



## Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Pencemaran Minyak di Wilayah Teluk Balikpapan

Elisabeth Septin Puspoayu, Arief Rachman Hakim, dan Hanum Selsiana B.  
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya  
Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Semarang  
Jln. Ketintang, Surabaya; Jln. Prof. H. Soedarto, S.H. – Tembalang Semarang  
[hanumbella8@gmail.com](mailto:hanumbella8@gmail.com)

*Received:* 3 Mei 2018; *Accepted:* 12 September 2018; *Published:* 17 Januari 2019  
DOI: 10.20885/iustum.vol25.iss3.art7

### Abstract

*Environmental pollution in Balikpapan Bay due to the leaking of Pertamina oil pipeline is a serious problem because it pollutes the marine ecosystem, resulting in disruption of environmental functions. However, the pollution caused by the burst pipeline due to the anchor of the MV Judger vessel cannot be directly imposed by the accountability mechanism as stipulated in Law on Environmental Protection and Management because there is no single factor in the incident. This paper aims to construct the form of accountability that must be done when an environmental pollution cannot be found as a single factor of error and involves the subject of international law outside the jurisdiction of the country where the pollution occurs. The type of research used is normative juridical. The result shows that joint accountability in the perspective of civil law is the best solution because the absence of a single factor and the existence of force majeure require that the parties involved in the shipping also be responsible for the pollution.*

*Keywords:* Marine pollution; Balikpapan bay; force majeure, accountability

### Abstrak

Pencemaran lingkungan yang terjadi di teluk Balikpapan dikarenakan bocornya pipa minyak Pertamina merupakan masalah serius dikarenakan mencemari ekosistem laut yang berakibat terhadap terganggunya fungsi lingkungan. Namun pencemaran yang diakibatkan oleh kebocoran pipa minyak karena lego jangkar kapal MV Judger ini tidak dapat langsung dikenakan mekanisme pertanggungjawaban sebagaimana diatur dalam UU PPLH karena tiadanya faktor tunggal kesalahan dalam peristiwa tersebut. Tulisan ini akan mengonstruksikan bagaimana bentuk pertanggungjawaban yang harus dilakukan bilamana suatu pencemaran lingkungan tidak dapat ditemukan faktor tunggal kesalahan dan melibatkan subyek hukum internasional di luar yurisdiksi negara tempat terjadinya pencemaran. Jenis penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif. Ditemukan bahwa cara pertanggungjawaban tanggung renteng secara keperdataan merupakan solusi terbaik karena ketiadaan faktor tunggal dan adanya keadaan memaksa mengharuskan pihak yang terkait dengan pelayaran tersebut juga turut bertanggungjawab atas pencemaran tersebut.

Kata-kata Kunci : Pencemaran laut; teluk Balikpapan; keadaan memaksa, pertanggungjawaban

## Pendahuluan

Pencemaran terhadap lingkungan laut selalu mendapat perhatian dunia internasional, Hal ini disebabkan karena dampak dari aktivitas suatu negara dalam melakukan pengelolaan laut mulai mengganggu ketersediaan sumber daya alam baik bagi negara itu sendiri maupun bagi negara-negara lain. Hal ini memerlukan tindakan khusus dalam pertanggungjawabannya karena banyak dampak negatif yang ditimbulkan. Kasus pencemaran minyak yang terjadi di teluk Balikpapan merugikan masyarakat yang tinggal di sekitar pesisir.

Kasus pencemaran minyak bermula pada 31 Maret 2018, kebocoran minyak terjadi diduga akibat patahnya pipa penyalur minyak mentah dari Terminal Lawe-lawe di Penajam Paser Utara ke kilang Balikpapan. Pipa yang dipasang pada 1998 tersebut putus dan bergeser sekitar 120 meter dari posisi awalnya. Penyebab pipa patah mengarah pada kapal MV Ever Judger milik Power Metal Investment Ltd.<sup>1</sup> Jangkar kapal seberat 12ton diduga tersangkut di pipa, lalu terseret hingga patah. Pukul 06.00 WITA tim melakukan penyisiran di perairan Pertamina terkait dengan tumpahan minyak tersebut, dimulai dari pelabuhan Chevron, pelabuhan Semayang sampai Kampung Atas Air Baru Ilir, Balikpapan Barat. Hasil patroli laut batas tumpahan minyak arah utara Kampung Atas Air hingga arah selatan pelabuhan *Speed* Chevron, arah Lawe-Lawe batas pertengahan antara kilang dan kapal tanker berlabuh. Sekitar pukul 10.00 WITA, melintas kapal Kargo batu bara, dan memicu terbakarnya tumpahan minyak serta membakar sebuah kapal nelayan dan kapal kargo itu sendiri.<sup>2</sup>

Beberapa hari setelah terjadi kebakaran kapal, ditemukan pipa putus pada Selasa 3 Maret yang kemudian hasil putusnya pipa tersebut baru bisa disampaikan setelah kebakaran kapal karena posisinya belum diketahui. Posisi pipa berada di Teluk Balikpapan yang dalam kondisi tidak jernih di mana jarak pandang hanya sampai 50 centimeter (cm) yang kemudian posisi pipa baru terdeteksi setelah tim penyelam melakukan pengecekan di lokasi kejadian. Pipa diketahui telah terseret

---

<sup>1</sup> Vessel Finder, "Ever Judger – Bulk Carrier", <https://www.vesselfinder.com/vessels/EVER-JUDGER-IMO-9632844-MMSI-353036000>, diakses pada tanggal 5 Juli 2018

<sup>2</sup> Arif Satrio, "Kronologi Solar Tumpah dan Membakar Dua Nelayan Balikpapan", <http://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/18/03/31/p6gnqi415-kronologi-solar-tumpah-dan-membakar-dua-nelayan-balikpapan> di akses pada tanggal 28 Mei 2018.

120 meter dari posisi semula dan berada di kedalaman 20-26 meter dibawah permukaan laut dengan panjang 4,5 km yang terbentang dari Terminal Lawe-Lawe ke Kilang Balikpapan<sup>3</sup>.

Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) menemukan yang menjadi penyebab tumpahan minyak di perairan Teluk Balikpapan, Kalimantan Timur. Tumpahan minyak disebabkan oleh putusnya pipa di bawah laut akibat tersangkut jangkar kapal. Jangkar kapal membuat pipa patah dan minyak yang mengalir ke luar bercampur dengan air laut dan memicu kapal terbakar. Seharusnya tidak ada kapal yang melakukan lego jangkar di area tersebut. Namun karena cuaca buruk memaksa kapal melakukan lego jangkar dan kapal pun terombang-ambing, sehingga membuat jangkar kapal menyeret pipa. Kapal tersebut mengangkut batu bara ke China asal Panama.<sup>4</sup>

Tumpahan itu juga berdampak pada lingkungan di wilayah Balikpapan, pertama, terdapat pasir/tanah yang terkontaminasi minyak seluas 12.145 m<sup>3</sup> di Kota Balikpapan dan 30.156 m<sup>3</sup> di Kabupaten Penajam Paser Utara. Kedua, masih ditemukan jejak minyak di pasir pantai pada kedalaman yang bervariasi, mulai dari vegetasi pantai, muara sungai, biota, batu karang. Ketiga, area hutan *mangrove* yang terkena dampak tumpahan terdapat pada Penajam Paser Utara dan Kariangau Kota Balikpapan dengan luas area terdampak sekitar 270 hektare (ha). Dampak kerusakan ini, masyarakat sekitar tidak bisa beraktivitas di pantai seperti berenang atau memancing, rusaknya ekosistem di pesisir Balikpapan hingga radius 80 kilometer, berpindahnya spesies mamalia, dan hilangnya mata pencaharian ratusan nelayan.<sup>5</sup>

Pipa penyalur tersebut juga berada di Daerah Terbatas Terlarang (DTT) di mana kapal seharusnya tidak boleh membuang jangkar karena dapat mengganggu operasi pipa. Jangkar kapal yang dilakukan oleh pelayaran tersebut diperkirakan

---

<sup>3</sup> Anggita Rezki Amalia, "Ini Kronologi Penemuan Pipa Putus di Teluk Balikpapan Versi Pertamina", <https://katadata.co.id/berita/2018/04/10/ini-kronologi-penemuan-pipa-putus-di-teluk-balikpapan-versi-pertamina> diakses pada tanggal 28 Mei 2018.

<sup>4</sup> Pebrianto Eko Wicaksono, "Terungkap, Ini Penyebab Tumpahan Minyak di Teluk Balikpapan" <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3429098/terungkap-ini-penyebab-tumpahan-minyak-di-teluk-balikpapan> diakses pada tanggal 28 Mei 2018.

<sup>5</sup> Anggita Rezki Amelia, "Sanksi Pertamina Atas Tumpahan Minyak di Teluk Balikpapan", <https://katadata.co.id/berita/2018/04/16/sanksi-pertamina-atas-tumpahan-minyak-di-teluk-balikpapan>, diakses tanggal 19 April 2018

telah lolos atau terlewat dari posisi kejadian terseretnya pipa minyak tersebut. Penyebab patahnya pipa Pertamina itu masih dalam proses penyelidikan oleh Polda setempat. Pencemaran ini menjadi masalah yang penting bagi Indonesia, karena ke sekian kali telah terjadi pencemaran minyak yang mencemari lingkungan laut Indonesia.

Pasal 192 *United Nations Convention on the Law of The Sea 1982* (UNCLOS 1982), dinyatakan bahwa setiap negara harus menjaga lingkungan laut, yang berarti memberikan penekanan bahwa ekosistem laut merupakan bagian yang wajib dijaga dan dilestarikan oleh setiap negara. Konvensi tersebut juga mengatur penyelesaian berupa pertanggungjawaban dan ganti kerugian atas pencemaran tersebut. Pengaturan mengenai pertanggungjawaban atas pencemaran lingkungan laut diatur dalam ketentuan Pasal 235 UNCLOS 1982.<sup>6</sup>

Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) menurunkan tiga Direktur Jenderal (Dirjen) KLHK untuk serius menangani kasus tumpahan minyak di Teluk Balikpapan, Kalimantan Timur. Tim penegakan hukum KLHK juga mengumpulkan bukti-bukti untuk menentukan terjadi pelanggaran atau tidak dalam kasus tersebut dan juga menegaskan sesuai dengan prinsip umum dalam hukum lingkungan yakni *polluter pays principle*. Langkah hukum yang dipersiapkan oleh KLHK adalah tuntutan ganti rugi terhadap pencemaran dan perusakan lingkungan. Berkaitan dengan langkah hukum yang dilakukan, KLHK telah menerjunkan para pengawas, penyidik, petugas laboratorium, ahli lingkungan, terumbu karang, *modelling* dan valuasi, serta tim penghitung ganti rugi. Saat ini sedang didalami apa yang menyebabkan terjadinya tumpahan minyak ini apakah karena adanya permasalahan terkait *integrity* pipa minyak tersebut, atau adanya faktor lain, sehingga pipa minyak tersebut putus. Berdasarkan paparan di atas maka patut dikaji dalam aspek yuridis bagaimana bentuk pertanggungjawaban yang harus dilakukan terkait dengan kerusakan lingkungan yang terjadi akibat kebocoran pipa yang terjadi tersebut.

---

<sup>6</sup> Novia Kusuma Ningsih, "Pertanggungjawaban Negara Terhadap Pencemaran Laut Timor Oleh Tumpahan Minyak Australia Berdasarkan Unclos III 1982 Dan Hukum Lingkungan Internasional", artikel dalam *Jurnal Hukum*, Vol. III, No 1, Februari 2016, hlm. 2

### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah diuraikan, maka permasalahan yang akan diteliti pada penelitian ini adalah : Bagaimana bentuk pertanggungjawaban atas peristiwa kebocoran pipa minyak yang mencemari Teluk Balikpapan?

### **Tujuan Penulisan**

Menganalisis dan menentukan bentuk pertanggungjawaban atas peristiwa kebocoran pipa minyak yang mencemari Teluk Balikpapan.

### **Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum normatif yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berupa hasil penelitian, tulisan dan pendapat para pakar hukum internasional. Penelitian ini akan disusun menggunakan tipe penelitian yuridis-normatif, yaitu penelitian yang mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Penelitian hukum ini mencari kebenaran koherensi yakni adakah aturan hukum sesuai dengan norma hukum, adakah norma sesuai dengan prinsip hukum, dan apakah tindakan sesuai dengan norma hukum atau prinsip hukum,<sup>7</sup> serta melakukan pemecahan masalah untuk memberikan preskripsi atas isu hukum yang diajukan.<sup>8</sup>

### **Hasil Penelitian dan Pembahasan**

#### ***Strict Liability dan Liability Based on Fault***

Hukum Lingkungan Internasional terdapat beberapa prinsip yang dapat digunakan oleh negara untuk meminta pertanggungjawaban kepada para pihak dalam hal kerusakan lingkungan yang diakibatkan oleh perbuatan para pihak. Salah satu dari prinsip tersebut adalah *Polluter Pays Principle* (prinsip pencemar membayar). Prinsip ini terdapat dalam deklarasi Rio de Janeiro yang berbunyi "*National authorities should endeavour to promote the internalization of environmental costs and the use of economic instruments, taking into account the approach that the polluter*

---

<sup>7</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum (Edisi Revisi)*, Prenada, Jakarta, 2005, hlm. 47

<sup>8</sup> Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi, *Penelitian Hukum (Legal Research)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014, hlm. 1

*should, in principle, bear the cost of pollution, with due regard to the public interest and without distorting international trade and investment*".<sup>9</sup> Prinsip ini secara sederhana mengharuskan penghitungan kerugian terhadap pihak yang menyebabkan pencemaran, yakni berupa kewajiban pembayaran dari aktivitas yang menyebabkan kerusakan dengan menggunakan instrumen ekonomi dan penerapan aturan terkait persaingan usaha dan subsidi.<sup>10</sup> Prinsip pencemar membayar ini kemudian harus didasarkan pada adanya dua prinsip lainnya yang terkait bilamana terjadi adanya pencemaran lingkungan yaitu *strict liability principle* dan *liability based on fault principle*.

Prinsip *strict liability* atau tanggung jawab langsung yakni asas di mana pertanggungjawaban atas suatu pencemaran lingkungan tidak perlu lagi mengandalkan adanya pembuktian terlebih dahulu terhadap siapa yang berperan atau yang menyebabkan suatu pencemaran ataupun unsur-unsur dalam suatu pencemaran, namun didasarkan pada bukti riil kerusakan yang terjadi atas suatu kejadian pencemaran itu sendiri. Prinsip tanggung jawab langsung ini sendiri berkembang di Inggris di mana banyak terjadi suatu pencemaran yang membahayakan dan dianggap di luar kelaziman.<sup>11</sup> Pengenaan *strict liability* dalam suatu kegiatan yang dianggap berbahaya dalam hal ini terdapat beberapa kualifikasi yang dapat menentukan dalam aplikasinya yakni:<sup>12</sup>

1. Kegiatan tersebut mengandung tingkat bahaya yang tinggi bagi manusia, tanah, atau benda bergerak orang lain (*the activity involves of some harm to the person, land or chattels of others*);
2. Kerusakan yang diakibatkan oleh kegiatan tersebut mempunyai kemungkinan untuk menjadi besar (*the harm which may result from it its likely to be great*);
3. Risiko tidak dapat dihilangkan, meskipun kehati-hatian yang layak sudah diterapkan (*the risk cannot be eliminated by the exercise of reasonable care*);
4. Kegiatan tersebut tidak termasuk ke dalam kegiatan yang lazim (*the activity is not a mater of common usage*);

---

<sup>9</sup>Takdir Rahmadi, *Hukum Lingkungan di Indonesia*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014, hlm. 21.

<sup>10</sup> Philippe Sands, *Principles of International Environmental Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2003, hlm. 279-280

<sup>11</sup> Andriansyah, "Penerapan Asas Pertanggung-Jawaban Mutlak (*Strict Liability*) Dalam Penanganan Tindak Pidana Lingkungan Hidup", artikel dalam *Jurnal Ilmu Hukum*, 2017, hlm. 6.

<sup>12</sup> Richard Posner, *Economic Analysis of Law Third Edition*, Walters Kluwers, Boston, 1986, hlm. 165.

Beberapa Konvensi Internasional yang mengatur mengenai prinsip tanggung jawab langsung di antaranya adalah:<sup>13</sup>

1. Konvensi tentang pertanggung jawaban pihak ketiga dibidang nuklir (*convention on third party liability on the field of nuclear energy*, 29 July 1960 Paris. Konvensi ini dibuat dalam kerangka OECD. *Organization Economic Cooperation and Development*, tentang pertanggung jawaban resiko dari penggunaan energi nuklir untuk kepentingan perdamaian (*the peaceful use of nuclear energy*). Konvensi ini mengatur prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) seperti dinyatakan dalam Pasal 9:

*"The operator shall not be liable for damage caused by a nuclear incident directly due to an act of armed conflict, hostilities, civil war insurrection or except insofar as the legislation of the contracting party in whose territory his nuclear installation is situated may provide to the contrary a grave natural disaster of an exceptional character."*

Dalam konvensi ini tidak ada kewajiban penggugat untuk membuktikan unsur kesalahan (*fault* atau *negligence*) apabila kerugian telah timbul objek pertanggungjawaban/tergugat (*operator* instalasi nuklir, penanggung, penjamin keuangan seketika bertanggung jawab atas kerugian dengan jumlah maksimum yang telah ditetapkan dalam konvensi ini).

2. Konvensi internasional tentang pertanggung jawaban sipil atas kerugian pencemaran minyak (*liability for oil pollution damage*, 29 November 1969, Brussels). Dalam Pasal 3 konvensi ini mengatur aspek pertanggungjawaban berdasarkan *strict liability*.
3. Konvensi tentang pertanggung jawaban sipil terhadap kerugian yang diakibatkan oleh aktivitas yang membahayakan lingkungan (*convention on civil liability for damage resulting from activities dangerous to the environment*, Lugano, 21 Juni 1993). Pertanggung jawaban diatur dalam Bab II (Pasal 5, 6, 7 dan 8). Jenis pertanggungjawaban yang dianut ialah : *strict liability* dengan alasan pemaaf (*defences*) yang diistilahkan *exemptions*.
4. Rancangan protokol keamanan hayati (*biosafety*) sebagai pelaksanaan dari konvensi keanekaragaman hayati (*convention on biodiversity*). Pengaturan tentang *strict liability*, landasan utama yang mendorong Cina mengusulkan *strict liability* ialah kesejalaran prinsip tersebut dengan prinsip penting dalam pembangunan berkelanjutan yaitu prinsip *precautionary* (prinsip 15 Deklarasi Rio). Prinsip yang menekankan bahwa, apabila terdapat ancaman terhadap kerusakan yang serius maupun yang bersifat *irreversible*. Ketiadaan kepastian pembuktian ilmiah tidak dapat dijadikan alasan untuk menunda upaya pencegahan. Apabila pertanggung jawab menggunakan unsur kesalahan (*fault*) pada tergugat, seperti diinginkan negara-negara industri maju, maka tergugat selalu dapat berlindung dibalik ketidakpastian pembuktian ilmiah.
5. Konvensi Pergerakan Lintas Batas Limbah Bahan Berbahaya Beracun (*Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal*, 22 Maret 1989). Berdasarkan *Conference of the Parties* atas konvensi

---

<sup>13</sup> Andriansyah, *Op. Cit.*, hlm. 10-11.

ini dibentuk komisi khusus tindak lanjut. Tim khusus mengusulkan bentuk pertanggungjawaban yang akan menjadi bagian dari protokol. Bentuk pertanggungjawaban yang diusulkan meliputi pertanggungjawaban *absolute liability* dan *strict liability*. Asuransi merupakan salah satu pihak yang terkait, oleh karenanya menentukan pilihan bentuk pertanggungjawaban. Menurut Barboza pilihan cenderung pada pertanggungjawaban tanpa kesalahan.

6. Konvensi tentang Pertanggungjawaban Sipil terhadap Kerugian yang Diakibatkan oleh Aktivitas yang Membahayakan Lingkungan (*Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment*, 21 Juni 1993, Lugano). Konvensi ini menganut bentuk pertanggungjawaban tanpa kesalahan (*liability without fault*) dengan alasan pemaaf (*defences/exemptions*).

Prinsip tanggung jawab mutlak (*Strict Liability*) dalam hukum nasional Indonesia sendiri telah diatur dalam Pasal 88 UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UU PPLH). Pengaturan dalam Pasal 15 menyatakan bahwa:

*“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”.*

Penjelasan Pasal 88 menjelaskan bahwa “yang dimaksud dengan “bertanggung jawab mutlak” atau *strict liability* adalah unsur kesalahan tidak perlu dibuktikan oleh pihak penggugat sebagai dasar pembayaran ganti rugi”.

Menurut Richard A. Posner, melalui konsep *ultrahazardous, tort law* membebaskan *strict liability* pada aktivitas yang melibatkan bahaya dalam derajat tinggi yang tidak dapat dicegah oleh pihak yang telah bertindak hati-hati atau pihak yang mungkin menjadi korban. Area *strict liability* telah mendorong pihak yang menjalankan kegiatan yang digolongkan *extrahazardous* untuk membuat beberapa alternatif yang dapat mengurangi derajat bahaya. *Injurer* akan melakukan tindakan pencegahan pada level yang optimal karena bila ia melakukan tindakan pencegahan di bawah level yang optimal maka akan ada *total accident cost* yang harus ditanggungnya.<sup>14</sup>

John D. Blackburn, Elliot I. Klayman, dan Martin H. Malim dengan merujuk Pasal 520 *Restatement of The Law of Torts* di Amerika menyatakan bahwa untuk menentukan apakah suatu kegiatan termasuk kegiatan yang berbahaya, sehingga

---

<sup>14</sup> Richard Posner, *Op. Cit.*, hlm. 165.

dapat dikenakan asas *strict liability* terdapat beberapa faktor yang dapat dijadikan faktor penentu, yaitu:<sup>15</sup>

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

Sementara itu konsep lain dari pertanggungjawaban ialah *liability based on fault* atau *fault-based liability* merupakan prinsip di mana pertanggung jawaban didasarkan pada pembuktian unsur kesalahan yang dilakukan oleh pihak yang diduga sebagai pelaku pencemaran lingkungan tersebut. Nama lain konsep ini ialah *due diligence* atau *due to negligence*. Hal ini menjadikan pertanggung jawaban suatu pencemaran lingkungan harus masuk dahulu dalam ranah pembuktian terhadap seberapa besar kerusakan lingkungan yang terjadi tersebut. Pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan ini sebenarnya berawal dari zaman *Napoleonic Code* hingga Aristoteles yang mana hanya mengenakan pertanggung jawaban pada suatu tindakan yang benar-benar memberikan efek kerugian (*harmfull*).<sup>16</sup> Penentuan seberapa besar suatu pencemaran dalam konsep ini, pertama harus ditentukan ukuran yang akan digunakan dalam penentuan suatu pencemaran apakah sudah melanggar atau melampaui batas tersebut, misalnya panas, terlalu besar, dan selain itu setiap kesalahan membutuhkan penentuan yang detail dengan melihat apa yang terjadi dalam keseharian suatu obyek tersebut.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> David Weisbach, "Negligence, Strict Liability, and Responsibility for Climate Change" Discussion Paper 2010-39, Cambridge, Mass: Harvard Project on Internasional Climate Agreement July 2010, hlm. 28.

<sup>17</sup> *Ibid.*, hlm. 28.

### Pertanggungjawaban pada Kasus Pencemaran Minyak di Teluk Balikpapan

Terjadinya pencemaran di Teluk Balikpapan ini harus dilihat bahwa dalam pencemaran ini tidak dapat ditemukan adanya *single factor* atau faktor tunggal yang dapat dikenakan kepada pemilik kapal maupun operator kapal yang bersangkutan. Berdasarkan kronologi yang ada bahwa diketahui kapal tersebut membuang jangkar dikarenakan kapal tersebut terombang-ambing dikarenakan adanya cuaca buruk yang terjadi di lokasi tersebut.<sup>18</sup> Bilamana mengikuti suatu konsep hukum umum yang sering digunakan bahwa hal dapat dikualifikasikan sebagai suatu peristiwa yang tidak dapat di kontrol atau di luar kendali dari manusia yang biasa disebut *force majeure*. Istilah *force majeure* secara harfiah dapat diartikan sebagai “*greater force*” atau kekuatan besar di mana tidak dapat dihindari atau dicegah oleh siapa pun, misalnya bencana alam, pemberontakan, peperangan atau bahkan “takdir Tuhan”, termasuk Mahkamah Agung Canada mendeskripsikannya sebagai sesuatu yang di luar perkiraan dan kendali.<sup>19</sup> *Force majeure* merupakan kalimat dari terminologi hukum dalam bahasa Perancis yang berarti “*superior force*” kekuatan besar, yang tidak dapat diantisipasi atau dikontrol, yang berasal dari alam atau manusia, juga bisa disebut dalam terminologi *vis major*.<sup>20</sup> Selain itu *force majeure* dipahami sebagai suatu klausul yang dapat menghindarkan sebagian atau seluruhnya dari tanggung jawab, namun para pihak tetap perlu untuk melakukan eksaminasi untuk menentukan *force majeure* sesungguhnya.<sup>21</sup>

Secara umum adanya faktor alam yang menyebabkan adanya suatu kerugian dalam bentuk infrastruktur atau ekonomi maka secara logika tidak dapat di bebaskan pada suatu pihak semata. Faktor alam merupakan suatu yang jelas tidak dapat diperkirakan kapan terjadinya dan apa yang akan diakibatkan oleh terjadinya faktor alam tersebut. Adanya cuaca buruk yang mengenai Kapal MV Judger tersebut merupakan suatu faktor alam yang tidak dapat diketahui kapan terjadinya dan apa yang akan diakibatkan olehnya sehingga dapat dikatakan

---

<sup>18</sup> Merdeka, <https://www.merdeka.com/uang/menteri-jonon-serahkan-masalah-kerusakan-lingkungan-akibat-minyak-tumpah-ke-klhk.html>, diakses pada 10 Juli 2018

<sup>19</sup> Jon Woolley, “*Flooding and Force Majeur Clauses*”, Thomas Dorfmann Sweatman LLP Publications Volume 6 Juni 2011, hlm.1.

<sup>20</sup> Bryan A Garner, “*Black’s Law Dictionary 8th Edition*”, Thomson West, Minnesota, 2004, hlm. 1914.

<sup>21</sup> Brett Hills et.al, *The Eurozone and Commodity Contracts 2*, Reed Smith Client Alert Ed. 12-203, September 2012, hlm. 7.

merupakan hal yang wajar bilamana keselamatan manusia yang berada di dalamnya beserta materilnya akan didahulukan daripada melihat faktor apa yang ada di sekitarnya. Penyelidikan awal yang dilakukan oleh pihak terkait diketemukan bahwa jangkar kapal yang terlepas dari pipa minyak yang bocor tersebut dapat kemudian diidentifikasi beberapa kemungkinan yakni, *pertama*, faktor cuaca yang sebegitu beratnya sehingga dapat menyeret kapal yang sudah melakukan lego jangkar diwilayah perairan tersebut, *kedua*, faktor posisi pipa yang memang terpapar sehingga tidak memperkirakan bilamana terjadi cuaca buruk dan tidak menghiraukan potensi pipa tersebut yang mungkin akan terkena bagian kapal yang melintas, *ketiga*, faktor pengaturan atau pelaporan cuaca dan lalu lintas kapal oleh otoritas kelautan atau pengatur lalu lintas kapal yang tidak dapat memperkirakan posisi cuaca atau mengetahui potensi kapal untuk memasuki wilayah yang terdapat jalur pipa tersebut.<sup>22</sup> Faktor-faktor yang menyebabkan kebocoran pipa itu pun oleh karenanya tidak dapat dikatakan merupakan faktor tunggal atau berdiri sendiri yang menyebabkan tidak mudah untuk seketika menentukan pihak mana yang berhak bertanggungjawab.

Indonesia sendiri sebagai negara yang memiliki kedaulatan atas wilayahnya maka memiliki hak untuk dapat melaksanakan yurisdiksinya terhadap kapal yang dianggap melakukan pelanggaran di wilayahnya. Secara normatif Indonesia dalam UU PPLH menganut prinsip tanggung jawab mutlak atau *strict liability* di mana dalam persoalan kasus bocornya pipa minyak Pertamina yang dikarenakan lego jangkar kapal MV *Judgers* yang dilakukan dalam keadaan darurat menjadi tidak relevan untuk langsung diterapkan dalam kejadian tersebut.

Konsep pertanggungjawaban atas pencemaran minyak ini bilamana melihat pada *Civil Liability Convention 1969* terdiri dari 4 hal utama yang menjadi perhatian yakni:<sup>23</sup>

1. Bahaya dari pencemaran minyak itu melekat dalam transportasi minyak dengan kapal melalui laut;
2. Kebutuhan untuk memastikan adanya kompensasi yang layak terhadap masyarakat yang mengalami kerugian dari pencemaran yang dihasilkan dari kebocoran atau bongkar muat dari kapal;

---

<sup>22</sup> Estu Suryowati (Editor), <https://www.jawapos.com/jpg-today/25/04/2018/kasus-putusnya-pipa-pertamina-kapal-mv-ever-judger-disita> , diakses pada 10 Juli 2018

<sup>23</sup> Christopher Hill, *Maritime Law Fifth Edition*, LLP, London, 1998, hlm. 421.

3. Keinginan untuk penyamaan desain peraturan dan prosedur untuk menemukan pertanggungjawaban dan penyediaan ganti rugi yang layak; dan
4. Keinginan pemerintah agar lebih percaya diri dalam mengambil tindakan awal, dan tindakan yang menentukan.

Konsep yang ada dalam Konvensi tersebut sebenarnya hanya merujuk pada pencemaran bilamana dilakukan oleh kapal pengangkut minyak, sebagaimana diketahui, pencemaran minyak di teluk Balikpapan terjadi karena lego jangkar kapal MV *Judgers* yang dilakukan dalam keadaan cuaca buruk atau darurat yang menyebabkan terombang-ambingnya kapal tersebut. Namun demikian Konvensi tersebut dapat dikatakan menjadi suatu *milestones* pula dalam pengaturan hukum nasional dalam menanggulangi kejadian pencemaran minyak yang terjadi di laut. Melihat hal tersebut sebenarnya telah terjadi pergeseran perspektif dari subyek pencemaran minyak menjadi obyek pencemaran yang menjadi titik awal untuk memintakan suatu pertanggungjawaban atau ganti kerugian dalam kejadian pencemaran minyak di laut tersebut.

UU PPLH sendiri secara eksplisit hanya mengakui rezim pertanggungjawaban mutlak dalam setiap kejadian pencemaran lingkungan yang terjadi. Konsekuensi yang terjadi bilamana hukum nasional hanya mengakui adanya pertanggungjawaban mutlak semata dalam kasus pencemaran lingkungan ialah adanya potensi penyangkalan dari pihak tertentu terutama yang dikatakan terlibat dalam adanya pencemaran lingkungan yang sudah terjadi tersebut. Benar adanya bilamana secara konsep umum hukum internasional maka Indonesia berhak melaksanakan yurisdiksinya untuk langsung mengenakan pertanggungjawaban pada kapal tersebut. Namun dalam kejadian tersebut, telah nyata bilamana kapal tersebut sebenarnya tidak dapat langsung dikenakan suatu produk hukum nasional yang baik langsung maupun tidak langsung mengacu dari Konvensi tersebut. Kapal MV *Judgers* tersebut di klasifikasikan sebagai *Bulk Carrier* yang terpisah klasifikasinya dari kapal pengangkut minyak atau *Oil Tanker*,<sup>24</sup> sehingga penggunaan rezim pertanggungjawaban atas pencemaran minyak dengan Konvensi tersebut dapat dikesampingkan.

---

<sup>24</sup> Lihat The International Classification of Ships by Type (ICST) 1994, International Maritime Statistics Forum, [www.imsf.info/media/1081/icst-94.pdf](http://www.imsf.info/media/1081/icst-94.pdf) diakses pada 6 Juni 2018.

Berdasarkan paparan di atas maka terlihat bahwa secara normatif hukum nasional sebenarnya tidak memungkinkan untuk meminta pertanggungjawaban terhadap kapal MV *Judgers* melalui konsep pertanggungjawaban lingkungan dengan *strict liability* yang dianut oleh rezim UU PPLH. Hal tersebut dikarenakan pelbagai faktor sebagaimana disebutkan di atas mulai dari tindakan lego jangkar dalam keadaan darurat yaitu cuaca buruk, klasifikasi kapal hingga jenis pertanggungjawaban yang akan dikenakan tidak sesuai unsur atau perspektif dalam pengaturan di *Civil Liability Convention 1969* hingga UU PPLH tentang *strict liability* itu sendiri. Permintaan adanya pertanggungjawaban sendiri tidak dapat seketika diajukan karena kapal pada hakikatnya ialah merupakan bagian daripada teritorial suatu negara dalam hal ini merupakan kapal berbendera Panama. Oleh karenanya perlu dimengerti terlebih dahulu bagaimana prosedur adanya keadaan darurat yang harus dilakukan menurut mekanisme kapal tersebut dengan tidak mengesampingkan adanya prosedural umum keadaan darurat untuk kapal sipil dalam ranah hukum internasional.

Selain itu, dalam Pasal 18 ayat (2) UNCLOS yang mengatur mengenai hak lintas damai, berhenti berlayar termasuk pembuangan jangkar dapat dilakukan dalam masa *force majeure*, namun *force majeure* ini tidak dijelaskan dalam Konvensi sehingga bergantung pada praktik pelayaran dalam suatu negara,<sup>25</sup> hal tersebut tentu saja menandakan bahwa kapal yang berlayar dalam keadaan hak lintas damai sebenarnya tunduk pada yurisdiksi negara yang dilintasi, namun hukum nasional tidak dapat seketika diterapkan bilamana tidak terdapat faktor tunggal yang menjadi penyebab suatu kejadian tertentu.

Pencemaran lingkungan yang terjadi di Teluk Balikpapan tersebut tetap memerlukan pertanggungjawaban pihak-pihak yang diduga terlibat dalam peristiwa bocornya pipa minyak yang mencemari laut tersebut. Adapun sebagaimana paparan di atas bahwa dapat dinyatakan untuk pertanggungjawaban dari pihak kapal sebagai pihak yang patut diduga keras sebagai pihak yang bertanggungjawab atas bocornya pipa minyak yang mencemari laut sekitar, perlu dilakukan penyelidikan lebih dalam, dan pada akhirnya dapat diketemukan

---

<sup>25</sup> Tafsir Malick Ndiaye, Rudiger Wolfrum, *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes*, Martinus Nijhoff Publisher, Leiden, 2007, hlm. 500.

bahwa pertanggungjawaban dalam problematika ini tidak dapat dilakukan secara *strict liability*. PT Pertamina sebagai pemilik pipa minyak tersebut perlu juga diperiksa apakah dalam pemasangan pipa yang dialiri minyak tersebut telah memperhitungkan sedemikian detailnya dalam keadaan darurat kemungkinan untuk dapat bocornya pipa oleh karena sebab apa pun.

Gugatan perdata merupakan satu-satunya cara yang mungkin untuk dilakukan dalam meminta pertanggungjawaban atas pencemaran yang terjadi dalam peristiwa ini. Pengajuan gugatan ganti rugi dalam perspektif perdata ialah paling mungkin dikarenakan tidak adanya faktor tunggal yang dapat disalahkan dalam peristiwa pencemaran di Teluk Balikpapan tersebut. UU PPLH memungkinkan untuk pemerintah atau pemerintah daerah memiliki hak gugat bilamana terjadi pencemaran lingkungan sebagaimana diatur dalam Pasal 90 UU tersebut. Bilamana hal tersebut dilakukan atas nama untuk menjaga dan meminta ganti rugi atas kelestarian lingkungan yang dirugikan atas peristiwa tersebut, maka dapat terjadi skenario gugatan tanggung renteng di antara kapal MV Judger dan PT Pertamina jikalau memang di antara keduanya telah nyata-nyata kemudian terbukti terdapat prosedur darurat yang tidak dijalankan.

Adapun konsep tanggung renteng diatur dalam KUH Perdata Indonesia (BW) dalam Pasal 1278 dan 1280 yang juga dapat diterapkan dalam kasus perbuatan melawan hukum (PMH). Konsep gugatan tanggung renteng dan pengenaan dalil perbuatan melawan hukum sebagaimana dirumuskan dalam pasal 1365 BW ini tidak lain karena sebagaimana melihat faktor uraian di atas, ketiadaan kesalahan tunggal dalam pencemaran laut tersebut menjadikan perkara ini menjadi hal yang rumit, namun satu hal yang pasti dalam pencemaran ini ialah obyek pencemaran telah merugikan banyak masyarakat termasuk negara yang harus mempergunakan aparturnya untuk sesegera mungkin melakukan tanggap darurat untuk melokalisir hingga menetralsir pencemaran agar tidak meluas ke wilayah lautan lain. Namun jelas dalam pencemaran tidak mungkin terjadi tanpa adanya prosedur yang dilanggar oleh pihak-pihak yang terkait dengan pencemaran tersebut dan murni terkait dengan *force majeure* saja. Gugatan tanggung renteng dalam PMH ini dapat segera dilakukan selain mendapatkan

payung hukum dari sisi lingkungan di mana dimungkinkan untuk melakukan gugatan perdata, termasuk juga pihak yang merasa dirugikan atas terjadinya sesuatu peristiwa biasanya berada diposisi yang minim informasi pihak mana yang menyebabkan adanya kerugian yang dia derita. Terlebih dalam sengketa dengan multi pihak di dalamnya, gugatan tanggung renteng dalam PMH tidak mengharuskan penggugat untuk tahu pasti pihak mana yang menyebabkan kerugian yang ia derita.<sup>26</sup>

Keberadaan hukum terutama terkait pada aspek aparat penegak hukum untuk menyelesaikan problematika yuridis memang sebenarnya tidak harus untuk memasukkan faktor moral atau apakah putusan yang diambil nantinya dinilai terdapat basis moralitas atau tidak.<sup>27</sup> Sekalipun moralitas tersebut bukan merupakan bagian dari hukum, terutama di ranah sistem hukum Eropa kontinental yang sarat positivistik, namun ketiadaan pemikiran atau basis moral dalam suatu penegakan hukum akan berpotensi untuk menghasilkan putusan yang kontroversial atau mendapat pertentangan. Kaitannya dengan kasus ini yaitu terkait pihak yang patut diduga menjadi pihak yang harus bertanggungjawab dalam hal ini pihak dari kapal MV *Judgers* yang sebenarnya merupakan subyek hukum yang secara status di luar yurisdiksi Indonesia<sup>28</sup> berdasarkan bendera kapal maupun negara yang mengoperasikan, maka penggunaan hukum nasional yang bertendensi *strict* dan penerapan positivisme / silogisme semata terlebih bilamana terdapat faktor *sovereign* yang menjadi pertimbangan, maka penegakan hukum semacam itu berpotensi akan mengganggu hubungan Indonesia dan masyarakat internasional. Hubungan dalam masyarakat internasional sendiri dapat mempengaruhi secara politik dalam 3 hal yaitu pertanggungjawaban, informasi dan biaya transaksi yang dapat digunakan untuk mencapai tujuan nasional mereka,<sup>29</sup> sehingga potensi apa pun yang berkaitan dengan aset atau dapat

---

<sup>26</sup> Fajri Fadhilah, "Tanggung Renteng dalam Perkara Perdata Pencemaran Udara dari Kebakaran Hutan dan Lahan", *Jurnal Hukum Lingkungan*, Vol. 3 Issue 1 Juli 2016, hlm. 60

<sup>27</sup> Sean Coyle dan George Pavlakos, *Jurisprudence or Legal Science? A Debate about the Nature of Legal Theory*, Hart Publishing, Oregon, 2005, hlm. 142

<sup>28</sup> Pasal 94 ayat (1) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa setiap negara harus melaksanakan secara efektif yurisdiksi...atas kapal yang mengibarkan benderanya, dalam hal ini Kapal MV *Judgers* sekalipun bukan berbendera Indonesia, namun *locus delicti* menjadikannya tunduk pada yurisdiksi teritorial Indonesia, sehingga yang perlu diperhatikan ialah bagaimana tindakan hukum Indonesia terhadap subyek hukum asing tersebut.

<sup>29</sup> Beth A Simons dan Richard H. Steinberg, *International and International Relations*, Cambridge University Press, Cambridge, 2006, hlm. 31.

mempengaruhi kepentingan negara asing turut pula menjadi perhatian bagi penegakan hukum di Indonesia.

Perlunya memastikan penegakan hukum yang imparial atau obyektif termasuk terhadap subyek hukum asing yang diduga kuat melakukan suatu pelanggaran dalam wilayah yurisdiksi negara tidak lain juga sebenarnya memberikan keuntungan tersendiri bagi Indonesia. Pandangan hukum internasional klasik menyatakan bahwa tindakan resiprositas sama saja dengan melakukan pembalasan terhadap perilaku negara satu pada negara lain,<sup>30</sup> sehingga adalah wajar jika penegakan hukum dalam ranah yurisdiksi nasional bila bersentuhan dengan subyek negara lain menjadi perhatian tersendiri bagi negara yang merasa dirugikan. Pelaksanaan penegakan hukum dalam kasus pencemaran laut ini harus melibatkan pihak dari internasional yang terkait pula sehingga dapat mendeterminasi apakah suatu proses penegakan hukum tersebut sesuai dengan kepentingan semua pihak terutama dalam kasus ini melibatkan subyek hukum asing.

Pandangan selanjutnya yang dapat digunakan dalam penyelesaian sengketa terkait kasus pencemaran laut ini ialah pemberian pengecualian terkait dengan bentuk atau siapa yang langsung dikenakan pertanggungjawaban atas peristiwa tersebut. Sebagaimana dijelaskan di atas bahwa setiap tindakan penegakan hukum negara satu terhadap suatu peristiwa yang bersentuhan dengan subyek hukum negara lain haruslah dilaksanakan dengan pelbagai pertimbangan yang bukan berarti hal tersebut merupakan intervensi terhadap proses hukum suatu negara, namun merupakan suatu bentuk upaya penyeimbang jikalau melihat ketiadaan faktor tunggal dalam peristiwa ini. Contoh yang dapat di adopsi dalam peristiwa ini ialah dalam ranah kejahatan internasional di mana untuk mencapai keseimbangan / *balance* antara masyarakat internasional dan korban individu ialah untuk membawa pihak yang benar-benar merupakan pelaku dan benar-benar melakukan pelanggaran hukum serius terhadap kepentingan publik,<sup>31</sup> sehingga bila mencoba dikonstruksikan dalam peristiwa ini, sekali lagi seluruh pihak yang menyebabkan terjadinya pencemaran laut harus dimintai secara tanggung renteng

---

<sup>30</sup> Stephen M Schwebel, *Justice in International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 1994, hlm. 601.

<sup>31</sup> Teruo Komori dan Karel Wellens, *Public Interest Rules of International Law Towards Effective Implementation*, Surrey, Ashgate Publishing Limited, 2009, hlm. 30.

untuk upaya pemulihan lingkungannya. Adanya kualifikasi sebenar-benarnya pelaku atau *perpetrators* dan *serious or grave breaches* yang tidak mungkin ditemukan dalam peristiwa ini harus dikaitkan dengan peranan masing-masing pihak dalam pencemaran yang mengarah pada tanggung renteng tersebut, mulai dari kapal, otoritas terkait, termasuk pemerintah dalam hal ini Pertamina, sehingga diharapkan keseimbangan dapat dicapai di antara seluruh pihak untuk menyelesaikan dan pemulihan dari pencemaran tersebut.

Oleh karenanya setidaknya diketemukan jalan tengah yang pasti di mana tetap akan mengusahakan realisasi ganti rugi terhadap terjadinya pencemaran minyak di Teluk Balikpapan tersebut. Sebagaimana para pihak yang diduga terlibat dan patut dimintai pertanggungjawaban terdapat representasi dari negara asing yakni kapal MV Judger yang berbendera Panama, adalah hal yang realistis bilamana pemerintah Indonesia yang memiliki kewajiban menegakkan yurisdiksinya terlebih untuk melindungi warga negara yang menjadi korban pencemaran untuk dapat tetap meminta tanggung jawab dalam kerangka hukum nasional sendiri daripada kerangka hukum internasional.

Dalam rezim hukum internasional, setiap upaya dalam pengingkaran proses hukum atau penolakan pelaksanaan penegakan hukum yang sesuai standar yang melibatkan komunitas internasional akan berakibat munculnya pertanggungjawaban kapan pun bilamana putusan pengadilan lokal tidak dapat memenuhi keadilan yang mendasar.<sup>32</sup> Secara sederhana hukum internasional bisa saja masuk dalam suatu proses sengketa atau bisa saja digunakan oleh pihak yang merasa dirugikan, bilamana dalam proses penegakan hukum yang dilakukan oleh negara didalilkan merugikan atau tidak berimbang terhadap pihak yang diduga pelaku pencemaran yakni kapal MV Judgers. Keterlibatan hukum internasional dalam suatu penyelesaian sengketa dengan dasar suatu pihak di luar yurisdiksi negara tempat terjadinya pencemaran merasa dirugikan dengan proses peradilan atau putusan pengadilan negara tersebut, berpotensi menghilangkan kedaulatan negara itu sendiri, karena bisa jadi ketidakadilan yang dikenakan dalam proses hingga putusan yang melibatkan subyek hukum internasional tersebut, menjadi

---

<sup>32</sup> Jan Paulson, *Denial of Justice in International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005, hlm. 5.

proses hukum dengan korporasi (pemilik kapal)<sup>33</sup> sehingga berubah menjadi konsep ialah *jure gestiones* atau tindakan hukum pemerintah yang dapat dikatakan bergerak dalam ranah bisnis, tidak lagi kewenangan untuk menegakkan yurisdiksinya sendiri.

## Penutup

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan di atas maka dapat disimpulkan suatu kesimpulan atas problematika di atas yakni dalam kejadian pencemaran laut akibat bocornya pipa minyak Pertamina tersebut tidak dapat dilakukan mekanisme *strict liability* sebagaimana secara eksplisit disebutkan dalam UU PPLH dikarenakan ketiadaan faktor tunggal penyebab pencemaran dan adanya *force majeure* di dalam peristiwa tersebut. Mekanisme pertanggungjawaban yang paling mungkin dilakukan ialah dengan melakukan gugatan perdata kepada pihak yang berkaitan dengan pencemaran yakni kapal MV *Judgers* dan PT Pertamina secara tanggung renteng oleh negara sebagai pihak yang paling berkepentingan untuk menjaga laut dari pencemaran dan sebagai bentuk kompensasi dari tindakan darurat untuk mencegah pencemaran makin meluas dan ganti rugi lain yang sesuai.

Dalam UU PPLH perlu kiranya dimuat suatu aturan ataupun ukuran yang jelas untuk pertanggungjawaban bilamana terjadi pencemaran yang tidak diketemukan faktor tunggal terlebih terdapat keadaan memaksa yang mengakibatkan terjadinya pencemaran tersebut dan disandingkan dengan peningkatan standar prosedur bagi pihak yang menanam pipa minyak di laut untuk mengantisipasi adanya keadaan memaksa seperti dalam kejadian tersebut.

## Daftar Pustaka

### Buku

Coyle, Sean dan Pavlakos, George, *Jurisprudence or Legal Science? A Debate about the Nature of Legal Theory*, Hart Publishing, Oregon, 2005.

---

<sup>33</sup> Proses peradilan lokal yang tidak berimbang atau tidak memperhatikan secara utuh berbagai faktor termasuk faktor subyek dapat mengakibatkan subyek hukum yang terkena dapat melakukan perlawanan dalam kerangka hukum internasional, dalam hal ini terdapat doktrin *forum non conveniens* untuk menolak dan mengoreksi proses peradilan yang dianggap lebih *proper* bagi pihak lain. Lihat di Rachel Kincaid, "Foreign Forum-Selection Frustrations: Determining Clause Validity in Federal Diversity Suits", *Stanford Journal of Complex Litigation* Vol. 4 No. 2. 2016

- Garner, Bryan A, *Black's Law Dictionary 8th Edition*, Thomson West, Minnesota, 2004.
- Hill, Christopher, *Maritime Law Fifth Edition*, LLP, London, 1998.
- Jan Paulson, *Denial of Justice in International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005.
- Komori, Teruo dan Wellens, Karel, *Public Interest Rules of International Law Towards Effective Implementation*, Surrey, Ashgate Publishing Limited, 2009.
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum (Edisi Revisi)*, Prenada, Jakarta, 2005.
- Ndiaye, Tafsir Malick dan Wolfrum, Rudiger, *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes*, Martinus Nijhoff Publisher, Leiden, 2007.
- Posner. Richard A. *Economic Analysis of Law*, Walter Kluwers, Boston, 1986.
- Rahmadi, Takdir, *Hukum Lingkungan di Indonesia*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014.
- Sands, Philippe, *Principles of International Environmental Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2003.
- Schwebel, Stephen M, *Justice in International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 1994.
- Simons, Beth A dan Steinberg, Richard H. *International and International Relations*, Cambridge University Press, Cambridge, 2006.
- Susanti, Dyah Ochtorina dan Efendi, A'an. *Penelitian Hukum (Legal Research)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014.

### **Jurnal**

- Andriansyah, "Penerapan Asas Pertanggung-Jawaban Mutlak (Strict Liability) Dalam Penanganan Tindak Pidana Lingkungan Hidup", artikel dalam Jurnal Ilmu Hukum, 2017.
- Fadhilah, Fajri, *Tanggung Renteng dalam Perkara Perdata Pencemaran Udara dari Kebakaran Hutan dan Lahan*, Jurnal Hukum Lingkungan Vol. 3 Issue 1 Juli 2016
- Hills, Brett, et.all, *The Eurozone and Commodity Contracts 2*, Reed Smith Client Alert Ed. 12-203, September 2012.
- Irsan, "Ganti Rugi Atas Pencemaran Laut Perspektif Hukum Nasional dan Internasional", *Legal Pluralism*, Vol. 6, No. 1, Januari, 2016.
- Jon Woolley, *Flooding and Force Majeur Clauses*", Thomas Dorfmann Sweatman LLP Publications Volume 6 Juni 2011.
- Kincaid, Rachel, *Foreign Forum-Selection Frustrations: Determining Clause Validity in Federal Diversity Suits*. Stanford Journal of Complex Litigation Vol. 4 No. 2. 2016.

Ningsih, Novia Kusma, "Pertanggungjawaban Negara Terhadap Pencemaran Laut Timor Oleh Tumpahan Minyak Australia Berdasarkan UNCLOS III 1982 dan Hukum Lingkungan Internasional", *Jorn Fakultas Hukum*, Vol. 3 No. 1, Februari, 2016.

Syofyan, Ahmad, "Tanggung Jawab Dalam Pencemaran Laut Yang Disebabkan Oleh Minyak Menurut Hukum Internasional", *Inspirasi*, No. 10, Juli 2010.

Weisbach, David, "*Negligence, Strict Liability, and Responsibility for Climate Change*" Discussion Paper 2010-39, Cambridge, Mass: Harvard Project on International Climate Agreement July 2010.

#### Internet

"Ini Kronologi Penemuan Pipa Putus di Teluk Balikpapan Versi Pertamina", <https://katadata.co.id/berita/2018/04/10/ini-kronologi-penemuan-pipa-putus-di-teluk-balikpapan-versi-pertamina> diakses pada tanggal 28 Mei 2018.

"Terungkap, Ini Penyebab Tumpahan Minyak di Teluk Balikpapan" <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3429098/terungkap-ini-penyebab-tumpahan-minyak-di-teluk-balikpapan> diakses pada tanggal 28 Mei 2018.

"Kronologi Solar Tumpah dan Membakar Dua Nelayan Balikpapan", <http://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/18/03/31/p6gnqi415-kronologi-solar-tumpah-dan-membakar-dua-nelayan-balikpapan> diakses pada tanggal 28 Mei 2018.

"Penanggulangan dan Langkah Hukum pada Kasus Tumpahan Minyak di Teluk Balikpapan", <http://www.mongabay.co.id/2018/04/10/opini-penanggulangan-dan-langkah-hukum-pada-kasus-tumpahan-minyak-di-teluk-balikpapan/>, Diakses pada tanggal 16 april 2018 pukul 18.00 WIB.

"Kasus Putusnya Pipa Pertamina Kapal MV Judger Disita" <https://www.jawapos.com/jpg-today/25/04/2018/kasus-putusnya-pipa-pertamina-kapal-mv-ever-judger-disita> , diakses pada 10 Juli 2018

Merdeka, <https://www.merdeka.com/uang/menteri-jonan-serahkan-masalah-kerusakan-lingkungan-akibat-minyak-tumpah-ke-klhk.html>, diakses pada 10 Juli 2018

Vessel Finder, "Ever Judger – Bulk Carrier", <https://www.vesselfinder.com/vessels/EVER-JUDGER-IMO-9632844-MMSI-353036000>, diakses pada tanggal 5 Juli 2018

International Maritime Statistics Forum, [www.imsf.info/media/1081/icst-94.pdf](http://www.imsf.info/media/1081/icst-94.pdf) diakses pada 6 Juni 2018.

"Sanksi Pertamina Atas Tumpahan Minyak di Teluk Balikpapan", <https://katadata.co.id/berita/2018/04/16/sanksi-pertamina-atas-tumpahan-minyak-di-teluk-balikpapan>, diakses tanggal 19 April 2018.

“Tumpahan Minyak di Balikpapan KLHK Kumpulkan Bukti dan Siapkan Langkah Hukum” <http://www.beritasatu.com/nasional/487958-klhk-kumpulkan-bukti-dan-siapkan-langkah-hukum.html>, diakses tanggal 19 April 2018.

**Peraturan Perundang-undangan**

Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut

Undang-Undang No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

Undang-Undang No 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

United Nations Convention on The Law of the Sea 1982.