

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bumi merupakan satu-satunya planet yang dapat ditempati manusia di tata surya ini. Bumi sendiri terdiri atas daratan, lautan serta udara yang memiliki zat-zat yang melindungi serta mendukung kehidupan di bumi. Pada permukaan bumi ini tertutup oleh daratan dan lautan yang komposisinya 40% daratan serta 60% lautan.

Definisi laut itu sendiri, merupakan ruang perairan di muka bumi yang menghubungkan daratan dengan daratan dan bentuk-bentuk alamiah lainnya, laut merupakan kesatuan geografis dan ekologis beserta segenap unsur terkait, yang batas dan sistemnya ditentukan oleh sistem hukum nasional dan hukum internasional. Laut dalam definisi fisik adalah keseluruhan rangkaian air asin yang menggenangi permukaan bumi. Laut menurut definisi hukum adalah keseluruhan air laut yang berhubungan secara bebas diseluruh permukaan bumi. (Sunyowati & Narwati, 2013)

Laut merupakan sumber daya alam yang memiliki limpahan manfaat yang dikandungnya bagi kehidupan di muka bumi ini. Didalamnya, laut memiliki keanekaragaman hayati yang tinggi, seperti banyaknya ikan dilaut merupakan sumber protein yang sangat baik bagi manusia, keindahan terumbu karang sebagai penyeimbang ekosistem laut dan rumah bagi ikan-ikan kecil, serta sumber daya alam yang terpendam didasar laut yaitu minyak dan gas bumi yang bermanfaat

bagi roda kehidupan manusia. Dengan berbagai macam keanekaragaman laut seringkali dimanfaatkan oleh manusia yang tinggal dipesisir dalam memenuhi sumber makanan, pencaharian serta sandang-pangan yang lainnya.

Pemanfaatan laut tidak semata hanya dirasakan oleh masyarakat dipesisir dalam mencari ikan dilaut sebagai sumber mata pencaharian atau makanannya, namun Negara-negara didunia juga memanfaatkan keanekaragaman laut untuk kepentingan ilmu pengetahuan, rekreasi, pariwisata, kebudayaan dan lain sebagainya. Adakalanya lautan juga menjadi batas antar negara dengan negara lainnya. Pemanfaatan laut yang berkembang sedemikian rupa, menuntut dunia untuk memberlakukan pengaturan atas laut-laut yang menjadi laut teritorial suatu negara, batas negara, laut lepas yang tidak memiliki daratan didekatnya, serta pemanfaatan laut yang baik dan benar dalam hal mengeksplorasi dan mengeksploitasi keanekaragaman hayati yang terdapat dilautan.

Indonesia juga menjadi salah satu negara yang ikut memanfaatkan keanekaragaman hayati yang ada dilautan untuk kepentingan nasional. Indonesia yang merupakan salah satu negara kepulauan didunia ini, memiliki beribu-ribu pulau yang tersebar diseluruh wilayah kedaulatan Negara Indonesia. Sesuai dengan fakta diatas Pemerintah Indonesia mengeluarkan pernyataan yang dikenal dengan “Deklarasi Djuanda” 13 Desember 1957 yang berbunyi “Bahwa segala perairan disekitar, diantara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian yang wajar daripada wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan demikian merupakan bagian daripada

perairan nasional yang berada dibawah kedaulatan mutlak dari Negara Republik Indonesia” yang berarti Indonesia menyatakan pada dunia bahwa laut Indonesia (laut sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan Indonesia) menjadi satu kesatuan wilayah NKRI dan menyatakan bahwa Indonesia menganut prinsip Negara kepulauan (*archipelagic state*) sehingga laut-laut antarpulau pun merupakan wilayah Republik Indonesia dan bukan termasuk kawasan bebas. (P. Joko Subagyo, 1993)

Indonesia yang menyatakan diri sebagai negara kepulauan, harus bisa memberikan perlindungan pada laut-laut di wilayah Indonesia. Selain memberikan perlindungan laut, Indonesia juga dapat menikmati hak-haknya atas wilayah lautnya yang dilindungi oleh hukum internasional. Dampak dari hak-hak yang dijamin oleh Hukum Internasional menimbulkan kewajiban agar setiap entitas diluar Indonesia untuk menjaga laut di wilayah Indonesia. Namun dalam prakteknya entitas di luar Indonesia melakukan perusakan laut baik disengaja ataupun tidak disengaja. Kegiatan tersebut harus dipertanggungjawabkan dihadapan hukum baik melalui mekanisme hukum nasional maupun hukum Internasional.

Pemanfaatan dan pengelolaan laut yang kian luas serta terus berkembangnya teknologi menjadikan pengekplorasi dan pengeksploitasian laut kian tinggi menjadikan laut mudah tercemar dari bahan-bahan berbahaya. Pada awalnya pencemaran yang sedikit bukan menjadi suatu masalah serius karena pada hakikatnya laut masih memiliki kemampuan untuk membersihkan dirinya sendiri serta mempertahankan fungsi-fungsinya sendiri. Seiring berjalannya

waktu, semakin canggihnya kemampuan teknologi, semakin besar pula dampak yang timbul bagi laut. Habisnya sumber daya alam serta berkurangnya kemampuan laut untuk membersihkan dirinya karena zat-zat yang masuk kelaut semakin banyak dan semakin berbahaya, maka akibat dari pengelolaan laut dalam masa sekarang ini membuat lingkungan laut kotor dan rusak. (Sumanto, 2013)

Salah satu contoh dari perusakan lingkungan laut adalah kasus kebocoran pipa kilang minyak yang terjadi pada tanggal 31 Maret 2018, yang terletak diteluk Balikpapan ini merupakan pipa kilang minyak milik Pertamina. Akibat yang ditimbulkan dari bocornya pipa kilang minyak tersebut adalah menyebarnya minyak mentah keseluruh wilayah laut serta berkobarnya api ditengah laut di teluk Balikpapan, dimana minyak mentah ini telah menyebar sejauh 7km dengan merusak 86 ha hutan mangrove dan berkurangnya baku mutu air sebesar 36.000 ha. Warga dipesisir pantai dibuat kaget dengan kejadian ini, dimana satwa-satwa laut mati dan menewaskan 5 nelayan yang tengah memancing ikan. Atas kejadian yang menghebohkan ini, sejumlah pihak-pihak yang berkepentingan melakukan penyelidikan atas kejadian terkait. Dalam penyelidikannya, ditemukan fakta dimana pipa mengalami patahan dan telah terseret arus sejauh 120 (seratus dua puluh) meter dari posisinya awal, dan penyebab dari patahnya pipa yang kokoh ini adalah lego jangkar milik Kapal MV Ever Judger yang berbendera Panama yang menyangkut pada pipa-pipa tersebut. (Pitoko, 2018)

Kapal MV Ever Judger sendiri merupakan kapal pengangkut batubara yang teregistrasi pada negara Panama, dimana sehari sebelum kejadian kapal ini menerima batubara untuk diangkut ke China sebesar 78.000 MT. Setelah

mendapatkan izin untuk berlayar kembali menuju China, Kapal MV Ever Judger berangkat setelah mendapat panduan dari kapal pandu, namun satu jam setelah berlayar kapal MV Ever Judger berhenti tepat didaerah terlarang karena tingginya air pasang yang membuat dia tidak bisa keluar dari teluk Balikpapan secara aman. Kapal MV Ever Judger meminta kepada kapal pandu yang melintas untuk membantu Kapal MV Ever Judger keluar dari Teluk Balikpapan dan dapat memulai pelayarannya menuju China. Kapal pandu menyarankan untuk melepaskan jangkar namun hanya sedalam 1 meter dari permukaan air laut agar kapal tidak terbawa arus dan menyampaikan untuk berhati-hati dalam menurunkan jangkar kapal karena beban dan ukuran kapal diatas 1.000 GT, dimana kapal dengan berat dan ukuran tersebut memiliki resiko besar yang dapat menghancurkan pipa-pipa dan kabel bawah laut. . Kenapa jangkar bisa mengenai pipa adalah karena kesalahan komunikasi antara nakhoda dengan penjaga jangkar kapal, sehingga penjaga jangkar menurunkan jangkarnya sedalam 1 shackle atau 27.5 meter dibawah permukaan air laut. Akibatnya jangkar tersangkut pada pipa, dan saat kapal sedikit terdorong kearah selatan jangkar yang tersangkut tersebut kemudian tertarik dan juga menarik pipa-pipa dibawah laut.(Idhom, 2018)

Dalam proses penyelidikannya banyak pihak mempertanyakan apakah pipa bawah laut milik Pertamina ini telah memenuhi ketentuan? PT. Pertamina menjawab dan memastikan bahwa pipa yang bocor tersebut telah diletakkan sesuai prosedur dan ketentuan terkait. Pipa yang bocor tersebut telah diletakkan sejak tahun 1998 dan berada dalam kedalaman 25 meter dibawah permukaan air laut atau berada pada dasar laut dengan *casing* semen agar pipa tidak berkarat dan

juga sebagai pemberat. Hal ini sesuai dengan pasal 13 ayat (3) Keputusan Menteri Pertambangan dan Energi Nomor 300.K/38/M.PE/1997 dimana ada 2 ketentuan mengenai peletakan pipa distribusi minyak tersebut, yang pertama apabila dasar laut (*seabed*) kurang dari 13 meter maka pipa harus ditanam sekurang-kurangnya 2 meter dibawah *seabed* serta dilengkapi dengan sistem pemberat. Yang kedua adalah apabila kedalaman dasar laut 13 meter atau lebih maka pipa dapat diletakkan didasar laut dengan dilengkapi sistem pemberat. Data dari peta bawah laut menyatakan bahwa kedalaman perairan diteluk Balikpapan paling dangkal adalah 14 meter, sehingga pipa milik Pertamina telah memenuhi ketentuan dalam pemasangan/penanaman pipa distribusi minyak bumi. (Fadillah, 2018)

Atas peristiwa diatas dimana Kapal MV Ever Judger ini telah melanggar hak-hak dalam hukum Internasional terkait hak lintas damai yang mana teluk Balikpapan tergolong dalam *internal water* dan bukan merupakan kawasan bebas berlayar. Akibat dari tumpahan minyak tersebut juga mencemari perairan dan mengganggu mobilitas para penduduk pesisir yang kebanyakan seorang nelayan tersebut.

Dalam Hukum Internasional dimana mekanisme pertanggungjawaban negara muncul karena adanya *Internationally Wrongful Act* yang mana dalam kasus diatas melibatkan banyak pihak yang menjadi penyebab bayangan dari bocornya pipa PT. Pertamina, seperti dimana *Coastal Guard* mengizinkan Kapal MV Ever Judger untuk menurunkan jangkarnya yang seharusnya dimana kapal tersebut berhenti merupakan daerah terlarang untuk menurunkan jangkar. Dalam prinsip dan asas-asas Hukum Laut Internasional, salah satunya adalah prinsip *the*

freedom of passenger yang dikhususkan pada semua kapal asing yang melintas dialur laut milik Indonesia bahwa negara pantai tidak boleh menghalangi sedikitpun dengan batasan hak-hak bagi kapal berbendera dalam melintas alur laut nasional dengan ketentuan kapal berbendera tersebut tunduk dengan hukum nasionalnya yang diambil alih oleh negara pantai, yang berdasar kasus diatas Kapal MV Ever Judger telah melanggar hak-hak melintas yang diberikan oleh hukum nasionalnya dengan merusak pipa kilang minyak milik Pertamina.

Kasus diatas menimbulkan isu hukum tentang pertanggungjawaban negara terhadap bocornya pipa kilang minyak milik Pertamina tersebut, maka perlu dilanjutkan dan dianalisis sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pertanggungjawaban Negara atas kejadian bocornya pipa kilang minyak milik PT. Pertamina?
2. Apakah mekanisme hukum yang dapat digunakan oleh PT. Pertamina ataupun Kapal MV Ever Judger sebagai bentuk dari pertanggungjawabannya?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban apa yang harus diberikan oleh pihak-pihak yang bersangkutan terkait bocornya pipa kilang minyak.
2. Untuk mengetahui mekanisme hukum yang sesuai dengan kasus bocornya pipa Pertamina, dimana pihak terkait antara PT. Pertamina dengan pemilik Kapal MV Ever Judger selaku perusak pipa Pertamina.

1.4 Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan dapat diperoleh manfaat sebagai berikut :

- Manfaat teoritis : Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat dalam dunia pendidikan, yaitu mahasiswa, dosen, akademisi, khususnya dibidang hukum yang berkaitan dengan bentuk pertanggungjawaban kerusakan lingkungan akibat bocornya pipa Pertamina di teluk Balikpapan dan dalam pengembangannya dapat dijadikan bahan pertimbangan penelitian hukum lain yang sejenis.

- Manfaat praktis : Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat kepada PT. Pertamina, TNI Angkatan Laut, Pemerintah Indonesia *cq* Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Lingkungan Hidup, Kepolisian, Badan Keamanan Laut, Hakim dan jaksa dalam menangani kasus tersebut atau kasus yang serupa.

1.5 Metode Penelitian

Dalam menyusun penelitian metode yang digunakan adalah :

- a. Pendekatan masalah : Penulisan skripsi ini akan menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan

- b. Sumber bahan hukum

- Bahan hukum primer terdiri atas :

Undang-Undang No 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

Undang-Undang No 32 tahun 2014 tentang Kelautan

Undang-Undang No 32 tahun 2009 tentang Pemeliharaan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

PP Nomor 3 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai di Perairan Indonesia

Permen Perhubungan Nomor 129 tahun 2016

Keputusan Menteri Pertambangan dan Energi No 300.K/38/M.PE/1997

➤ Bahan Hukum Sekunder : Bahan Hukum Sekunder merupakan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti pendapat ahli, perjanjian/konvensi internasional, buku-buku, e-book, jurnal-jurnal, hasil penelitian maupun artikel yang berkaitan dengan pencemaran, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

➤ Analisa Bahan Hukum

Bahan Hukum yang didapat kemudian dianalisa secara deskripsi analitik. Deskriptif analitik yaitu memaparkan serta menafsirkan suatu isu hukum yang bertujuan untuk memperoleh gambaran lengkap tentang isu hukum yang tengah terjadi yang berpaparkan dan ditafsirkan berdasar pada peraturan perundang-undangan, pandangan para pakar hukum, konvensi-konvensi internasional, literatur hukum, hasil penelitian hukum dan sebagainya.

1.6 Sistematika Pertanggungjawaban

Skripsi yang berjudul **“PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA TERHADAP BOCORNYA PIPA KILANG MINYAK”** ini berisikan empat bab yang berhubungan antara yang satu dengan yang lainnya, yang disusun sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bagian ini dibahas tentang latar belakang masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metodologi dan sistematika pertanggungjawaban agar dapat mengetahui apa yang dicapai dalam penelitian serta sistematika skripsi sebagai gambaran yang jelas dalam penulisan skripsi ini.

BAB II : BENTUK PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA ATAS BOCORNYA PIPA KILANG MINYAK

Berisikan uraian tentang pengertian dan bentuk-bentuk dari pertanggungjawaban negara serta peraturan yang mengatur pertanggungjawaban negara terkait hukum laut dan hukum lingkungan. Hal ini dilakukan dengan cara melihat ketentuan-ketentuan hukum laut dan hukum lingkungan, buku-buku serta pandangan tokoh yang dijadikan sumber kebiasaan dalam hukum nasional maupun hukum internasional yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

BAB III : MEKANISME HUKUM YANG DIGUNAKAN OLEH KEDUA BELAH PIHAK

Dalam bagian ini, dibahas tentang mekanisme penyelesaian sengketa pencemaran lingkungan ditinjau dari segi Hukum Nasional dan Hukum Internasional, penyelesaian kasus yang berkaitan dengan masalah diatas dengan menggunakan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku.

BAB IV : PENUTUP

Penulis membuat kesimpulan dari penelitian setelah dilakukan analisis bahan-bahan hukum yang berhubungan dengan tujuan serta saran yang bermanfaat bagi ilmu hukum pada khususnya.

