



**PENGGABUNGAN PERKARA DALAM PENYELESAIAN GANTI RUGI TUMPAHAN
MINYAK DI LAUT SEBAGAI UPAYA OPTIMALISASI PENERAPAN *BLUE ECONOMY*
*THE MERGER OF THINGS IN THE OIL SPILL SOLUTION IN THE SEA AS AN EFFORT
TO OPTIMIZE THE APPLICATION OF THE BLUE ECONOMY***

Satrih*

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan *pertama*, untuk mengkaji proses penyelesaian ganti rugi pencemaran tumpahan minyak di laut dan kendala yang dihadapi dalam memperoleh ganti rugi. *Kedua* penelitian ini juga mengkaji penggabungan perkara ganti rugi atas pencemaran tumpahan minyak di laut dalam mengoptimalkan penerapan *blue economy*. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dan yuridis empiris yang dilakukan dengan mengkaji secara mendalam kaidah-kaidah hukum internasional maupun nasional yang terkait dengan obyek penelitian ini. Penelitian ini dilengkapi dengan pengumpulan data kepustakaan dan penelitian lapangan.

Hasil penelitian menunjukkan, untuk perolehan ganti rugi, penggugat khususnya mendasarkan pada International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992 yang telah diratifikasi Indonesia melalui Keppres No. 53/1999. Terdapat kendala dalam perolehan ganti rugi yang dapat mengoptimalkan penerapan *blue economy*. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa untuk perolehan ganti rugi dalam mengoptimalkan penerapan *blue economy*, para penggugat dapat melaksanakannya dengan penggabungan perkara ganti rugi atas pencemaran tumpahan minyak di laut.

Kata kunci: *blue economy*; ganti rugi; pencemaran minyak; penggabungan perkara.

ABSTRACT

This research was conducted first, to review the compensation settlement process for oil spill pollution in the sea and the obstacles faced in obtaining compensation. Both of these studies also examine the incorporation of compensation cases for oil spill pollution in the sea in optimizing the application of blue economy. This study uses normative and empirical juridical methods which are carried out by studying in depth the principles of international and national law related to the object of this study. This research is supplemented by library data collection and field research.

The result of the research shows that for the compensation, the plaintiff is based primarily on the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) which has been ratified by Presidential Decree No. Keppres. 53 / 1999. There are constraints in obtaining compensation that can optimize the application of blue economy. The results of the study also show that for the acquisition of

* Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia, Jalan Urip Sumoharjo KM. 5, Panaikang, Panakkukang, Panaikang, Panakkukang, Kota Makassar, Sulawesi Selatan 90231, email: satrihh@gmail.com.

compensation in optimizing the application of blue economy, the plaintiffs can carry it out by combining compensation cases for the pollution of oil spills in the sea.

Keywords: *blue economy; damages; oil pollution; mergers of things.*

PENDAHULUAN

Blue Economy adalah suatu konsep yang menawarkan aktivitas ekonomi yang mengedepankan kelestarian lingkungan, menggerakkan perekonomian yang rendah karbon (*low carbon economy*) dengan meninggalkan praktek ekonomi yang mementingkan keuntungan jangka pendek, yang mengeksploitasi sumber daya alam dan jasa-jasa lingkungan tanpa memperhatikan dampak yang ditimbulkannya terhadap lingkungan.¹

Blue Economy menitikberatkan pembangunan sektor kelautan dan perikanan yang berwawasan lingkungan. Dalam rangka penerapan *Blue Economy* salah satu yang perlu menjadi perhatian adalah masalah pencemaran akibat tumpahan minyak. Dampak tumpahan minyak dapat menimbulkan kerusakan lingkungan laut yang teramat besar. Kerusakan sebagai akibat tumpahan minyak selain berupa kerugian langsung terhadap ekonomi dan sosial masyarakat juga berupa kerugian jangka panjang, terutama terhadap lingkungan laut, yang baru dapat diketahui setelah sekian lama terjadinya tumpahan minyak.² Untuk

itu perlu segera dilakukan penanggulangan agar minyak dapat secepatnya dibersihkan, dilokalisir dan dimusnahkan sehingga kerusakan yang lebih besar dapat dicegah.³ Masyarakat yang berada di sekitar pantai yang tercemar perlu mendapatkan ganti rugi secepatnya, serta kerusakan ekosistem laut harus segera dilakukan *recovery* dan mengembalikan lingkungan ke keadaan sebelum terjadinya tumpahan. Untuk dapat melakukan penanggulangan, dibutuhkan dana yang tidak sedikit untuk itu penyelesaian kompensasi yang segera dari pelaku pencemaran dengan jumlah atau besaran yang memadai sangatlah penting.

Civil Liability Convention (CLC) 1969 yang diubah dengan Protokol 1992 dan kemudian diamandemen pada tahun 2000 telah menetapkan sistem pertanggungjawaban berdasarkan *strict liability principle*,⁴ dimana pelaku pencemaran dalam hal ini pemilik kapal bertanggung jawab mutlak saat terjadinya tumpahan minyak tanpa harus dibuktikan adanya unsur kesalahan terlebih dahulu. *Strict liability principle* dilengkapi dengan kewajiban pemilik kapal untuk mengasuransikan tanggung jawabnya bagi

¹ Lihat Eddy Cahyono Sugiarto, *Ekonomi Biru dan Pembangunan Berkelanjutan*, <<http://www.setkab.go.id/artikel-6784-.html>>, [15/12/2016].

² Kiran R., Banu Krishna, 2010, *Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: an Examination of IMO Convention*, <<http://www.nujslawreview.org/articles/>> [diakses pada 17/06/ 2017]

³ Mason, Michael, "*Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability*", LSE research papers in environmental and spatial analysis, no. 69. Department of Geography and Environment, London School of Economics and Political Science, London, UK. ISBN 0753015706, <www2.lse.ac.uk/geographyandEnvironment/research/>, [15/04/2017].

⁴ Lihat St. Munadjat Danusaputro, 1982, *Hukum Lingkungan*, Buku V Sektorial jilid I, Bina Cipta, Bandung, hlm. 76. Lihat pula Pasal III CLC.

kapal yang memuat minyak 2000 ton ke atas sehingga jika terjadi tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapalnya, telah tersedia dana untuk penanggulangan pencemaran dari pihak Asuransi.⁵

Indonesia sebagai negara kepulauan dan secara geografis sangat strategis sebagai jalur perlintasan kapal dan karenanya sangat rentan terhadap bahaya tumpahan minyak terutama dari kapal. Dari beberapa peristiwa tumpahan minyak yang telah terjadi telah menimbulkan dampak kerusakan yang sangat parah.⁶ Sementara terdapat kendala untuk mendapatkan ganti rugi bagi penanggulangan yang dilakukan baik terhadap pemulihan hak masyarakat yang menderita kerugian maupun pemulihan lingkungan yang rusak.⁷

Jika penanganan tumpahan minyak demikian terus berlangsung maka *Blue Economy* yang menjadi konsep pembangunan bagi negara pantai khususnya negara kepulauan seperti halnya Indonesia tidak akan terwujud dan pada akhirnya akan mengancam keberlanjutan lingkungan laut dan segala kepentingan umat manusia terhadapnya. Untuk itu harus ada upaya yang dilakukan terutama oleh pemerintah untuk mengatasi hal tersebut.

Berdasarkan uraian tersebut di atas maka diidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Apakah proses penyelesaian ganti rugi pencemaran tumpahan minyak di laut dapat mengoptimalkan penerapan *blue economy*?

2. Bagaimana penggabungan perkara ganti rugi atas pencemaran tumpahan minyak di laut dapat mengoptimalkan penerapan *blue economy*?

Tujuan dari penulisan artikel ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis proses penyelesaian ganti rugi pencemaran tumpahan minyak di laut yang dapat mengoptimalkan penerapan *blue economy* dan mengetahui dan menganalisis penggabungan perkara ganti rugi dalam mengoptimalkan penerapan *blue economy*.

METODE PENELITIAN

Dalam menjawab identifikasi masalah, digunakan metode yuridis normatif dan yuridis empiris yang dilakukan dengan mengkaji secara mendalam kaidah-kaidah hukum internasional maupun nasional yang terkait dengan obyek penelitian ini. Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus tumpahan minyak yang terjadi sebagai akibat dari kecelakaan kapal. Untuk memperoleh data, dilakukan penelusuran data kepustakaan dan melalui wawancara dengan pihak Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai dan Seksi Pencegahan dan Ganti Rugi Pencemaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan serta Humas Pertamina. Seluruh data yang diperoleh baik data sekunder maupun primer kemudian dianalisis secara kualitatif.

⁵ Lihat Pasal VII CLC.

⁶ Lihat kasus tumpahan minyak antara lain oleh Tanker King Fisher di Cilacap tahun 2000, Tanker MT Natuna Sea di Batu Berhanti Kepulauan Batam tahun 2000, kasus MT. Lucky Lady di Cilacap tahun 2006. Lihat pula Kasus klasik yakni Showa Maru di Selat Malaka pada tahun 1975, ketika itu Indonesia belum meratifikasi CLC 1969.

PEMBAHASAN

Proses Penyelesaian Ganti Rugi atas Pencemaran Tumpahan Minyak di Laut

1. Proses Penyelesaian Ganti Rugi atas Pencemaran Tumpahan Minyak di Laut berdasarkan Civil Liability Convention (CLC) 1969/1992 dan Protokol tahun 2000

CLC adalah konvensi yang khusus mengatur mengenai tanggung jawab atas kerugian akibat pencemaran oleh tumpahan minyak karena kecelakaan kapal.⁸ Minyak, adalah *any persistent hydrocarbon mineral oil* seperti minyak mentah (*crude oil*), minyak bakar (*fueloil*), minyak diesel berat (*heavy diesel oil*) dan minyak pelumas (*lubricating oil*).

Indonesia adalah peserta CLC 1969/1992 dengan meratifikasi melalui Keppres No 18 Tahun 1978. Indonesia baru menyatakan diri untuk terikat pada Protokol 1992 tentang amandemen atas CLC 1969 pada tanggal 16 Februari 1999 melalui ratifikasi dengan Keppres No. 52 Tahun 1999.

a. Sistem Pertanggungjawaban Tumpahan Minyak di Laut

CLC 1969/1992 menetapkan sistem pertanggung jawaban *strict liability principle*,⁹ di mana pemilik kapal dianggap bertanggung jawab mutlak tanpa harus dibuktikan adanya unsur kesalahan terlebih dahulu atas kerugian yang ditimbulkan oleh tumpahan minyak dari kapalnya, sebagaimana diatur pada Pasal III ayat (1) CLC. Pasal III tidak menyebutkan secara eksplisit penggunaan istilah *strict liability*. Namun demikian dari pengecualian

pertanggung jawaban (*defences*) seperti diatur dalam ayat (2), maka konvensi ini dapat disimpulkan menganut prinsip *strict liability*.

Diterapkannya *strict liability principle* bertujuan tidak hanya untuk meringkas atau memperpendek proses kompensasi tanpa penyelesaian yang berlarut-larut, menghindari pelaku pencemaran tidak dapat dituntut tanggung jawabnya disebabkan oleh tidak dapat dibuktikannya kesalahan pelaku di pengadilan. Selain itu dengan menerapkan prinsip *strict liability* diharapkan dapat segera ditanggulangnya kondisi masyarakat yang terkena dampak maupun dapat segera diperbaikinya keadaan lingkungan hidup agar dapat difungsikan kembali seperti semula.¹⁰

b. Pelaksanaan Tanggung Jawab melalui Asuransi P&I

Untuk mendukung pembayaran yang segera atas klaim kompensasi *strict liability principle* dilengkapi dengan kewajiban asuransi bagi kapal yang memuat minyak lebih dari 2000 ton sehingga telah tersedia dana jika sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang menumpahkan minyak.¹¹ Kewajiban asuransi ini dibuktikan dengan adanya sertifikat yang wajib dibawa oleh kapal dalam setiap pelayarannya yang diterbitkan berdasarkan polis asuransi oleh negara bendera dari kapal yang merupakan negara peserta dari konvensi.¹²

Asuransi yang dimaksudkan biasanya akan diberikan oleh P&I Club (*Protection and*

⁷ *Ibid.*

⁸ Lihat CLC Pasal I ayat (5)

⁹ Lihat St. Munadjat Danusaputro: *Hukum Lingkungan, Loc. Cit.*

¹⁰ Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Alumni, Bandung, 1982, hlm. 52.

¹¹ Lihat Wu Chao, *Pollution from the Carriage of oil by Sea: Liability and Compensation*, Kluwer law International, London-The Hague-Boston, 1996. hlm. 67. Lihat pula Pasal VII ayat 1 CLC.

¹² Lihat Pasal VII ayat 2 CLC.

Indemnity Insurance) dan biasanya merupakan pihak ketiga yang menutup risiko pencemaran tumpahan minyak dengan jumlah dan batas sebagaimana ditentukan oleh konvensi.

Dengan demikian berdasarkan prinsip *strict liability* yang kemudian diikuti dengan kewajiban asuransi dan kewajiban membawa sertifikat bagi kapal ini penggugat dapat segera mendapatkan ganti rugi atas segala kerugian yang diderita jika terjadi kerusakan akibat pencemaran dari tumpahan minyak. Sebagai konsekuensi dari *strict liability principle* pemilik kapal diberikan hak untuk membatasi tanggung jawabnya yakni dengan adanya sistem plafon (*ceiling*) yang ditentukan oleh CLC dimana pemilik kapal bertanggung jawab untuk memberikan kompensasi hanya untuk jumlah tertentu dari muatan yang berdasarkan Protokol tahun 2000 jumlahnya meningkat sampai batas maksimum yang ditentukan sebagai berikut:¹³

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

Dengan demikian batas maksimum tanggung jawab kompensasi pemilik kapal didasarkan atas gross tonase kapal yang menurut Protokol tahun 2000 dapat mencapai maksimum US \$ 115 juta.

2. Proses Penyelesaian Ganti Rugi Berdasarkan *Fund Convention 1992*

Fund Convention, sebagai pelengkap dari CLC, bertujuan untuk memberikan kompensasi kepada mereka yang menderita kerusakan akibat pencemaran karena tumpahan minyak di Negara Pihak Konvensi yang tidak mendapatkan kompensasi penuh berdasarkan CLC, mengingat bahwa jumlah tanggung jawab pemilik kapal dibatasi untuk jumlah tertentu sesuai dengan muatan kapal.

Fund Convention menyediakan kompensasi sampai batas maksimal 135 juta SDR (setara dengan US \$ 192 juta), yang setelah 1 November 2003 meningkat maksimum menjadi 203 juta SDR (setara dengan US \$ 289.000.000), jumlah ini termasuk ganti rugi yang dibayarkan oleh pemilik kapal/ asuransinya berdasarkan CLC.¹⁴

Pembiayaan *IOPC Fund 1992* dibiayai oleh kontribusi yang dikenakan pada setiap orang yang telah menerima dalam satu tahun kalender lebih dari 150.000 ton minyak mentah dan minyak bahan bakar berat di salah satu Negara Pihak. Kontribusi dibayarkan langsung oleh setiap kontributor ke Sekretariat *IOPC Funds*.¹⁵

¹³ Lihat *Ibid*.

¹⁴ Lihat Mans Jacobsson, "The International Compensation Regime and The Activities of The International Oil Pollution Compensation Funds, International Seminar on Tanker Safety, Pollution Prevention and Spill Preparedness, Shanghai, People's Republic of China", ITOPF/INTERTANKO/OCIMF, 8 December 2005, hlm.5, <www.itopf.com/information-services/intertanco/OCIMF/pdfSim> [diakses pada 23/06/ 2017].

¹⁵ R. Banu Krishna Kiran, *Loc. Cit.*

Pengaturan *CLC* dan *Fund Convention* dalam bentuk tanggung jawab bertahap (*two tier system*),¹⁶ melalui jumlah yang disediakan untuk pembayaran ganti rugi ini dapat menjamin pemulihan hak masyarakat yang terkena dampak, demikian pula halnya dengan pemulihan lingkungan untuk mencegah kerusakan yang lebih parah.

Indonesia bukan lagi peserta dari *Fund Convention* sejak menarik diri sebagai pihak melalui Keppres No. 41 tahun 1998. Untuk itu Indonesia hanya berhak atas jumlah kompensasi yang disiapkan oleh *CLC* di mana jumlah yang disediakan sangat sedikit dibandingkan dengan jumlah *CLC* plus *Fund Convention*. Kompensasi yang tersedia berdasarkan *Fund Convention* hanya dapat diklaim apabila negara tersebut peserta dari *Fund Convention*. Sangat disayangkan keputusan Indonesia menarik diri dari *Fund Convention* karena sebagai negara kepulauan yang terletak pada posisi silang dan menjadi jalur perlintasan kapal, Indonesia sangat rentan akan terjadinya tumpahan minyak akibat kecelakaan kapal.

Indonesia menarik diri dari *Fund Convention* karena terbebani iuran/kontribusi yang harus dibayarkan ke *IOPC Fund* setiap tahunnya,¹⁷ alasan yang dikemukakan ini tidaklah tepat karena sebagaimana yang telah dikemukakan sebelumnya, bukan negara yang berkewajiban membayar iuran melainkan industri minyak, negara hanya berkewajiban untuk melaporkan penerimaan minyak setiap tahunnya yang dimuat melalui laut. Selain itu juga karena selama terikat dengan *CLC* dan *Fund Convention*, Indonesia belum pernah memperoleh ganti rugi maksimal

berdasarkan *CLC*, sehingga keikutsertaan pada *Fund Convention* dipandang tindakan yang mubazir.¹⁸

Kerugian akibat tumpahan minyak karena kecelakaan kapal sangat besar baik kerugian langsung maupun tidak langsung, sehingga dibutuhkan dana yang tidak sedikit untuk menanggulangnya. Jika di kemudian hari terjadi kecelakaan kapal yang menumpahkan minyak dalam jumlah besar maka Indonesia tidak dapat memberikan perlindungan yang memadai bagi masyarakat yang menderita kerugian maupun terhadap lingkungan, karena dana kompensasi yang tersedia bagi Indonesia sebagai negara yang hanya peserta *CLC* sebesar US \$ 115 juta, sedangkan dengan menjadi peserta *CLC* plus *Fund Convention* tersedia dana sebesar US \$ 289.000.000.

Selain *CLC*, beberapa peraturan secara nasional juga berlaku bagi pencemaran laut, antara lain PP Nomor 19 tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut dan Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut. Namun kedua ketentuan tersebut hanya memberikan pengaturan secara umum tanpa mengatur secara rinci bagaimana sistem pertanggungjawaban mutlak dilaksanakan dalam pencemaran akibat tumpahan minyak karena kecelakaan kapal. Bahkan Peraturan Pemerintah RI Nomor 20 tahun 1990 tentang Pengendalian Pencemaran air, memberikan pembatasan bahwa yang dimaksud dengan air adalah tidak termasuk air yang terdapat di bawah permukaan tanah dan air laut,¹⁹

¹⁶ Lihat Christos A. Kontova "An empirical Analysis of IOPCF Oil Spill Cost Data" dalam Jurnal *Marine Pollution Bulletin*, 60/2010, hlm. 1455-1466, <journal homepage:www.elsevier.com>, [diakses pada 07/12/2016].

¹⁷ Lihat Keppres No. 41 tahun 1998.

¹⁸ Seksi Pencegahan dan Ganti Rugi Pencemaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.

¹⁹ Pasal 1 Ayat 1.

dengan demikian PP No 20 tahun 1990 tentang Pengendalian Pencemaran air tidak berlaku bagi pencemaran akibat tumpahan minyak di Laut. Di sisi lain Indonesia sangat rentan terhadap pencemaran tumpahan minyak karena letak geografis Indonesia yang berada pada posisi silang

Proses Penyelesaian Klaim Kompensasi

Klaim dapat diajukan oleh korban yang telah menderita/mengalami kerusakan akibat pencemaran yang terjadi di suatu negara yang menjadi pihak dari CLC dan *Fund Convention*.

Korban dimaksud adalah setiap orang atau badan hukum yang telah mengalami kerusakan akibat pencemaran, termasuk otoritas negara yang melakukan operasi pembersihan atau tindakan preventif serta pemulihan lingkungan, perusahaan swasta dan individu yang menderita cedera pribadi, kerusakan harta benda, atau hilangnya pendapatan atau keuntungan sebagai akibat dari kerusakan akibat pencemaran dapat mengajukan klaim atas kerugian yang diderita.²⁰

Berdasarkan Pasal IX Ayat (1) CLC, korban pencemaran hanya dapat mengajukan klaimnya ke pengadilan nasional di mana kerusakan akibat pencemaran tersebut terjadi. Dari pasal ini menunjukkan bahwa CLC mendorong penyelesaian klaim melalui pengadilan. Namun di dalam prakteknya, penuntut baru akan mengajukan atau membawa klaimnya ke pengadilan apabila penggugat keberatan atas penilaian Asuransi (P&I) mengenai jumlah/besaran kompensasi.

Jika penggugat memilih untuk menyelesaikan klaimnya melalui jalur di luar pengadilan, maka penggugat mengajukan klaimnya kepada pemilik kapal atau asuransi P&I yang biasanya akan menjadi pelindung dan penjamin tanggung jawab pihak ketiga termasuk tanggung jawab terhadap kerusakan akibat pencemaran.²¹

Biasanya dalam setiap kecelakaan kapal, asuransi pemilik kapal, P&I akan bekerja sama dengan IOPC Fund untuk menangani klaim. Dalam kasus tumpahan besar yang menimbulkan kerusakan akibat pencemaran yang sangat berbahaya, untuk memudahkan *claimant* mengajukan klaimnya dan penanganan klaim itu sendiri, asuransi P&I bersama-sama dengan IOPC Fund,²² dan dengan bantuan Asosiasi pemilik kapal, dalam hal ini yang tergabung dalam *International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)*, mendirikan kantor penanganan klaim di negara dimana tumpahan minyak akibat kecelakaan kapal itu terjadi melalui kerja sama dengan kantor koresponden (*Correspondent Firms*) asuransi P&I di negara tersebut.

3. Proses Penyelesaian Ganti Rugi Pencemaran Tumpahan Minyak di Laut Berdasarkan Beberapa Kasus.

Dengan prinsip *strictliability* yang kemudian diikuti dengan kewajiban asuransi bagi pemilik kapal, sangat berperan dalam penanggulangan ganti rugi tumpahan minyak di laut. Tanggung jawab pemilik kapal yang dilaksanakan oleh asuransi P&I dalam hal ini tidak hanya terbatas pada tindakan penanggulangan (setelah terjadinya

²⁰ Lihat Pasal I Ayat (2) CLC.

²¹ PT Sillo Bahari tidak lagi menjadi *Correspondent Firms* dari P&I The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited di Indonesia sejak tahun 2012.

²² Keterlibatan Fund di sini hanya jika negara dimana tumpahan minyak karena kecelakaan kapal itu terjadi adalah peserta dari *Fund Convention*.

tumpahan minyak) akan tetapi juga mencegah terjadinya tumpahan minyak.

Penanggulangan itu sendiri terdiri atas dua bentuk yaitu *pertama*, tindakan pencegahan (*preventive measures*) yakni usaha yang dilakukan untuk mencegah dan mengurangi meluasnya kerusakan akibat pencemaran dan *kedua*, tindakan penanggulangan yakni tindakan yang dilakukan untuk kompensasi atas kerugian masyarakat, operasi pembersihan, dan upaya pemulihan lingkungan.

Pencegahan dari asuransi P and I ada dua yakni Pertama Pemilik kapal sebagai pelaku pencemar yang telah membayar kompensasi kepada korban pencemaran selanjutnya akan lebih berhati-hati dalam mengoperasikan kapalnya, selain itu akan memperbaiki dan melengkapi konstruksi kapalnya dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran dan mencegah terjadinya pencemaran.

Kedua, pemilik kapal untuk dapat mempertanggungjawabkan tanggung jawabnya kepada pihak asuransi terlebih dahulu harus mempersiapkan kelengkapan sertipikat yang dipersyaratkan bagi kelaiklautan kapal. Tanpa dokumen-dokumen tentang kelaiklautan kapal maka pihak asuransi tidak akan menerima untuk mempertanggungjawabkan pemilik kapal terhadap pencemaran laut.

Peran asuransi P&I dalam penanggulangan tumpahan minyak sebagaimana diuraikan di atas untuk selanjutnya mempunyai peranan penting dalam penerapan *blue economy*. Sebagaimana

diketahui bahwa *blue economy* menawarkan aktivitas ekonomi yang mengedepankan kelestarian lingkungan, menggerakkan perekonomian yang rendah karbon (*low carbon economy*) dengan meninggalkan praktek ekonomi yang mementingkan keuntungan jangka pendek yang mengeksploitasi sumber daya alam dan jasa-jasa lingkungan tanpa memperhatikan dampak yang ditimbulkannya terhadap lingkungan.

Namun dalam penerapannya berdasarkan beberapa kasus tumpahan minyak yang terjadi,²³ terdapat beberapa kendala dalam memperoleh ganti rugi yang menyebabkan pula tidak optimalnya penerapan *blue economy*. Pada kasus Tanker MT Natuna Sea di Batu Berhanti Kepulauan Batam tahun 2000, kerugian lingkungan yang diajukan mendapat penolakan dari asuransi P&I dengan alasan menggunakan metode penghitungan abstrak yang didasarkan pada estimasi, metode ini tidak dibenarkan karena tidak menunjukkan bahwa telah terjadi kerusakan dan tidak tergambar tindakan apa yang telah dilakukan dan yang benar-benar akan dilakukan untuk merehabilitasi, memulihkan dan mengembalikan fungsi wilayah tercemar pada kondisi semula.²⁴ Selain itu alasan penolakan juga karena penghitungan kerugian tidak didasarkan pada nilai pasar.²⁵ Penolakan atas klaim yang diajukan tidak hanya di Indonesia, namun terjadi pula pada kasus tumpahan minyak di negara lain, seperti Tanker Prestige di Spanyol pada Nopember 2002, Tanker Hebei Spirit di Republik Korea, Desember 2007.²⁶

²³ Berdasarkan penyelesaian beberapa kasus di Indonesia yakni Tanker King Fisher di Cilacap tahun 2000, Tanker MT Natuna Sea di Batu Berhanti Kepulauan Batam tahun 2000, kasus MT. Lucky Lady di Cilacap tahun 2006.

²⁴ Kementerian Lingkungan Hidup, M.T. Natuna Sea, Submission of Claims.

²⁵ *Ibid*

²⁶ International Oil Pollution Compensation (IOPC) Funds, Incident Involving the IOPC Funds, 2011.

CLC menetapkan kewajiban bagi pemilik kapal atas kerusakan akibat pencemaran yang disebabkan oleh minyak yang keluar dari kapal sebagai hasil dari insiden di dalam wilayah negara peserta (termasuk laut territorial). CLC memberikan ganti rugi hanya untuk kerugian yang tergolong dalam (memenuhi) definisi 'kerusakan akibat pencemaran (*pollution damage*)'.²⁷ Dengan demikian persyaratan untuk dapat diterimanya klaim yang diajukan oleh *claimant* (penggugat) yakni harus memenuhi definisi *pollution damage*, sebagaimana tercantum dalam Pasal I Ayat (6) CLC 1992, yakni:

"Pollution damage means:

- (a) *Loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;*
- (b) *The costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures."*

Definisi tersebut sebenarnya sudah lebih maju apabila dibandingkan dengan yang ditentukan oleh CLC 1969 oleh karena berbeda dengan CLC 1992, CLC 1969 belum menetapkan secara eksplisit tentang kerusakan lingkungan sebagai bagian dari kerusakan akibat pencemaran,²⁸ hal inilah yang kemudian menjadi salah satu alasan diubahnya CLC. Namun definisi ini kurang

jasas karena tidak ada penjelasan lebih lanjut mengenai definisi tersebut sehingga menimbulkan interpretasi yang berbeda baik oleh penggugat, pengadilan maupun oleh pemilik kapal/Asuransi P&I dan *IOPC Fund*.

Berdasarkan CLC dan *Fund Convention*, *IOPC Fund* menetapkan *Claims Manual* yang harus dijadikan dasar dan pedoman bagi Asuransi P&I dan *IOPC Fund* dalam proses penyelesaian klaim ganti rugi yang tentu saja menjadi pedoman bagi penuntut agar klaimnya dapat diterima.

Claims Manual menentukan bahwa kerugian lingkungan murni dan kerugian ekonomi murni dalam bisnis tingkat kedua dikecualikan dari pengertian *pollution damage* sehingga tidak dapat diklaim ganti ruginya. Selain itu juga membatasi kerugian atas langkah-langkah pembersihan yang wajar (*reasonable measures*) sehingga meskipun langkah-langkah tersebut sudah diambil tetap saja tidak dibayarkan ganti ruginya.

Demikian pula dengan kerugian ekonomi masyarakat, *Claims Manual* juga menentukan beban yang sangat berat terhadap pembuktian yang dikenakan pada korban pencemaran untuk menunjukkan hubungan sebab akibat antara pencemaran tumpahan minyak dengan kerugian yang dituduhkan (diklaim).²⁹

Kendala lainnya adalah tidak terlepas dari kelemahan penuntut sendiri ketika mengajukan klaim. Dalam hal ini penuntut mengajukan klaim tanpa dilengkapi dengan data pendukung akurat. Bahkan ada penuntut yang spekulatif dalam mengajukan klaim.

Dari penyelesaian beberapa kasus yang

²⁷ Philippe Sands and Jacqueline Peel, *Principles of International Environmental Law*, 2012, <books.google.com> [diakses pada 09/07/2017].

²⁸ Lihat Pasal I Ayat (6) CLC 1969.

²⁹ International Oil Pollution Compensation (IOPC) Fund 1992, "Claims Manual December 2008" <<http://www.iopcfund.org/npdf/claimans.en.pdf>>, [diakses pada 17/05/2017].

terjadi di Indonesia dan di beberapa negara menunjukkan bahwa permasalahan inilah yang terutama menjadi kendala dalam memperoleh ganti rugi dari pihak asuransi baik kerugian yang dialami masyarakat maupun untuk kepentingan pembersihan dan pemulihan lingkungan.

4. Penggabungan Perkara Ganti Rugi atas Pencemaran Tumpahan Minyak di Laut dalam Mengoptimalkan Penerapan *Blue Economy*

Kebudayaan CLC yang kemudian ditindaklanjuti oleh *IOPC Fund* ke dalam *Claims Manual*, menimbulkan kekhawatiran yang dinyatakan oleh beberapa negara, bahwa ketentuan CLC yang antara lain terkait dengan pemulihan lingkungan, telah diinterpretasikan terlalu sempit oleh *IOPCFund*.³⁰

Dengan demikian upaya yang dilakukan untuk paling tidak mengurangi laju kerusakan lingkungan khususnya lingkungan laut melalui penerapan *blue economy* menjadi terhambat. Sebagaimana yang diketahui bahwa konsep *blue economy* adalah konsep pembangunan yang mengarah pada kebijakan pembangunan *pro poor, pro job, pro growth* dan *pro environment*. Untuk itu harus ada upaya yang dilakukan agar klaim ganti rugi yang diajukan untuk kepentingan masyarakat dan perlindungan lingkungan laut dapat dibayarkan segera dan dengan jumlah yang memadai.

Sebagai negara peserta dari CLC, Indonesia tidak dapat mengesampingkan hukum internasional yang telah diratifikasinya. Tanggung jawab ganti rugi

atas tumpahan minyak berdasarkan CLC adalah masalah perdata yang didasarkan pada prinsip tanggung jawab mutlak, akan tetapi berdasarkan adanya kendala yang dihadapi penuntut, maka perlu dilakukan terobosan hukum dengan perluasan terhadap sistem pertanggungjawaban yang dianut. Dalam hal ini dilakukan perluasan dengan menerapkan pula sistem tanggung jawab berdasarkan kesalahan yakni dengan membawa permasalahan ganti rugi pada proses pidana. Dengan demikian selain tanggung jawab mutlak maka sistem tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*faultliability*) juga diterapkan.

Selain CLC, terdapat pengaturan secara nasional di antaranya PP Nomor 19 tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut yang menentukan pelarangan kepada setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan untuk melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran laut, akan tetapi tidak menentukan sanksi pidana apabila ketentuan tersebut dilanggar. PP Nomor 19 tahun 1999 menentukan sanksi perdata yang mewajibkan kepada pihak yang bertanggung jawab untuk menanggung biaya penanggulangan, pemulihan lingkungan dan membayar ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.³¹ Namun pengaturannya belum memadai, karena masih bersifat umum tanpa memberikan pengaturan secara rinci.

Demikian pula halnya dengan Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut, tidak mengatur mengenai ketentuan pidana. Peraturan Presiden 109/2006 ini menentukan sistem tanggung

³⁰ Michael Mason, *Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability*, Department of Geography and Environment, London, *Loc. Cit.*

³¹ Lihat Pasal 15.

jawab mutlak bagi setiap pemilik atau operator kapal, pimpinan tertinggi perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab tertinggi kegiatan perusahaan minyak lepas pantai atau pimpinan atau penanggung jawab kegiatan lain, yang karena kegiatannya mengakibatkan terjadinya tumpahan minyak di laut.³² Namun sebagaimana ketentuan yang dikemukakan sebelumnya, PP 109/2006 ini juga tidak memberikan pengaturan secara rinci tentang prosedur penyelesaian ganti ruginya.

Ketentuan lain yang mengatur mengenai pencemaran air adalah PP Nomor 20 Tahun 1990 tentang Pengendalian Pencemaran Air, akan tetapi ketentuan ini tidak dapat diterapkan karena, sebagaimana telah dikemukakan pada bagian terdahulu, tidak berlaku bagi kerugian akibat pencemaran air laut.³³

Selain perluasan hukum terhadap sistem tanggung jawab yang dianut, seperti yang telah dikemukakan di atas, dilakukan pula perluasan hukum terhadap pihak/orang yang dapat dituntut tanggung jawabnya. Sebagaimana yang telah dikemukakan sebelumnya bahwa pihak yang bertanggung atas pencemaran akibat kecelakaan kapal adalah pemilik kapal. Untuk itu agar perluasan sistem pertanggungjawaban dapat dilaksanakan maka dilakukan pula terobosan hukum terhadap orang atau pihak yang dituntut tanggung jawabnya.

Dengan demikian pihak yang dituntut melalui proses pidana bukan pemilik kapal (sebagaimana ketentuan CLC), namun pihak yang terkait dengan pengoperasian kapal

yang bersalah atas terjadinya kecelakaan kapal, bahkan termasuk petugas negara pantai yang bertanggung jawab atas rambu-rambu pelayaran.

Klaim yang diajukan melalui proses pidana ini terbatas pada kerugian yang berdasarkan CLC/*Claims Manual* tidak dapat diganti rugi sedangkan untuk klaim lainnya tetap diselesaikan berdasarkan proses perdata.

Proses penyelesaian ganti rugi dengan melakukan terobosan hukum terhadap sistem pertanggungjawaban dan terhadap orang atau pihak yang dapat dituntut tanggung jawabnya tersebut dilakukan dengan mendasarkan tuntutan pada hukum nasional.

Apabila menelaah UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup,³⁴ undang-undang ini telah menentukan mengenai tindak pidana lingkungan antara lain pada Pasal 98 dan 99. Meskipun demikian, UUPPLH tidak mengatur mengenai tanggung jawab perdata (untuk memberikan kompensasi) orang atau pihak-pihak yang dinyatakan bersalah yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain.

Demikian pula halnya dengan UU Nomor 17 tentang Pelayaran, sudah mengatur mengenai ketentuan pidana, namun tidak juga mengatur mengenai tanggungjawab perdata orang atau pihak-pihak yang dinyatakan bersalah tersebut.

Proses yang ditempuh adalah dengan menggabungkan perkara perdata kepada proses pidana. Pihak yang diputus bersalah yang atas kesalahannya tersebut menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal,

³² Lihat Pasal 11

³³ Lihat Pasal 1 Ayat (1).

³⁴ Untuk selanjutnya disebut UUPPLH.

tidak hanya bertanggung jawab secara pidana misalnya membayar denda akan tetapi juga bertanggung jawab secara perdata untuk memberikan ganti rugi. Proses penggabungan dilakukan dengan menggabungkan klaim kompensasi kepada perkara pidana secara bersamaan. Penggabungan klaim kompensasi kepada perkara pidana tidak diatur di dalam UUPPLH maupun UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun demikian penggabungan ini dimungkinkan berdasarkan Pasal 98 KUHAP.³⁵

Penggabungan ini dilakukan untuk menjerat atau menuntut pertanggungjawaban pelaku pencemaran. Pelaku dimaksud adalah orang/pihak selain dari pemilik kapal yang telah menyebabkan terjadinya kecelakaan. Dengan demikian apabila ada pihak yang terbukti bersalah secara pidana dan akibat dari tindakannya tersebut menimbulkan kerugian terutama bagi kepentingan umum, termasuk lingkungan, wajar apabila pelaku menanggung akibat dari perbuatannya. Penjatuhan hukuman demikian, juga menjadi efek jera bagi pelaku agar lebih berhati-hati dalam bertindak untuk masa yang akan datang.

Untuk keperluan tersebut maka dalam hal ini sangat penting hasil pemeriksaan dari Mahkamah Pelayaran mengenai penyebab terjadinya kecelakaan. Pemeriksaan ini terutama berhubungan dengan ketentuan persyaratan kelaiklautan kapal yang diatur oleh ketentuan hukum internasional yang telah diakomodasi oleh UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Penggabungan klaim kompensasi pada perkara pidana dilakukan apabila terpenuhi syarat bahwa ada perbuatan yang dilakukan oleh terdakwa di mana perbuatan tersebut sudah jelas merupakan perbuatan pidana.

Kemudian harus pula terpenuhi bahwa perbuatan tersebut menimbulkan kerugian yang memiliki hubungan sebab akibat dengan perbuatan terdakwa. Sebagai persyaratan terakhir dilakukannya penggabungan adalah adanya permohonan dari pihak korban. Untuk itu tuntutan pidana terhadap terdakwa harus segera diikuti dengan klaim kompensasi dari pihak yang menderita kerugian. Menurut Pasal 98 KUHAP klaim kompensasi diajukan selambat-lambatnya sebelum penuntut umum mengajukan tuntutan pidana.

Sebagaimana yang telah dikemukakan pada bagian terdahulu bahwa sebenarnya klaim kompensasi menurut Pasal 98 KUHAP bersifat perdata tetapi diberikan melalui acara pidana. Dilakukannya penggabungan klaim kompensasi ke perkara pidana ini bertujuan untuk memberikan perlindungan bagi korban perbuatan pidana, untuk itu kepada korban diberikan cara-cara yang mudah untuk mendapatkan kompensasi yakni dengan penggabungan perkara. Dengan penggabungan ini dapat dilakukan efisiensi dana (operasional) maupun efisiensi waktu sehingga proses dapat berjalan dengan cepat.

Dengan demikian tuntutan pidana terhadap pihak yang bersalah menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal dan menimbulkan kerugian bagi masyarakat dan lingkungan, menjamin ganti rugi yang memadai, yang menjamin pula optimalisasi penerapan *blue economy*.

³⁵ Pasal 98 KUHAP menyatakan, bahwa jika suatu perbuatan yang menjadi dasar dakwaan di dalam suatu pemeriksaan perkara pidana di pengadilan negeri yang menimbulkan kerugian bagi orang lain, maka hakim ketua sidang atas permintaan orang itu dapat menetapkan untuk menggabungkan perkara gugatan ganti rugi kepada perkara pidana.

Terobosan hukum dengan memperluas sistem pertanggungjawaban dalam proses ganti rugi tumpahan minyak dan orang/pihak yang dapat dituntut tanggung jawabnya didasarkan pada prinsip pencemar membayar,³⁶ sehingga setiap orang atau pihak harus bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkannya, baik kerugian sosial dan ekonomi masyarakat maupun kerusakan lingkungan. Rumusan *polluter pays principle*, menggabungkan antara instrumen ekonomi dan hukum. Selain memiliki pertalian dengan aspek pengalokasian biaya untuk penanggulangan pencemaran, juga memasuki ranah pertanggungjawaban hukum.³⁷ Prinsip ini bukan prinsip hukum tetapi memiliki implikasi tertentu terhadap perkembangan hukum lingkungan internasional.

Dengan prosedur pidana menjadikan orang yang dikecualikan dari tanggung jawab tadi menjadi bertanggung jawab membayar ganti rugi. Tanggung jawab tersebut diberikan untuk kerugian yang tidak dapat diganti rugi berdasarkan *CLC* seperti kerugian ekonomi murni tingkat kedua dan kerugian lingkungan murni.

Namun perlu ditegaskan bahwa tanggung jawab pidana bagi pelaku pencemaran tumpahan minyak dimaksudkan tidak untuk menjatuhkan hukuman penjara, melainkan dengan penjatuhan hukuman denda. Transportasi laut khususnya pengangkutan minyak, bukan kegiatan yang dilarang, bahkan sebaliknya, sangat mendukung jalannya roda perekonomian. Untuk itu penting menyegerakan proses penyelesaian ganti rugi, agar perannya tersebut dapat berjalan kembali.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Proses penyelesaian ganti rugi pencemaran tumpahan minyak di laut yang didasarkan pada prinsip tanggung jawab mutlak selain berfungsi untuk penanggulangan juga untuk pencegahan pencemaran tumpahan minyak. Dengan fungsi tersebut, dapat mengoptimalkan penerapan *blue economy*. Akan tetapi dalam penerapannya, terdapat kendala dalam memperoleh ganti rugi baik untuk kepentingan masyarakat maupun lingkungan, yakni adanya pembatasan bahwa kerugian lingkungan murni dan kerugian ekonomi murni dalam bisnis tingkat kedua dikecualikan dari pengertian *pollution damage* sehingga tidak dapat diklaim ganti ruginya, selain itu pembuktian adanya kerugian sangat berat dipenuhi oleh penuntut. Hal tersebut yang menjadi hambatan bagi optimalisasi penerapan *blue economy*.
2. Penggabungan perkara ganti rugi atas pencemaran tumpahan minyak di laut mempunyai peran yang sangat menentukan dalam mengoptimalkan penerapan *blue economy*. Penggabungan ini dilakukan dengan terobosan hukum dengan mengembangkan sistem pertanggungjawaban ganti rugi dan orang/pihak yang dapat dituntut tanggung jawabnya. Proses yang ditempuh adalah dengan menggabungkan perkara perdata kepada proses pidana. Pihak yang diputus bersalah yang atas kesalahannya tersebut menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, tidak hanya bertanggung jawab

³⁶ Sebagai salah satu asas yang dianut dalam UUPPLH.

³⁷ Muhamad Muhdar, "Eksistensi Poluter Pays Principle dalam Pengaturan Hukum Lingkungan, *Mimbar Hukum*, volume 21, No. 1, Februari 2009, hlm. 67-80.

secara pidana misalnya membayar denda akan tetapi juga bertanggung jawab secara perdata untuk memberikan ganti rugi. Proses penggabungan dilakukan dengan menggabungkan klaim kompensasi kepada perkara pidana secara bersamaan.

Saran

1. Negara peserta yang tergabung dalam IMO dan peserta CLC 1992 dan/atau *Fund Convention* 1992, agar mengagendakan amandemen atas CLC 1992 terutama terkait ketentuan yang membatasi jenis-jenis kerugian yang dapat diklaim ganti ruginya.
2. Negara-negara yang menjadi anggota IOPC Fund agar mengagendakan merubah persyaratan diterimanya klaim berdasarkan *Claims Manual* yang menginterpretasikan CLC dengan sangat sempit, sehingga menyebabkan penolakan terhadap klaim yang diajukan.
3. Penuntut agar mengupayakan memperoleh ganti rugi melalui proses penggabungan perkara ganti rugi khususnya atas kerugian yang tidak dapat dikompensasi menurut *CLC/Claims Manual*.

DAFTAR PUSTAKA

Chao, Wu, 1996, *Pollution from the Carriage of oil by Sea: Liability and Compensation*, Kluwer law International, London-The Hague-Boston.

Eddy Cahyono Sugiarto, *Ekonomi Biru dan Pembangunan Berkelanjutan*, <<http://www.setkab.go.id/artikel-6784-.html>>,[diakses pada 15/12/2016].

International Oil Pollution Compensation (IOPC) Fund 1992, "Claims Manual December 2008 <<http://www.iopcfund.org/npdf/claimsmans.en.pdf>>, [diakses pada 17/05/2017].

Komar Kantaatmadja, 1982, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*, Alumni, Bandung.

Kontova, Christos A. "An empirical Analysis of IOPCF Oil Spill Cost Data" dalam *Jurnal Marine Pollution Bulletin*, 60/2010, P. 1455-1466. <[journal homepage: www.elsevier.com](http://journal.homepage:www.elsevier.com)>, [diakses pada 07/12/2016].

Mans Jacobsson, "The International Compensation Regime and The Activities of The International Oil Pollution Compensation Funds, International Seminar on Tanker Safety, Pollution Prevention and Spill Preparedness, Shanghai, People's Republic of China", ITOPF/INTERTANKO/ OCIMF, 8 December 2005, hlm. 5, <www.itopf.com/informationsservices/intertanco/OCIMF/pdfSim> [diakses pada 23/06/2017].

Mason, Michael, "Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability, LSE research papers in environmental and spatial analysis, no. 69. Department of Geography and Environment, London School of Economics and Political Science, London, UK. ISBN 0753015706, <www2.lse.ac.uk/geographyandEnvironment/research/>, [15/04/2017].

- Muhamad Muhdar, "Eksistensi Poluter Pays Prinsip dalam Pengaturan Hukum Lingkungan, *Mimbar Hukum*, volume 21, No. 1, Februari 2009
- Philippe Sands and Jacqueline Peel, *Principles of International Environmental Law*, 2012, <books.google.com> [diakses pada 9/07/2017].
- R. Banu Krishna Kiran, "Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: an Examination of IMO Convention, *NUJS LAW REVIEW*, Volume 3 Issue 4, 2010," <<http://www.nujslawreview.org/articles>> [diakses pada 17/06/2017].
- St. Munadjat Danusaputro, 1982, *Hukum Lingkungan*, Buku V Sektorial jilid I, Bina Cipta, Bandung.
- Perundang-undangan**
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.
- Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.
- Keppres Republik Indonesia No 18 Tahun 1978 tentang Ratiifikasi atas Civil Liability Convention 1969.
- Keppres Republik Indonesia No 19 Tahun 1978 tentang Ratifikasi atas Fund Convention 1971
- Keppres No. 41 tahun 1998 tentang Pencabutan Keputusan Presiden No 19 tahun 1978 tentang Ratifikasi atas Fund Convention 1971.
- Keppres No 52 tahun 1999 tentang ratifikasi atas Protokol tentang Perubahan atas CLC 1969.
- Dokumen**
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1992.
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.