatkan tingkat kehati-hatiannya dalam melakukan kegiatan yang bersangkutan, sehingga ada langkah preventif untuk meminimalisir pencemaran.

Dua hal ini merupakan kelebihan dari prinsip *strict liability*, jika dibandingkan dengan pertanggungjawaban berdasarkan konsep kesalahan. Prinsip tanggung jawab mutlak atau *strict liability* diatur dalam Pasal 3 ayat (1) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992* (CLC 1992) yang berbunyi:

“...the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consist of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ships as a result of the incident.”

Pasal tersebut menyatakan bahwa pemilik kapal pada saat suatu kejadian, atau, dimana kejadian tersebut terdiri dari serangkaian kejadian, pada saat kejadian pertama, harus bertanggung jawab atas kerusakan polusi yang disebabkan oleh kapal sebagai hasil dari kejadian itu. Pasal ini mengandung prinsip pertanggungjawaban mutlak, yang mana pemilik kapal harus bertanggungjawab atas keluarnya atau tumpahnya minyak dari kapalnya yang menyebabkan pencemaran, tidak perlu lagi dibuktikan kesalahan atau pembuktian bahwa pemilik kapal menyebabkan tumpahnya minyak dan menyebabkan dampak pencemaran tersebut. Tanggung jawab pemilik kapal muncul seketika saat minyak tersebut keluar dari kapalnya dan menyebabkan pencemaran.

Pasal ini memang tidak menyebutkan secara tersurat istilah *strict liability*. Akan tetapi dapat dilihat bahwa ketentuan Pasal 3 ayat (1) ini tidak menerangkan mengenai pembuktian unsur kesalahan pemilik kapal oleh penggugat, sebaliknya tergugat (pemilik kapal) yang harus membuktikan bahwa dampak yang ditimbulkan itu bukan berasal dari kapalnya atau berasal dari hal lain yang termasuk pengecualian dari pasal ini. Hal ini membuktikan bahwa prinsip tanggung jawab yang dianut CLC 1992 merupakan prinsip tanggung jawab mutlak atau *strict liability*.

¹⁵ Imamulhadi. 2013. “Perkembangan Prinsip *Strict Liability* dan *Precautionary* Dalam Penyelesaian Sengketa Lingkungan Hidup di Pengadilan.” *Mimbar Hukum* 25 (3): 417-432.

¹⁶ *Ibid.*

Pada dasarnya, penerapan prinsip *strict liability* dalam CLC 1992 bertujuan untuk beberapa hal seperti, memperpendek waktu proses kompensasi sehingga tidak terjadi penyelesaian yang berlarut-larut, menghindari lolosnya pelaku pencemaran atas tanggung jawabnya yang disebabkan oleh kesalahan pelaku yang tidak dapat dibuktikan di pengadilan, serta mempercepat ditanggulangnya kondisi masyarakat yang terkena dampak dan segera diperbaikinya keadaan lingkungan hidup agar dapat difungsikan kembali seperti semula.

Perlu diketahui juga bahwa prinsip *strict liability* selalu dikaitkan dengan ganti rugi dan aktivitas yang berbahaya. Prinsip *strict liability* hanya diterapkan pada aktivitas yang mempunyai risiko bahaya yang tinggi, yang tidak dapat dicegah dengan begitu saja, baik oleh pihak terkait yang telah berhati-hati atau pihak yang mungkin menjadi korban. Adanya prinsip *strict liability* telah mendorong berbagai pihak yang menjalankan aktivitas yang berbahaya untuk membuat atau melakukan tindakan yang mengurangi tingkat bahayanya.

Prinsip *strict liability* diterapkan dalam CLC 1992 karena transportasi minyak tergolong sebagai aktivitas yang berbahaya. Seperti yang dikemukakan oleh Dinah L. Shelton bahwa perjanjian tentang perlindungan lingkungan umumnya mencakup klausul yang menetapkan tanggung jawab mutlak. Dimana tanggung jawab mutlak tersebut lahir karena perjanjian mengatur terkait dengan aktivitas tertentu, yang dianggap berpotensi merusak lingkungan. Saat ini perjanjian yang mengatur mengenai pertanggungjawaban perdata hampir semuanya mengandung prinsip *strict liability* karena mengatur aktivitas berbahaya seperti energi nuklir atau transportasi minyak.¹⁷

CLC 1992 menerapkan prinsip *strict liability* karena baik muatan minyak maupun transportasi atas minyak tersebut dikategorikan sebagai sesuatu yang berbahaya. Menurut Pasal 1 ayat (5) CLC 1992; “*Oil means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such ship.*” Definisi minyak menurut pasal tersebut adalah setiap mineral hidrokarbon yang persisten seperti minyak mentah, bahan bakar minyak, minyak diesel berat, dan minyak pelumas, baik yang diangkut di atas kapal sebagai kargo atau di bunker kapal tersebut.

CLC 1992 membatasi kategori minyak hanya pada minyak persisten, tidak termasuk minyak non-persisten. Berdasarkan ketentuan CLC 1992 dapat dipahami bahwa minyak persisten termasuk dalam kategori minyak yang berbahaya, maka minyak yang non-persisten seperti (*gasoline*, minyak diesel ringan, dan minyak tanah) tidak termasuk muatan berbahaya menurut CLC 1992. Hal itu karena minyak persisten bertahan lama dalam lingkungan yang dicemarinya, berbeda dengan minyak non-persisten yang mudah menguap dan mudah menyebar.¹⁸

¹⁷Shelton L., D, and Kiss, A. 2007. *Strict Liability in International Environmental Law in Law of The Sea, Environmental Law And Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah (Tafsir Malick Ndiaye And Rüdiger Wolfrum, Eds.* Leiden: Brill Academic Publishers, hlm. 1140.

¹⁸Jassal, R. 2016. *A Basic and Simple Guide of Civil Liability Convention 92.* September 12. Accessed May 16, 2021. <https://www.myseatime.com/blog/detail/a-basic-and-simple-guide-of-civil-liability-convention-92>.

Minyak persisten juga merupakan bahan yang berbahaya bagi manusia, seperti *crude oil* atau minyak mentah yang lazim diangkut kapal tanker. Seperti yang dilansir dari situs *whiting.com* yang menjelaskan bahwa “*Crude oil is extremely flammable and can cause eye, skin, gastrointestinal, and respiratory irritation. Inhalation may cause dizziness, nausea, or headache. More serious health effects can occur if crude oil is inhaled or swallowed. Crude oil may contain variable amounts of benzene and n-hexane. Long-term exposure to these materials has been shown to lead to systemic toxicity such leukemia and peripheral neurotoxicity*”.¹⁹

Selanjutnya, transportasi minyak juga merupakan kegiatan yang berbahaya, karena selain membawa bahan berbahaya, transportasi minyak juga memenuhi beberapa faktor penentu yang dikemukakan oleh John D. Blackburn, Elliot I. Klayman, dan Martin H. Malin, dengan merujuk pada Pasal 520 *Restatement of The Law of Torts*, yang menyatakan bahwa untuk menentukan apakah suatu kegiatan termasuk kegiatan yang berbahaya sehingga dapat dikenakan *strict liability*, terdapat beberapa faktor yang dapat dijadikan faktor penentu, yaitu:²⁰

1. *The capacity involves a high degree of some harm to the person, land or chattels of others* (kegiatan tersebut mengandung tingkat bahaya yang tinggi bagi manusia, tanah, atau benda bergerak orang lain);
2. *The harm which may result from it is likely to be great* (kerusakan yang diakibatkan oleh kegiatan tersebut mempunyai kemungkinan untuk menjadi besar);
3. *The risk cannot be eliminated by the exercise of reasonable care* (risiko dapat tidak dihilangkan, meskipun kehati-hatian yang layak sudah diterapkan);
4. *The activity is not a matter of a common usage* (kegiatan tersebut tidak termasuk ke dalam kegiatan yang lazim);
5. *The activity is inappropriate to the place where it is carried on* (kegiatan itu tidak sesuai dengan tempat di mana kegiatan itu dilakukan);
6. *The value of activity to the community* (nilai atau manfaat kegiatan tersebut bagi masyarakat).

Adanya prinsip *strict liability* dalam CLC 1992 juga dilengkapi dengan asas *polluter pays*, yaitu asas yang membebankan dan mewajibkan pelaku pencemar untuk bertanggungjawab dan membayar atas setiap kerusakan lingkungan yang terjadi akibat aktivitas atau kegiatannya. Asas ini juga berlaku tegas, tidak memedulikan apakah pelaku telah mengikuti standar lingkungan atau tidak. Asas *polluter pays* lahir dari kewajiban negara untuk tidak merusak wilayah atau teritorial negara lain dan atau lingkungan negara lain, serta kewajiban orang untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup. Dalam perkembangannya, asas *polluter pays* atau pencemar membayar ini mengatur mengenai tanggung jawab sebuah negara ke negara lain atas kerusakan lingkungan hidup yang dibuatnya.

¹⁹Whiting. 2013. *Safety Data Sheet*. October 30. Accessed May 16, 2021. <https://whiting.com/wp-content/uploads/Crude-Oil-Sweet-SDS.pdf>.

²⁰Ramdan, Andri, G.W, M. 1993. “Masalah Ganti Kerugian Dalam Penegakan Hukum Lingkungan Secara Perdata: Beberapa Analisis Atas Teori Pertanggungjawaban (Liability Theories), Asuransi, dan Dana Ganti Kerugian”, *Jurnal Hukum Lingkungan* 5 (1): 5

Berdasarkan penjelasan-penjelasan di atas, dapat dipahami bahwa prinsip *strict liability* dalam CLC 1992 digunakan untuk menyelesaikan masalah pencemaran laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak, yang mewajibkan pemilik kapal untuk membayar ganti rugi pada pihak terdampak secara timbul seketika, pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa melihat unsur kesalahan dari pemilik kapal yang bersangkutan. Selanjutnya, prinsip *strict liability* atau tanggung jawab mutlak juga mempunyai keistimewaan karena menguntungkan pihak terdampak, yang mana proses penuntutan ganti kerugian atas pencemaran minyak menjadi lebih sederhana dan relatif lebih pendek. Hal ini membuat proses klaim tuntutan ganti rugi menjadi lebih mudah dan menguntungkan bagi pihak terdampak. Selain itu, penerapan prinsip *strict liability* juga dapat menjadi langkah preventif agar para pemilik kapal tanker yang berpotensi mencemar lebih berhati-hati dan meningkatkan keamanan atas kegiatannya, sehingga pencemaran lingkungan oleh tumpahan minyak dapat diminimalisir.

Tanggung Jawab *General National Maritime Transport Company* Terhadap Kasus Tumpahan Minyak MT Alyarmouk di Kepulauan Riau Berdasarkan CLC 1992

Pada tahun 2015 Indonesia pernah mengalami pencemaran laut akibat dari kecelakaan kapal di perbatasan Indonesia-Singapura. Pencemaran laut tersebut disebabkan oleh kecelakaan kapal antara MV Sinar Kapuas (Singapura) dengan MT Alyarmouk (Libya) yang mengakibatkan tumpahnya minyak antara laut Singapura dengan Indonesia. Kecelakaan tubrukan kapal ini terjadi pada 2 Januari 2015, jam 06.00 waktu Singapura, di dekat menara suar tepatnya sekitar 11 mil laut timur *Pedra Branca*. Akibat dari kecelakaan ini adalah tumpahnya minyak dari MT Alyarmouk, yang selanjutnya menggenangi perairan Singapura, sekaligus menggenangi wilayah perairan Indonesia di sebelah barat daya, tepatnya perbatasan Indonesia dengan Singapura di wilayah Selat Malaka. Tabrakan tersebut menyebabkan robeknya lambung kapal Alyarmouk yang sedang dalam perjalanan menuju Tiongkok dan menumpahkan minyak bertipe *Madure Crude Oil*. Diperkirakan jumlah minyak yang tumpah adalah sebesar 4.500 ton minyak mentah.

MT Alyarmouk adalah kapal berbobot mati 116.039 ton, milik *General National Maritime Transport Company*, dan dioperasikan langsung oleh *V. Ships UK Ltd*. Sedangkan MV Sinar Kapuas terdaftar di Singapura. Tabrakan ini menyobek salah satu tangki Alyarmouk. Tumpahan minyak yang berasal dari insiden tabrakan kapal tersebut telah mencemari lautan dan dampaknya mengenai wilayah pulau dan perairan Indonesia. Pulau yang paling terancam tercemari adalah pulau Bintan, pasalnya lokasi tabrakan itu hanya 18,6 mil laut utara dari pulau Bintan.

Untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban dari *General National Maritime Transport Company* terhadap kasus yang dijelaskan di atas, perlu dijelaskan terlebih dahulu apakah *General National Maritime Transport Company* dapat dimintai pertanggungjawaban berdasarkan CLC 1992, yaitu:

1. Muatan minyak yang dibawa

Pasal 1 ayat (5) CLC 1992 menyatakan bahwa:

“Oil means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such ship.”

Definisi minyak menurut pasal tersebut adalah setiap mineral hidrokarbon yang persisten seperti minyak mentah, bahan bakar minyak, minyak diesel berat, dan minyak pelumas, baik yang diangkut di atas kapal sebagai kargo atau di bunker kapal tersebut.

Muatan yang minyak yang dibawa dan tumpah ke perairan Kepulauan Riau adalah minyak mentah atau *crude oil*. Dimana MT Alyarmouk yang dimiliki oleh *General National Maritime Transport Company* itu membawa *madure crude oil*, dan minyak tersebut tumpah di perairan perbatasan Singapura-Indonesia, dan masuk ke perairan Kepulauan Riau. *Crude oil* jelas memenuhi ketentuan dari pasal di atas karena Ia termasuk minyak yang persisten.

2. Pencemaran yang terjadi

Pasal 2 CLC 1992 menyatakan bahwa:

“Konvensi ini berlaku secara eksklusif terhadap kerusakan polusi yang disebabkan:

- a. Di wilayah, termasuk laut teritorial, dari suatu Negara pihak pada Persetujuan, dan
- b. Di zona ekonomi eksklusif dari suatu Negara pihak pada Persetujuan, yang didirikan sesuai dengan hukum internasional, atau, jika suatu Negara pihak pada Persetujuan belum menetapkan zona seperti itu, di suatu wilayah di luar dan berbatasan dengan laut teritorial Negara itu ditentukan oleh Negara itu di sesuai dengan hukum internasional dan membentang tidak lebih dari 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorialnya diukur”

Tumpahan minyak MT Alyarmouk mencemari wilayah perairan Indonesia, tepatnya di perairan Kepulauan Riau. Wilayah yang tercemar tersebut terletak sekitar 18,5 mil laut dari lokasi tabrakan MT Alyarmouk dengan MV Sinar Kapuas. Dapat dikatakan bahwa pencemaran tumpahan minyak yang terjadi memenuhi ketentuan dalam pasal ini.

3. Pemilik kapal

Pada saat kasus tabrakan tersebut MT Alyarmouk merupakan kapal tanker yang dimiliki oleh *General National Maritime Transport Company Co.* dan dalam manajemen *V. Ships UK Ltd.*²¹ Maka berdasarkan Pasal 3 ayat (1) CLC 1992, hanya *General National Maritime Transport Company Co.* selaku pemilik kapal yang dibebankan *strict liability* atau tanggung jawab mutlak atas segala *pollution damage* yang disebabkan oleh kapalnya sebagai akibat dari suatu insiden.

Selanjutnya, CLC 1992 juga menyatakan bahwa hanya pemilik kapal yang bertanggung jawab secara mutlak atas *pollution damage*, karena pemilik kapal merupakan satu-satunya pihak yang dapat membatasi tanggung jawabnya, dan merupakan satu-satunya pihak yang diwajibkan memperoleh asuransi untuk tanggung jawab tersebut. Berdasarkan Pasal 3 ayat (4) CLC 1992, beban tanggung jawab mutlak tidak ada pada *V. Ships UK Ltd*, karena perusahaan tersebut bukanlah pemilik MT Alyarmouk, melainkan hanya sebagai operator kapal. Selain itu, *V. Ships*

²¹ Almeida, R. 2015. *Crews Battle Oil Spill Collide Singapore*. January 2. Accessed on May 18, 2021. <https://gcaptain.com/crews-battle-oil-spill-ships-collide-singapore/>.

UK Ltd juga tidak dapat dimintakan klaim ganti rugi atas pencemaran tumpahan minyak tersebut.

Berdasarkan penjelasan-penjelasan di atas maka *General National Maritime Transport Company* wajib dan mutlak untuk bertanggungjawab, serta para pihak yang dirugikan dapat mengajukan kompensasi kerugian terhadap perusahaan tersebut berdasarkan CLC 1992. Oleh karena itu, *General National Maritime Transport Company Co.* dan/atau perusahaan asuransi yang menjaminkannya, adalah pihak yang dapat dituntut berdasarkan CLC 1992, selain keduanya tidak dapat dituntut dan memberikan tanggung jawab, termasuk juga pemilik dari MV Sinar Kapuas. Hal itu dikarenakan ketentuan Pasal 4 CLC 1992 hanya menjelaskan mengenai pertanggungjawaban pemilik-pemilik kapal atas tabrakan antar kapalnya, selain itu definisi kapal menurut konvensi ini hanya terbatas pada kapal tanker saja. Jadi, tabrakan antara kapal tanker (MT Alyarmouk) dan non-tanker (MV Sinar Kapuas), yang akan bertanggung jawab secara mutlak adalah pemilik kapal tanker (*General National Maritime Transport Company*) atas pencemaran tumpahan minyak tersebut.

Terkait dengan tanggung jawab mutlak *General National Maritime Transport Company*, Pasal 3 ayat (2) CLC 1992 menjelaskan bahwa terdapat pengecualian terhadap tanggung jawab mutlak tersebut, sepanjang pemilik kapal dapat membuktikan bahwa:

1. Kerusakan akibat pencemaran yang diakibatkan oleh perang, permusuhan, perang saudara, pemberontakan atau fenomena alam yang luar biasa, tak terelakkan dan tak tertahankan;

Maksudnya adalah pengecualian ini mungkin berlaku jika memang tumpahnya minyak dari MT Alyarmouk yang berakibat pada pencemaran itu, diakibatkan oleh bahaya-bahaya yang sudah disebutkan di atas. Bahaya tersebut juga harus relevan dan menjadi penyebab langsung atau dominan. Terkait dengan bahaya bencana alam, perlu diketahui bahwa pengecualian ini hanya berlaku jika bencana alam yang terjadi merupakan bencana dengan “karakter yang luar biasa, tidak dapat dihindari, dan tidak dapat ditolak”. Dengan demikian, meskipun pengecualian ini mungkin berlaku untuk gelombang pasang, pengecualian ini tidak berlaku untuk angin topan, karena angin topan bukan termasuk kategori tak dapat dihindari.

2. Kerusakan akibat pencemaran yang seluruhnya disebabkan oleh perbuatan atau kelalaian yang dilakukan dengan maksud untuk menyebabkan kerugian oleh pihak ketiga;

Maksudnya adalah pengecualian ini mungkin berlaku jika tumpahnya minyak dari MT Alyarmouk yang menyebabkan pencemaran itu, diakibatkan oleh bahaya seperti terorisme, sabotase, dan tindakan jahat lainnya dari pihak ketiga. Namun, harus diperhatikan juga peran langsung dari pemilik kapal terhadap ‘keamanan’ kapalnya. Pasalnya, pemilik kapal dilarang mengajukan pengecualian karena kegagalannya dalam mengambil tindakan keamanan yang sesuai.

3. Kerusakan akibat pencemaran yang seluruhnya disebabkan oleh kelalaian atau tindakan dari Pemerintah atau otoritas lain yang bertanggung jawab.

Maksudnya adalah pengecualian ini mungkin berlaku jika tumpahnya minyak dari MT Alyarmouk yang menyebabkan pencemaran itu, sepenuhnya disebabkan oleh kelalaian atau

kesalahan tindakan dari Pemerintah atau otoritas lain yang bertanggung jawab atas segala bentuk alat bantu navigasi bagi kapal yang melintas. Perlu diketahui juga bahwa pemilik kapal tidak dapat mengajukan pengecualian ini, jika pencemaran juga disebabkan oleh penyebab lain yang berkontribusi, seperti kelalaian yang disebabkan oleh orang-orang di atas kapal, atau memang, oleh mereka yang berada di atas kapal yang bertabrakan; faktor umum dalam kecelakaan maritim.

Berdasarkan penjelasan terkait pengecualian di atas, dapat dilihat bahwa dalam kasus ini pemilik kapal tetap harus bertanggung jawab secara mutlak, karena pencemaran yang terjadi tidak disebabkan oleh ketiga unsur pengecualian di atas. Oleh karena itu, *General National Maritime Transport Company* wajib dan mutlak untuk bertanggung jawab, serta para pihak yang dirugikan dapat mengajukan kompensasi kerugian terhadap pemilik kapal tersebut berdasarkan CLC 1992.

Pada dasarnya, bentuk pertanggungjawaban dari *General National Maritime Transport Company Co.* selaku pemilik dari MT Alyarmouk adalah kewajiban untuk memberikan kompensasi kepada pihak yang dirugikan. Pemberian kompensasi ini didasarkan pada klaim dari pihak yang dirugikan. Secara umum, CLC 1992 mencakup klaim atas kompensasi yang berkaitan dengan tindakan pembersihan dan pencegahan, kerusakan properti, kerugian konsekuensial, kerugian ekonomi murni, kerusakan lingkungan, dan penggunaan penasihat, berikut penjelasannya:²²

1. Tindakan Pembersihan dan Pencegahan

Kompensasi yang dibayarkan untuk biaya tindakan pembersihan yang wajar dan tindakan lain yang diambil untuk mencegah atau meminimalkan kerusakan akibat pencemaran di suatu Negara Pihak, di mana pun tindakan tersebut diambil. biaya tindakan pencegahan pada prinsipnya akan memenuhi syarat untuk kompensasi, bahkan jika tidak terjadi tumpahan minyak, asalkan ada ancaman kerusakan akibat pencemaran yang berat dan segera terjadi. Kompensasi juga dibayarkan untuk biaya yang wajar terkait dengan penangkapan, pembersihan dan rehabilitasi satwa liar, khususnya burung, mamalia dan reptil.

2. Kompensasi Atas Kerusakan Properti

Kompensasi yang mencakup segala biaya untuk pembersihan, perbaikan atau penggantian properti yang telah terkontaminasi oleh minyak.

3. Kompensasi Atas Kerugian Konsekuensial

Kompensasi yang mencakup segala biaya untuk menanggung dampak hilangnya pendapatan yang diderita oleh pemilik properti yang propertinya rusak akibat pencemaran minyak, seperti nelayan Indonesia yang jalanya telah terkena minyak dan perlu dibersihkan atau diganti, yang mana keadaan tersebut mencegah mereka menangkap ikan.

4. Kompensasi Atas Kerugian Ekonomi Murni

²² IOPC. 2019. *Claims Manual 2019 Edition*. Accessed on May 18, 2021. https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopecpublications/2019_Claims_Manual_e.pdf,

Kompensasi yang mencakup segala biaya untuk menanggung dampak atas hilangnya pendapatan yang disebabkan oleh pencemaran minyak bagi orang-orang yang propertinya belum rusak dan tercemar. Misalnya, nelayan Indonesia yang dilarang menangkap ikan di wilayah perairan Kepulauan Riau karena terdapat tumpahan minyak, meskipun jaring mereka tidak rusak, tetapi hal itu bisa memenuhi syarat untuk mendapatkan kompensasi. Selain itu, pengusaha perhotelan juga dapat mengajukan klaim atas kompensasi ini, karena hotel mereka tidak tercemar, namun tetap mengalami kerugian karena turunnya wisatawan akibat kontaminasi minyak di sekitar pantai. Selain itu, kompensasi juga mencakup biaya tindakan wajar yang digunakan untuk mengatasi kerugian ekonomi murni setelah pencemaran minyak telah dipulihkan, seperti biaya kampanye pemasaran.

5. Kompensasi Atas Kerusakan Lingkungan

Kompensasi yang mencakup segala biaya untuk menanggung dampak kerusakan lingkungan yang diakibatkan pencemaran tumpahan minyak. Kompensasi ini akan tersedia dengan ketentuan bahwa kompensasi yang diklaim, selain hilangnya keuntungan, dibatasi pada biaya tindakan yang wajar untuk memulihkan lingkungan ke kondisi sebelum pencemaran terjadi. Tindakan pemulihan tersebut harus ditujukan untuk mempercepat pemulihan lingkungan dari pencemaran. Kontribusi juga dapat diberikan, misalnya diberikan untuk biaya studi pasca-tumpahan, termasuk studi untuk menetapkan sifat dan tingkat kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh pencemaran tumpahan minyak dan untuk menentukan apakah tindakan pemulihan itu diperlukan atau tidak.

6. Penggunaan Penasihat

Penggugat mungkin ingin menggunakan penasihat untuk membantu mereka mengajukan klaim untuk kompensasi. Sehingga kompensasi juga mencakup biaya penggunaan penasihat, sepanjang pengajuan klaim yang termasuk dalam ruang lingkup Konvensi.

Selanjutnya, CLC 1992 memberikan limitasi terhadap jumlah kompensasi yang harus dikeluarkan oleh pemilik kapal. Penghitungan batasan kompensasi ini didasarkan pada tonase kotor kapal bersangkutan, dan batasan kompensasi ini hanya berlaku terhadap kerusakan akibat pencemaran yang diatur dalam konvensi ini, berikut batasan jumlah kompensasinya:²³

“Limitasi ini berlaku untuk insiden pencemaran yang terjadi pada atau setelah 1 November 2003. Jumlah kompensasi yang harus ditanggung adalah sebagai berikut:

- a. Kompensasi yang harus ditanggung pemilik kapal tanker yang tonase kotornya tidak melebihi 5.000 grt, jumlah maksimumnya adalah 4.510.000 SDR (sekitar US\$ 6,96 juta);
- b. Kompensasi yang harus ditanggung pemilik kapal tanker yang tonase kotornya di atas 5.000 grt sampai dengan 140.000 grt, jumlah maksimumnya adalah 4.510.000 SDR + 631 SDR per

²³UNCTAD. 2012. *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution*. Accessed on May 18, 2021. https://unctad.org/system/files/official-document/dtl1b20114_en.pdf

GRT tambahan di atas 5000 GRT. Misalnya untuk kapal dengan 10.000 GRT, tanggung jawab maksimum adalah 7.665.000 SDR (4.510.000 + 631 x 5000);²⁴

- c. Kompensasi yang harus ditanggung pemilik kapal tanker yang tonase kotornya melebihi 140.000 grt, jumlah maksimumnya adalah 89.770.000 SDR (sekitar US\$ 138,5 juta).”

Dalam kasus ini, MT Alyarmouk yang dimiliki *General National Maritime Transport Company Co.* memiliki tonase kotor sebesar 61.342 grt,²⁵ oleh karenanya pemilik dari Alyarmouk memperoleh limitasi atas besaran kompensasi yang akan diberikan kepada para penggugat. Maka dari itu, ketika penggugat mengklaim kompensasi dari pencemaran minyak yang diakibatkan MT Alyarmouk, *General National Maritime Transport Company Co.* hanya dapat memberikan kompensasi tidak lebih dari 39.215.000 SDR atau dibulatkan menjadi 40.000.000 SDR, dengan catatan tonase kotornya dibulatkan menjadi 60.000 grt (sebelumnya 61.342 grt).

Akan tetapi limitasi atas kompensasi tersebut dapat tidak berlaku bagi pemilik kapal, yaitu saat Ia memenuhi ketentuan dalam Pasal 5 ayat (2) CLC 1992 yang menyatakan bahwa, pemilik tidak berhak membatasi tanggung jawabnya berdasarkan Konvensi ini jika terbukti kerusakan akibat pencemaran yang diakibatkan oleh tindakan atau kelalaian pribadinya, yang dilakukan dengan sengaja menyebabkan kerusakan seperti itu, atau sembarangan dan dengan pengetahuan bahwa kerusakan seperti itu mungkin akan terjadi. Berdasarkan pasal tersebut, dan apabila pemilik dari MT Alyarmouk terbukti memenuhi ketentuan pasal di atas, maka limitasi kompensasi yang harus dibayarkan *General National Maritime Transport Company Co.* tidak akan berlaku.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan-pembahasan pada bagian sebelumnya, dapat dipahami bahwa prinsip *strict liability* yang diatur dalam Pasal 3 ayat (1) CLC 1992 digunakan untuk menyelesaikan masalah pencemaran laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak, yang mewajibkan pemilik kapal untuk membayar ganti rugi pada pihak terdampak secara timbul seketika, pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa melihat unsur kesalahan dari pemilik kapal yang bersangkutan. Penerapan prinsip *strict liability* dalam CLC 1992 tidak ‘mutlak’ sepenuhnya, dalam artian pemilik kapal mempunyai hak untuk membuktikan bahwa Ia tidak bersalah, sesuai yang diatur dalam Pasal 3 ayat (2) dan ayat (3).

Prinsip ini mempunyai keistimewaan karena menguntungkan pihak terdampak, yang mana proses penuntutan ganti kerugian atas pencemaran minyak menjadi lebih sederhana dan relatif lebih pendek. Hal ini membuat proses klaim tuntutan ganti rugi menjadi lebih mudah dan menguntungkan bagi pihak terdampak. Selain itu, penerapan prinsip *strict liability* juga dapat menjadi langkah preventif agar para pemilik kapal tanker yang berpotensi mencemar lebih berhati-hati dan meningkatkan keamanan atas

²⁴ Jassal, R. *Loc.Cit.*

²⁵ Marine Traffic. 2021. *Alyarmouk Vessel Information*. Accessed on May 18, 2021. <https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:760521/mmsi:248895000/imo:9356438/vessel:ALYARMOUK>

kegiatannya, sehingga pencemaran lingkungan oleh tumpahan minyak dapat diminimalisir. Selanjutnya, berdasarkan ketentuan yang diatur dalam CLC 1992, *General National Maritime Transport Company Co.* selaku pemilik MT Alyarmouk memenuhi unsur-unsur untuk menanggung tanggung jawab mutlak akibat pencemaran di perairan Kepulauan Riau. Sedangkan *V. Ships UK Ltd* sebagai operator kapal tidak dikenakan tanggung jawab mutlak, begitu juga dengan pemilik MV Sinar Kapuas yang tidak dikenakan tanggung jawab mutlak.

Bentuk pertanggungjawaban dari *General National Maritime Transport Company Co.* selaku pemilik dari MT Alyarmouk adalah kewajiban untuk memberikan kompensasi kepada pihak yang dirugikan. Pemberian kompensasi ini didasarkan pada klaim dari pihak yang dirugikan. *General National Maritime Transport Company Co.* harus menyediakan kompensasi untuk membiayai tindakan pembersihan dan pencegahan, kerusakan properti, kerugian konsekuensial, kerugian ekonomi murni, kerusakan lingkungan, dan penggunaan penasihat. Pemberian kompensasi tersebut tidak serta merta tak terbatas, melainkan terdapat pembatasan atas besaran kompensasinya. Dalam kasus MT Alyarmouk, *General National Maritime Transport Company Co.* hanya dapat memberikan kompensasi tidak lebih dari 39.215.000 SDR atau dibulatkan menjadi 40.000.000 SDR, dengan catatan tonase kotornya dibulatkan menjadi 60.000 grt (sebelumnya 61.342 grt).

Saran

Prinsip *strict liability* dalam *CLC 1992* harus tetap dipertahankan, mengingat dampak dan kerusakan yang ditimbulkan dari tumpahan minyak di laut sangat besar dan merugikan lingkungan hidup, baik manusia maupun unsur biotik lainnya. Jika berpandangan lebih luas lagi, prinsip *strict liability* juga harus tetap dipertahankan pada bentuk pencemaran lingkungan berat lainnya, tidak hanya terbatas pada pencemaran oleh tumpahan minyak. Pertimbangan atas dipertahankannya prinsip ini adalah karena menguntungkan pihak yang dirugikan dan sekaligus memberikan efek jera kepada pelaku pencemaran. Harapannya prinsip ini dapat menjadi ujung tombak atas penegakan hukum terhadap kasus-kasus pencemaran lingkungan berat.

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Buku

- Akib, Muhammad. 2014. *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Erwin, Muhammad. 2008. *Hukum Lingkungan dalam Sistem Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup di Indonesia*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Husin, Sukanda. 2016. *Hukum Lingkungan Internasional*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Othumpangat, Sreekumar, and Vince Castranova, 2014. *Encyclopedia of Toxicology (Oil Spills) Third Edition*. Cambridge: Academic Press.

- Shelton L. D, and Kiss, A. 2007. *Strict Liability in International Environmental Law in Law of The Sea, Environmental Law And Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah (Tafsir Malick Ndiaye and Rüdiger Wolfrum)*. Eds. Leiden: Brill Academic Publishers.
- Soekanto, Soerjono, and Sri Mamudji. 2015. *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*. Cet. 17. Jakarta: Rajawali Pers.
- Starke, J. G. 1991. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Suhaidi. 2004. *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut Dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal: Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional Melalui Perairan Indonesia*. Jakarta: Pustaka Bangsa Press.
- Suherman, E. 1979. *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan (Kumpulan Karangan) Cet. II*. Bandung: Alumni.

Sumber Peraturan Perundang-undangan

Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992.

Sumber Jurnal/Artikel

- Edayanto, H.C. 2008. "Penelitian Aspek Lingkungan Fisik Perairan Sekitar Pelabuhan Sabang." *Jurnal Sains dan Teknologi Indonesia* 10 (2): 10.
- Imamulhadi. 2013. "Perkembangan Prinsip Strict Liability dan Precautionary Dalam Penyelesaian Sengketa Lingkungan Hidup di Pengadilan." *Mimbar Hukum* 25 (3): 417-432.
- Kuncowati. 2010. "Pengaruh Pencemaran Minyak di Laut Terhadap Ekosistem Laut" *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan* 1 (1): 1.
- Ramdan, Andri, G.W, M. 1993. "Masalah Ganti Kerugian Dalam Penegakan Hukum Lingkungan Secara Perdata: Beberapa Analisis Atas Teori Pertanggungjawaban (Liability Theories), Asuransi, dan Dana Ganti Kerugian", *Jurnal Hukum Lingkungan* 5 (1): 5.
- Ratna Subaidah, Juita, Dewi Tuti Muryati, and Ani Triwati. 2014. "Asas Strict Liability Dalam Pertanggungjawaban Pidana Pada Korporasi Pelaku Tindak Pidana Lingkungan Hidup." *Jurnal Dinamika Sosial dan Budaya* 16 (2): 8.
- Wibisana Gunawan, Andri. 2021. "Undang-Undang Cipta Kerja dan Strict Liability." *Jurnal Bina Hukum Lingkungan* 5 (3): 511.

Sumber Lain

- Almeida, R. 2015. Crews Battle Oil Spill Collide Singapore. January 2. Accessed on May 18, 2021. <https://gcaptain.com/crews-battle-oil-spill-ships-collide-singapore/>.
- IOPC. 2019. Claims Manual 2019 Edition. Accessed on May 18, 2021. https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/2019_Claims_Manual_e.pdf.

- Jassal, R. 2016. A Basic and Simple Guide of Civil Liability Convention 92. September 12. Accessed May 16, 2021. <https://www.myseatime.com/blog/detail/a-basic-and-simple-guide-of-civil-liability-convention-92>.
- Marine Traffic. 2021. Alyarmouk Vessel Information. Accessed on May 18, 2021. <https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:760521/mmsi:248895000/imo:9356438/vessel:ALYARMOUK>.
- UNCTAD. 2012. Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution. Accessed on May 18, 2021. https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb20114_en.pdf
- Whiting. 2013. Safety Data Sheet. October 30. Accessed May 16, 2021. <https://whiting.com/wp-content/uploads/Crude-Oil-Sweet-SDS.pdf>.