

PENYELESAIAN SENGKETA PENCEMARAN MINYAK OLEH KAPAL TANKER DAN RELEVANSI PERAN MAHKAMAH AGUNG DALAM PRINSIP *POLLUTER PAYS PRINCIPLE* DAN *STRICT LIABILITY*

ELLY KRISTIANI PURWENDAH¹

Dosen Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma Purwokerto

ABSTRAK

Pencemaran minyak di laut perlu mendapat perhatian serius oleh sistem hukum nasional, sehubungan dengan penyelesaian sengketa secara litigasi melalui kinerja Mahkamah Agung terutama berkaitan dengan sumber hukum dalam memutus kasus pencemaran minyak oleh kapal tanker. Pencemaran minyak oleh kapal tanker kerap terjadi di Indonesia yang disebabkan baik karena kecelakaan maupun tindakan operasional kapal tanker yang lain. Sadar akan perlunya peran Mahkamah Agung maka kajian ini akan melihat sampai sejauh mana sumber hukum direspon sebagai pedoman penyelesaian sengketa bagi hakim dalam lingkup kompetensi absolut Mahkamah Agung. Metode pendekatan normatif dan data sekunder digunakan dalam melakukan analisis untuk menjawab permasalahan tentang relevansi peran Mahkamah Agung dalam penyelesaian sengketa pencemaran minyak oleh kapal tanker dalam sistem hukum Indonesia. Hasil analisis menunjukkan bahwa sumber hukum yang dijadikan pedoman Mahkamah Agung dalam penyelesaian sengketa pencemaran minyak oleh kapal tanker dalam sistem hukum Indonesia belum relevan dengan prinsip *polluter pays principle* dan *strict liability*.

Kata Kunci : *polluter pays principle*, *strict liability*, *pencemaran minyak*, *kapal tanker*

1. Latar Belakang Masalah

Pencemaran minyak di laut oleh kapal tanker akan menjadi perhatian serius karena pencemaran menimbulkan kerugian yang serius bagi ekologi laut dan sosiologi negara pantai. E.J. Mishan, dalam *the cost of economic growth* pada tahun enam puluhan memperkenalkan *polluter pays principle* (prinsip pencemar membayar) yang menyebutkan bahwa pencemar semata-mata merupakan seseorang yang berbuat pencemaran yang seharusnya dapat dihindarinya.² Pada tahun 1972 prinsip pencemar membayar dianut dan dikembangkan oleh negara-negara anggota Organisasi Kerjasama Ekonomi dan Pembangunan (*Organization of Economic and Development/OECD*)⁷, yang menyebutkan bahwa pencemar harus menanggung beban atau biaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang ditimbulkan. Sebagai instrumen ekonomi prinsip ini menggunakan internalisasi biaya dalam proses produksi yang dimaksudkan sebagai tindakan preventif

1 Fakultas Hukum UNWIKU Purwokerto, sedang studi lanjut di Program Doktorat UGM Yogyakarta, alamat email : elly_kristiani@yahoo.co.id.

2 Sundari Rangkuti, 2000, *Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, edisi kedua, Airlangga University Press, Surabaya. Hlm. 238.

kemungkinan munculnya pencemaran. Pada perkembangan selanjutnya prinsip ini mulai bergeser menjadi prinsip hukum, demikian halnya dalam sistem hukum positif Indonesia.

Prinsip ini kemudian diperluas dengan pemahaman mewajibkan kepada pelaku pencemaran untuk membayar biaya tertentu pada terjadinya kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh aktivitasnya.³ Prinsip ini mewajibkan kepada pelaku untuk membayar dan bertanggungjawab terhadap setiap kerusakan lingkungan yang terjadi akibat aktivitasnya, tidak peduli apakah pelaku telah mengikuti standard lingkungan atau tidak. Prinsip pencemar membayar ini dalam perkembangannya mengatur masalah tanggung jawab sebuah negara ke negara lain atas kerusakan lingkungan hidup yang dibuatnya. Prinsip ini lahir dari kewajiban negara untuk tidak merusak lingkungan negara lain atau teritorial di luar wilayahnya serta kewajiban orang untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup.

Prinsip ini berlaku universal, bahkan dalam Konferensi PBB tentang Lingkungan dan Pembangunan atau yang lebih dikenal dengan sebutan KTT Bumi pada tanggal 3-14 Juni 1992 di *Rio de Janeiro, Brazil*.⁴ Prinsip ini eksplisit tercantum dalam Prinsip 7 Deklarasi Rio yang menegaskan bahwa negara-negara maju secara historis bertanggungjawab atas menurunnya daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup secara global akibat aktivitas pembangunan yang mereka lakukan, bahwa dengannya pada sisi yang lain, mereka mempunyai sumber daya yang lebih baik dan lebih banyak, terutama sumber daya keuangan dan teknologi. Kedua hal ini menjadi dasar negara maju mempunyai tanggung jawab lebih besar dalam memecahkan persoalan-persoalan lingkungan hidup global.

Selain asas *polluter pays principle*, berlaku pula asas tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dalam penyelesaian sengketa lingkungan khususnya pencemaran laut. Asas tanggung jawab mutlak yang bersyarat dengan pembatasan jumlah pembayaran ganti ruginya yang ditetapkan terlebih dahulu dalam pencemaran laut secara langsung dan seketika. Prinsip *strict liability* yang dianut dalam pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak, mewajibkan setiap pelaku wajib membayar ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tanki yang bersangkutan, sebagaimana terdapat dalam Pasal 3 (1) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (CLC 1969)* yang berbunyi: ⁵ "...the owner of a ship a serious occurrences at the time of incident or where the incident consist of a serious occurances at the time of the first such occurance, shall be liable for any pollution damage by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident".

Prinsip ini diakomodir dalam sistem hukum Indonesia sebagaimana disebutkan dalam Pasal 88, UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang menyatakan bahwa :

"Setiap orang yang tindakannya, usahanya, dan/ atau kegiatannya menggunakan B3,

³ Phillippe Sands, 2003, *Principles of International Environmental Law*, Second Edition, Cambridge University Press, United Kingdom. Hlm. 281.

⁴ *Appraising the Earth Summit: How should we judge UNCED's success?* *Environment* 34 (8): 6-11, 26-33, <http://www.ciesin.org/docs/008-570/008-570.htm>, diunduh pada tanggal 22 Juli 2015, Pukul 21.00. WIB.

⁵ Komar Kantaatmadja, 1981, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*, Alumni, Bandung. Hlm. 74.

menghasilkan dan/atau mengelola limbah B3, dan/atau yang menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup bertanggung jawab mutlak atas kerugian yang terjadi tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan”.

Pada Penjelasan Pasal 88 UU Nomor 32 Tahun 2009 dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan “bertanggung jawab mutlak”, atau *strict liability* adalah unsur kesalahan tidak perlu dibuktikan oleh pihak penggugat sebagai dasar pembayaran ganti rugi. Ketentuan ayat ini sebagai *lex specialis* dalam gugatan tentang perbuatan melawan hukum pada umumnya. Besarnya nilai ganti rugi yang dapat dibebankan terhadap pencemar atau perusak lingkungan hidup menurut Pasal ini dapat ditetapkan sampai batas tertentu.⁶

Sistem tanggung jawab *strict liability*⁷ mempunyai kekhususan karena proses hukum penuntutan ganti kerugian menjadi lebih sederhana dan relatif lebih pendek. Hal ini membuat proses klaim tuntutan ganti rugi menjadi lebih mudah daripada proses klaim tuntutan ganti rugi pada umumnya. Namun luas lingkup ganti kerugian yang dimungkinkan menjadi terbatas karena segi lain dari tanggung jawab mutlak (*strict liability*) adalah adanya suatu batas tertinggi *plafond/ceiling* dari jumlah ganti rugi.⁸

2. Hasil dan Pembahasan

Asas *strict liability* muncul dari adanya kesadaran pada masyarakat bahwa untuk setiap perbuatan yang dilakukan baik itu oleh perseorangan maupun kelompok, maka orang atau kelompok tersebut tidak akan dapat melepaskan diri dari tanggung jawab untuk setiap kerugian yang diakibatkan oleh perbuatannya itu. Asas ini selalu dikaitkan dengan ganti rugi,⁹ konsep *ultrahazardous*, *tort law* membebankan *strict liability* pada aktivitas yang melibatkan bahaya dalam derajat yang tinggi yang tidak dapat dicegah oleh pihak yang telah bertindak hati-hati ataupun pihak yang mungkin menjadi korban.¹⁰ Asas *strict liability* telah mendorong pihak yang menjalankan kegiatan yang digolongkan *extrahazardous* untuk membuat beberapa alternatif yang dapat mengurangi derajat bahaya.¹¹

Strict liability sebagai tanggung gugat timbul seketika pada saat terjadinya perbuatan, tanpa mempersoalkan kesalahan tergugat. Krier menjelaskan sebagai berikut :

6 Kalimat “Besarnya nilai ganti rugi yang dapat dibebankan terhadap pencemar atau perusak lingkungan hidup” merupakan penerapan dari *the polluter pays principle* (prinsip pencemar membayar). Prinsip ini bersumber pada ilmu ekonomi berpangkal tolak pada pemikiran bahwa pencemar semata-mata merupakan seseorang yang berbuat pencemaran yang seharusnya dihindarinya.

7 James E. Krier, *Environmental Litigation and The Burden of Proof*, dalam Malcom F. Baldwin and James K. Page, 1970, *Law and The Environment*, Walker Publishing Company, New York. Hlm. 118.

“Finally, the doctrine of strict liability for abnormally dangerous activities can be of assistance in many cases of environmental damage. Strict liability is, of course, more than a burden-shifting doctrine, since it not only relieves the plaintiff of the obligation to prove fault but fore closes the defendant from proving the absence of fault”.

8 Pada saat ini IMO telah menghasilkan 30 Konvensi dan Protokol, dan menghasilkan lebih dari 700 codes dan rekomendasi yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran, pencegahan dari pencemaran. Lihat *Marine Pollution Legislation*, <http://www.amsa.gov.au/me/pn324.htm>, diunduh pada 28 Juli 2015, pukul 15.00. WIB.

9 Richard A. Posner, 1986, *Economic Analysis of law*, Little Brown & Company, Canada. Hlm. 163.

10 *Ibid.*

11 Muladi dan Dwijda Priyatno, 2010, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana, Jakarta. Hlm. 112.

Dalam *strict liability*, seseorang bertanggung jawab kapanpun kerugian timbul. Hal ini menjelaskan keadaan bahwa :

1. Para korban dilepaskan dari beban berat untuk membuktikan adanya hubungan kausal antara kerugiannya dengan tindakan individual tergugat;
2. Para "*potential polluter*" akan memperhatikan baik tingkat kehati-hatiannya (*level of care*), maupun tingkat kegiatannya (*level of activity*). Dua hal ini merupakan kelebihan *strict liability* dari konsep kesalahan. Oleh karena sifat khasnya yang tegas dan keras, maka *strict liability* tidaklah dapat dikenakan pada semua kegiatan.

Dasar Hukum yang mengatur Tuntutan Ganti Kerugian Pencemaran Minyak dalam Sistem Hukum Indonesia berdasarkan *polluter pays principle* dan *strictliability* adalah sebagai berikut.

Tabel 1. Dasar Hukum Tuntutan Ganti Kerugian Pencemaran Minyak dalam Sistem Hukum Indonesia

| 1. Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup | |
|--|--|
| Pengaturan Kepentingan | Pasal dan ayat |
| Penanggulangan pencemaran | <p>Pasal 53 ayat (1) Setiap orang yang melakukan pencemaran dan/atau prusakan lingkungan hidup wajib melakukan penanggulangan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup</p> <p>Pasal 53 ayat (2) Penanggulangan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. pemberian informasi peringatan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup kepada masyarakat; b. pengisolasian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup; c. penghentian sumber pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup; dan/atau d. cara lain yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi <p>Pasal 53 ayat (3)</p> |
| Pemulihan kepentingan | <p>Pasal 54 ayat (1) Setiap orang yang melakukan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup wajib melakukan pemulihan fungsi lingkungan hidup</p> <p>Pasal 54 ayat (2) Pemulihan fungsi lingkungan hidup sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan tahapan :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. penghentian sumber pencemaran dan pembersihan unsur pencemar; b. remediasi; c. rehabilitasi; d. restorasi; dan/ atau e. cara lain yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi <p>Pasal 54 ayat (3)</p> |

| | |
|--|---|
| Penyelesaian sengketa lingkungan hidup di luar pengadilan | Pasal 85 ayat (1) Penyelesaian sengketa lingkungan hidup di luar pengadilan dilakukan untuk mencapai kesepakatan mengenai : a. bentuk dan besarnya ganti rugi; b. tindakan pemulihan akibat pencemaran dan/atau perusakan; c. tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terulangnya pencemaran dan/atau perusakan; dan/atau d. tindakan untuk mencegah timbulnya dampak negatif terhadap lingkungan hidup |
| Ganti kerugian dan pemulihan lingkungan | Pasal 87 ayat (1) Setiap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau lingkungan hidup wajib membayar ganti rugi dan/atau melakukan tindakan tertentu |
| Tanggung jawab mutlak | Pasal 88 Setiap orang yang tindakannya, usahanya, dan/atau kegiatannya menggunakan B3, menghasilkan dan/atau mengelola limbah B3, dan/atau yang menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup bertanggung jawab mutlak atas kerugian yang terjadi tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan |
| Tenggat daluwarsa untuk pengajuan gugatan | Pasal 89 ayat (2) Ketentuan mengenai tenggat kadaluwarsa tidak berlaku terhadap pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup yang diakibatkan oleh usaha dan/atau kegiatan yang menggunakan dan/atau mengelola B3 serta menghasilkan dan/atau mengelola limbah B3 |
| 2. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran | |
| Pengaturan Kepentingan | Pasal dan ayat |
| Tanggung jawab pengangkut | Pasal 41 ayat (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan |
| Perniagaan laut dan pantai | Pasal 277 ayat (1) huruf b Melakukan pengawasan, pencegahan dan penanggulangan pencemaran Pasal 277 ayat (2) huruf a, b, dan c Menyusun kebijakan dan standar prosedur operasi penegakan hukum di laut secara terpadu; Kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan pemerintah di wilayah perairan Indonesia |
| 3. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut | |
| Pengaturan Kepentingan | Pasal dan ayat |
| Pencegahan pencemaran dan/atau perusakan laut | Pasal 14 ayat (1) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang dapat mengakibatkan kerusakan laut wajib melakukan pencegahan perusakan laut |

| | |
|--|--|
| Penanggulangan pencemaran dan/ atau perusakan laut | Pasal 15 ayat (1) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dari/atau perusakan laut wajib melakukan penanggulangan pencemaran dan/atau perusakan laut yang diakibatkan oleh kegiatannya |
| Pemulihan Mutu Laut | Pasal 16 ayat (1) Setiap orang atau penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dari/atau kerusakan laut wajib melakukan pemulihan mutu laut |
| Ganti Rugi | Pasal 24 ayat (1) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan laut wajib menanggung biaya penanggulangan pencemaran dan/atau perusakan laut serta biaya pemulihannya Pasal 24 ayat (2) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain akibat terjadinya pencemaran dan/atau perusakan laut wajib membayar ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan. Pasal 25 |
| 4. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim | |
| Pengaturan Kepentingan | Pasal dan ayat |
| Tanggung jawab pemilik atau operator | Pasal 29 ayat (1) Pasal 29 ayat (2) Pasal 30 ayat (1) Pasal 30 ayat (2) Pasal 30 ayat (3) Pasal 30 ayat (4) Pasal 31 Pasal 32 |
| 5. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat | |
| Pengaturan Kepentingan | Pasal dan ayat |
| Tanggung jawab pemilik atau operator kapal | Pasal 29 ayat (1) Pemilik atau operator kapal atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab atas biaya yang diperlukan dalam penanganan penanggulangan dan kerugian yang ditimbulkan akibat pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatan lainnya Pasal 29 ayat (2) Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pemilik atau operator kapal atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawab Pasal 30 ayat (1) Pemilik atau operator kapal yang mengangkut muatan minyak wajib bertanggung jawab untuk mengganti kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kapalnya |

| | |
|---|---|
| | <p>Pasal 30 ayat (2) Pemilik atau operator kapal yang mengangkut muatan minyak secara curah lebih atau sama dengan 2.000 (dua ribu) ton wajib mengasuransikan tanggung jawabnya atas kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kapalnya.</p> <p>Pasal 30 ayat (3) Pemilik atau operator kapal dengan ukuran lebih atau sama dengan GT 1.000 (seribu <i>gross tonnage</i>) wajib mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemar minyak yang berasal dari kegiatan pengisian bahan bakar (<i>bunker</i>) kapalnya.</p> <p>Pasal 30 ayat (4) Asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) harus dibuktikan dengan sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran yang diterbitkan oleh menteri. Penjelasan Pasal 30</p> <p>Yang dimaksud dengan “mengganti kerugian” adalah penggantian kerugian terhadap pihak ketiga (Pemerintah dan Masyarakat) yang menderita kerugian akibat pencemaran tersebut.</p> <p>Pasal 32</p> |
| <p>6. Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2014 tentang Pengesahan <i>Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001</i> (Konvensi Internasional mengenai Tanggung Jawab Sipil terhadap Kerusakan Akibat Pencemaran Minyak Bahan Bakar, 2001)</p> | |
| <p>Pengaturan Kepentingan</p> | <p>Pasal dan ayat</p> |
| <p>Kewajiban pemilik kapal</p> | <p>Article 3 Part 1 Pemilik kapal pada saat insiden bertanggung jawab atas kerusakan polusi yang disebabkan oleh <i>bunker</i> minyak di kapal atau yang berasal dari kapal, asalkan insiden terdiri dari serangkaian kejadian yang memiliki asal yang sama.</p> <p>Article 3 Part 2 Dalam hal lebih dari satu orang yang bertanggung jawab, mereka harus menanggung kewajiban secara bersamaan.</p> <p>Article 3 Part 3 Tidak ada kewajiban untuk kerusakan polusi akan diajukan kepada pemilik kapal apabila pemilik kapal dapat membuktikan bahwa : a. kerusakan akibat perang, permusuhan, perang saudara, pemberontakan atau fenomena alam yang bersifat luar biasa yang tak terelakkan dan tak tertahankan; atau b. kerusakan yang sepenuhnya disebabkan oleh tindakan atau kelalaian yang dilakukan dengan maksud untuk menyebabkan kerusakan oleh pihak ketiga; atau c. kerusakan itu sepenuhnya disebabkan oleh kelalaian atau tindakan yang salah lainnya dari Pemerintah atau otoritas lain yang bertanggung jawab untuk pemeliharaan lampu atau alat bantu navigasi lainnya dalam pelaksanaan fungsinya itu</p> <p>Article 3 Part 4 Apabila pemilik kapal dapat membuktikan bahwa kerusakan pencemaran mengakibatkan seluruhnya atau sebagian baik dari suatu tindakan atau kelalaian yang dilakukan dengan maksud untuk menyebabkan kerusakan oleh orang yang mengalami kerusakan atau kelalaian orang itu, pemilik kapal dapat dibebaskan baik seluruhnya maupun sebagian dari kewajiban untuk orang tersebut</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>Article 3 Part 5 Tidak ada klaim kompensasi untuk kerusakan pencemaran kepada pemilik kapal kecuali sesuai dengan konvensi ini</p> |
| Batasan tanggung Jawab | <p>Article 6 Tidak ada yang mempengaruhi hak pemilik kapal dari kewajiban dibawah orang yang menyediakan asuransi atau jaminan keuangan lainnya untuk membatasi kewajiban di bawah rezim nasional ataupun internasional yang berlaku, seperti <i>Amandemen Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976</i></p> |
| Asuransi wajib atau keamanan keuangan | <p>Article 7 Part 1 Pemilik terdaftar dari sebuah kapal yang memiliki tonase kotor lebih besar dari 1.000 <i>gross tonnage</i> yang terdaftar di suatu negara pihak, wajib memelihara asuransi atau jaminan keuangan lainnya, seperti jaminan dari bank atau lembaga keuangan sejenis, untuk menutupi kewajiban dari pemilik terdaftar pada kerusakan polusi dalam jumlah yang sama dengan batasbatas kewajiban di bawah rezim pembatasan nasional atau internasional yang berlaku, tetapi dalam semua kasus tidak melebihi jumlah yang dihitung sesuai dengan <i>Amandemen Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976</i>.</p> <p>Article 7 Part 2 Article 7 Part 3 Article 7 Part 6 Asuransi atau jaminan keuangan lainnya tidak akan memenuhi persyaratan pasal ini jika dapat berhenti selain untuk alasan berakhirnya masa berlaku asuransi atau jaminan yang ditetapkan dalam sertifikat berdasarkan Ayat 2 pasal ini, sebelum tiga bulan berlaku dari tanggal pemberitahuan, penghentian diberikan kepada pihak berwenang sebagaimana dimaksud dalam ayat 5 pasal ini</p> <p>Article 7 Part 9 Article 7 Part 10 Article 7 Part 12 Article 7 Part 14</p> |
| Yurisdiksi | <p>Article 9 Part 1 Dimana insiden yang telah menyebabkan kerusakan polusi di wilayah itu termasuk laut teritorial atau di tempat negara pihak, atau langkah-langkah pencegahan telah diambil untuk mencegah atau meminimalkan kerusakan polusi di wilayah tersebut, tindakan kompensasi terhadap pemilik kapal, asuransi atau jaminan orang lain untuk memberikan kewajiban pemilik kapal mungkin akan dibawa di pengadilan negara pihak</p> |
| <p>7. Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2011 tentang Ganti Kerugian Akibat Pencemaran dan/atau Kerusakan Lingkungan Hidup</p> | |
| Pengaturan Kepentingan | <p>Pasal dan ayat</p> |
| Pertimbangan tuntutan ganti rugi lingkungan | <p>Menimbang huruf b, c Bahwa besaran ganti rugi akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara para pihak yang bersengketa atau putusan pengadilan; Bahwa untuk menjamin hak keperdataan masing-masing pihak perlu ditetapkan pedoman ganti kerugian akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup</p> |

| | |
|----------------------|--|
| Pemulihan lingkungan | <p>Pasal 1 angka 2 Pemulihan lingkungan hidup adalah tindakan untuk memulihkan fungsi lingkungan hidup yang tercemar dan/atau telah berdampak pada lingkungan hidup</p> |
| Ganti kerugian | <p>Ganti kerugian adalah biaya yang harus ditanggung oleh penanggungjawab kegiatan dan/atau usaha akibat terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup</p> <p>Pasal 1 angka 11 Kerugian bersifat tetap adalah cara perhitungan ahli terhadap komponen kerugian akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup yang ganti ruginya dibayarkan secara utuh</p> <p>Pasal 1 angka 12 Kerugian bersifat tidak tetap adalah cara penghitungan ahli terhadap komponen kerugian akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup yang ganti ruginya dibayarkan berdasarkan kesepakatan para pihak</p> <p>Pasal 3 Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau masyarakat dan/atau lingkungan hidup atau negara wajib :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. melakukan tindakan tertentu; dan/atau b. membayar ganti kerugian <p>Pasal 4 Kewajiban meliputi tindakan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Huruf a meliputi :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. pencegahan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup; b. penanggulangan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup dan/atau c. pemulihan fungsi lingkungan hidup <p>Pasal 5 ayat (1) Kerugian lingkungan hidup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Huruf b meliputi :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. kerugian karena tidak dilaksanakannya kewajiban pengelolaan air limbah, emisi, dan/atau pengelolaan limbah berbahaya dan beracun; b. kerugian untuk mengganti biaya penanggulangan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup serta pemulihan lingkungan hidup; c. kerugian untuk mengganti biaya verifikasi pengaduan, inventarisasi sengketa lingkungan, dan biaya pengawasan pembayar ganti kerugian dan pelaksanaan tindakan tertentu; d. kerugian akibat hilangnya keanekaragaman hayati dan menurunnya fungsi lingkungan hidup; dan/atau e. kerugian masyarakat akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup <p>Pasal 5 ayat (2) Kerugian akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelompokkan menjadi kerugian yang :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. bersifat tetap; dan b. bersifat tidak tetap |

| | |
|---|--|
| | <p>Pasal 6 ayat (1) Penghitungan ganti kerugian harus dilakukan oleh ahli yang memenuhi kriteria :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. memiliki sertifikat kompetensi; dan/ atau b. telah melakukan penelitian ilmiah dan/atau berpengalaman di bidang; <ol style="list-style-type: none"> 1. pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup; dan atau 2. valuasi ekonomi lingkungan <p>Pasal 6 ayat (2) Pasal 7 Penghitungan ganti kerugian akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dilakukan sesuai dengan tata cara penghitungan ganti kerugian sebagaimana tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini</p> <p>Pasal 8 ayat (1) Pembayaran ganti kerugian dan pelaksanaan tindakan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan berdasarkan :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. kesepakatan yang dicapai oleh para pihak yang bersengketa melalui mekanisme penyelesaian sengketa lingkungan hidup di luar pengadilan; atau b. putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap melalui mekanisme penyelesaian sengketa melalui pengadilan <p>Pasal 8 ayat (2) Dalam hal pelaku pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup tidak melaksanakan penanggulangan dan/atau pemulihan. Instansi lingkungan hidup dapat memerintahkan pihak ketiga untuk melakukan penanggulangan dan/atau pemulihan dengan biaya ditanggung oleh pelaku pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup</p> <p>Pasal 9 ayat (1) Pasal 9 ayat (2)</p> |
| <p>8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim</p> | |
| <p>Pengaturan Kepentingan</p> | <p>Pasal dan ayat</p> |
| <p>Ketentuan Umum</p> | <p>Pasal 1 angka 22 Dana jaminan ganti rugi pencemaran adalah dana yang dijamin oleh perusahaan asuransi atau klub pemilik kapal atau lembaga jaminan keuangan resmi lainnya untuk menjamin pemenuhan tanggung jawab pemilik kapal terhadap pencemaran perairan oleh minyak atau bahan bakar cair beracun yang bersumber dari muatannya dan/atau minyak sebagai bahan bakar kapalnya termasuk jaminan atas biaya yang dikeluarkan untuk tindakan pencegahan pencemaran yang dapat ditimbulkan akibat kecelakaan kapal</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Dana jaminan ganti rugi pencemaran</p> | <p>Pasal 38 ayat (1) Pemilik operator kapal atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab atas biaya yang diperlukan dalam penanganan penanggulangan dan kerugian yang ditimbulkan akibat pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatan lainnya yang meliputi :</p> <p>a. pencemaran oleh minyak; atau b. pencemaran yang ditimbulkan oleh bahan lain selain minyak</p> <p>Pasal 38 ayat (2) Tanggung jawab pemilik, operator kapal atau penanggung jawab unit pada kegiatan lain sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) meliputi :</p> <p>a. tanggung jawab terhadap pencemaran lingkungan yang bersumber dari minyak dan bahan cair beracun; b. tanggung jawab terhadap pencemaran lingkungan yang bersumber dari bahan bakar kapal; c. tanggung jawab untuk melaksanakan tindakan pencegahan pencemaran yang dapat ditimbulkan akibat kecelakaan kapalnya; d. tanggung jawab terhadap pencemaran lingkungan yang bersumber dari muatan lainnya, serta dari kapal atau unit kegiatan lainnya</p> <p>Pasal 38 ayat (3) Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada Ayat (2), pemilik atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya</p> <p>Pasal 39 ayat (1) Pasal 39 ayat (2) Pasal 39 ayat (3) Pasal 39 ayat (4) Pasal 39 ayat (5) Pasal 39 ayat (6) Pasal 39 ayat (7) Pasal 40 ayat (1) Pemilik kapal yang mengoperasikan kapal untuk mengangkut bahan cair beracun secara curah dengan muatan 150 (seratus lima puluh) ton atau lebih wajib mengasuransikan tanggung jawabnya atas kerugian pihak ketiga atas terjadinya pencemaran di perairan yang berasal dari kapalnya</p> <p>Pasal 40 ayat (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diasuransikan dengan dibuktikan melalui polis asuransi atau jaminan lembaga keuangan yang sesuai dengan perundangundangan guna penerbitan sertifikat nasional dana jaminan ganti rugi pencemaran oleh bahan cair beracun (<i>national certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for marine pollution damage of noxious liquids substances</i>) oleh Direktur Jenderal</p> <p>Pasal 41 Pemilik kapal dapat dibebaskan dari tuntutan ganti rugi pencemaran yang bersumber dari kapalnya apabila pemilik kapal dapat membuktikan bahwa pencemaran akibat tumpahan yang terjadi karena bencana alam dan/atau perang</p> <p>Pasal 42 ayat (1) Pasal 42 ayat (2) Pasal 42 ayat (3) Pasal 42 ayat (4)</p> |
| <p>9. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1978 tentang Pengesahan <i>International Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969</i></p> | |
| <p>Pengaturan Kepentingan</p> | <p>Pasal dan ayat</p> |
| | <p>Article III Part 3 Jika pemilik membuktikan bahwa kerusakan pencemaran mengakibatkan seluruhnya atau sebagian baik dari suatu tindakan atau kelalaian yang dilakukan dengan maksud untuk menyebabkan kerusakan atau dari kelalaian orang itu, pemilik dapat dibebaskan seluruhnya atau sebagian dari kewajiban untuk orang tersebut</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>Article III Part 4 Tidak ada klaim untuk kompensasi untuk kerusakan pencemaran harus dilakukan terhadap pemilik selain dengan konvensi ini. Tidak ada klaim untuk kerusakan polusi berdasarkan polusi berdasarkan konvensi ini atau sebaliknya dapat dilakukan terhadap pegawai atau agen dari pemilik</p> |
| | <p>Article IV Ketika minyak yang mencemari dari dua atau lebih kapal, dan menimbulkan kerusakan, pemilik semua kapal kecuali dibebaskan dalam Article III akan bertanggung jawab secara tanggung renteng untuk semua kerusakan dengan tidak terpisahkan</p> |
| | <p>Article V Part 1 Pemilik kapal berhak untuk membatasi kewajiban dibawah konvensi ini berkenaan dengan salah satu insiden untuk jumlah keseluruhan 2.000 <i>franc</i> untuk setiap ton tonase kapal. Namun jumlah keseluruhan tidak melebihi 210 juta <i>franc</i></p> |
| | Article V Part 2 |
| | Article V Part 3 |
| | Article V Part 4 |
| | Article V Part 5 |
| | Article V Part 6 |
| | Article V Part 7 |
| | Article V Part 8 |
| | Article V Part 9 |
| | Article V Part 11 |
| | <p>Article VI Part 1 Dimana pemilik setelah insiden dan telah membentuk dana sesuai dengan Article V dan berhak membatasi tanggung jawabnya</p> |
| | <p>Article VI Part 1.a. Tidak ada orang yang memiliki klaim untuk kerusakan polusi yang timbul dari kejadian yang berhak untuk melaksanakan hak terhadap aset lain dari pemilik dalam hal klaim tersebut</p> |
| | <p>Article VI Part 1.b. Pengadilan atau pejabat yang berwenang lainnya dari setiap negara pihak memerintahkan pembebasan setiap kapal atau properti lainnya milik pemilik yang telah ditangkap sehubungan klaim untuk kerusakan pencemaran yang timbul dari insiden tersebut dan juga akan melepaskan jaminan atau keamanan lainnya dilengkapi untuk menghindari penangkapan tersebut</p> |
| | Article VI Part 2 |
| | <p>Article VII Part 1 Pemilik kapal yang terdaftar di suatu negara dan membawa lebih dari 2.000 ton minyak dalam jumlah besar sebagai kargo wajib memelihara asuransi atau jaminan keuangan lainnya, seperti jaminan bank atau sertifikat yang disampaikan oleh kompensasi dana internasional dalam jumlah tetap dengan menerapkan batas-batas kewajiban yang ditentukan dalam Article V Part. 1. Untuk menutupi kewajiban kerusakan pencemaran berdasarkan konvensi ini.</p> |

| | |
|------------------------|---|
| | Article VII Part 2 |
| | Article VII Part 5 |
| | Article VII Part 6 |
| | Article VII Part 7 |
| | Article VII Part 8 |
| | Article VII Part 9 |
| | Article VII Part 11 |
| | Article VII Part 12 |
| | Article VIII Hak tuntutan kompensasi harus dihentikan kecuali tindakan pencemaran sebelum tiga tahun dari tanggal terjadinya kerusakan pencemaran. Dalam hal tuntutan dilakukan setelah enam tahun dari tanggal kejadian kerusakan pencemaran dan kejadian tersebut berupa serangkaian kejadian, periode enam tahun akan berjalan dari tanggal terjadinya |
| | Article IX Part 1 Dalam hal insiden yang menyebabkan kerusakan pencemaran di wilayah laut teritorial dari satu atau lebih negara pihak, atau langkah-langkah pencemaran telah diambil untuk mencegah atau meminimalkan kerusakan pencemaran di wilayah tersebut termasuk wilayah laut, tindakan kompensasi hanya dapat dibawa di pengadilan setiap negara tersebut atau Amerika. Pemberitahuan dari tindakan tersebut harus diberikan kepada tergugat |
| | Article IX Part 2 Setiap negara pihak harus menjamin bahwa proses pengadilan harus memiliki yurisdiksi untuk menuntut kompensasi |
| | Article IX Part 3 Setelah dana dibentuk sesuai dengan Article V, pengadilan pengadilan negara dimana dana tersebut dibentuk harus secara khusus kompeten untuk menentukan semua hal yang berkaitan dengan pembagian dan distribusi dana |
| 10. | Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 1999 Tentang Pengesahan <i>Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969</i> (Protokol 1992 Tentang Perubahan Terhadap Konvensi Internasional Tentang Tanggung Jawab Perdata Untuk Kerusakan Akibat Pencemaran Minyak 1969) |
| Pengaturan Kepentingan | |

| | |
|---|--|
| <p><i>Protocol</i> ini mengubah pengertian kapal, minyak, kerusakan polusi, kehilangan atau kerusakan yang menyebabkan penurunan lingkungan, biaya langkah-langkah pencegahan dan kerugian atau kerusakan, insiden, organisasi dan merubah kewajiban dalam konvensi 1969 serta pembatasan kewajiban kerugian menjadi 3 juta SDR untuk kapal tidak melebihi 5.000 unit tonase, untuk kapal dengan tonase 5.000 sampai dengan 140.000 untuk setiap unit tambahan ditambahkan 420 SDR dan untuk tonase diatas 140.000 tidak melebihi 59,7 SDR.</p> <p>Unit dari <i>account</i> berubah menjadi <i>Special Drawing Right</i> (SDR) seperti yang didefinisikan oleh Dana Moneter Internasional (<i>International Monetary Fund/IMF</i>). Jumlah ini harus dikonversi ke mata uang nasional dari negara pihak yang merupakan anggota dari IMF dihitung sesuai dengan metode penilaian yang diterapkan oleh IMF yang berlaku pada tanggal yang bersangkutan untuk operasi dan transaksi. Nilai mata uang nasional dalam hal SDR dari negara yang bukan anggota dari IMF harus dihitung dengan cara yang ditentukan oleh negara tersebut. Namun dalam hal suatu negara bukan anggota dari IMF dan yang hukum nasionalnya tidak mengizinkan penerapan ketentuan ini, pada saat ratifikasi, penerimaan, persetujuan atau akses konvensi ini atau setiap saat setelah itu menyatakan bahwa unit rekening harus sama dengan 15 <i>franc</i> emas. <i>Franc</i> emas sebagaimana dimaksud sesuai dengan enam puluh lima setengah miligram emas dari perseribu sembilan ratus. Konversi <i>franc</i> emas ke dalam mata uang nasional akan dilakukan sesuai dengan hukum negara yang bersangkutan</p> | |
| <p>11. Keputusan Ketua Mahkamah Agung Nomor 36/KMA/SK/III/2013 tentang Pemberlakuan Pedoman Penanganan Perkara Lingkungan Hidup</p> | |
| <p style="text-align: center;">Pengaturan Kepentingan</p> | |
| <p>K o m p e t e n s i A b s o l u t Mahkamah Agung menangani perkara lingkungan hidup</p> | <p>Menimbang huruf c Bahwa perkara lingkungan hidup harus diadili oleh hakim lingkungan hidup pada peradilan tingkat pertama, tingkat banding dan Mahkamah Agung.</p> |
| <p>Penerapan prinsip lingkungan</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>prevention of harm</i> (pencegahan bahaya lingkungan) 2. <i>precautionary principle</i> (prinsip kehati-hatian) 3. <i>polluter pays principle</i> (prinsip pencemar membayar) 4. <i>sustainable development</i> (pembangunan berkelanjutan) |
| <p>Pencemaran air laut dan atau perusakan laut (terumbu karang, mangrove dan padang lamun)</p> | <p>Pedoman ini memasukan klasifikasi pencemaran air laut dan atau perusakan laut (terumbu karang, mangrove dan padang lamun) dengan instrumen sumber hukum terbatas pada hal berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup; 2. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan; 3. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut; 4. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 04 Tahun 2001 tentang Kriteria Baku Kerusakan Terumbu Karang; 5. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 51 Tahun 2004 tentang Baku Mutu Air Laut; 6. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 179 Tahun 2004 tentang Baku Mutu Air Laut; 7. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 200 tentang Kriteria Baku dan Pedoman Penentuan Kerusakan Padang Lamun; 8. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 201 Tahun 2004 tentang Kriteria Baku dan Pedoman Penentuan Kerusakan Mangrove |

3. Kesimpulan

Penerapan *polluter pays principle* dan *strict liability* belum sepenuhnya diakomodasi oleh Mahkamah Agung Republik Indonesia, hal ini diketahui melalui inventarisir peraturan

yang berlaku di Indonesia terkait pencemaran minyak oleh kapal tanker, Jenis perkara lingkungan hidup dan peraturan perundang-undangan yang terkait oleh Mahkamah Agung hanya diinventarisir melalui Keputusan Ketua Mahkamah Agung Nomor 36/KMA/SK/III/2013 Tentang Pemberlakuan Pedoman Penanganan Perkara Lingkungan Hidup, dalam Bab III angka 4 dengan delapan peraturan yang terkait didalamnya. Hal ini menunjukkan belum prioritasnya penyelesaian kasus pencemaran minyak oleh kapal tanker yang diselesaikan melalui jalur litigasi dan belum diterapkan *polluter pays principle* serta *strict liability* melalui kewajiban tersedianya dana lingkungan hidup dalam bentuk asuransi.

Daftar Pustaka

Literatur

- Daud Silalahi, 2001, *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakkan Hukum Lingkungan Indonesia*, Alumni, Bandung.
- James E. Krier, *Environmental Litigation and The Burden of Proof*, dalam Malcom F. Baldwin and James K. Page, 1970, *Law and The Environment*, Walker Publishing Company, New York.
- Komar Kantaatmadja, 1981, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*, Alumni, Bandung.
- Muladi dan Dwijda Priyatno, 2010, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana, Jakarta.
- Phillipe Sands, 2003, *Principles of International Environmental Law*, Second Edition, Cambridge University Press, United Kingdom.
- Richard A. Posner, 1986, *Economic Analysis of law*, Little Brown & Company, Canada.
- Sundari Rangkuti, 2000, *Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, edisi kedua, Airlangga University Press, Surabaya.

Lain-lain

- Appraising the Earth Summit: How should we judge UNCED's success?*
Environment 34 (8): 6-11, 26-33, <http://www.ciesin.org/docs/008-570/008-570.htm>, diunduh pada tanggal 22 Juli 2015, Pukul 21.00. WIB.
- Marine Pollution Legislation*, <http://www.amsa.gov.au/me/pn324.htm>, diunduh pada 28 Juli 2015, pukul 15.00. WIB.

