

BAB III

KASUS PENCEMARAN LINTAS BATAS NEGARA DI LAUT TIMOR DALAM PRESPEKTIF KONVENSI HUKUM LAUT 1982 DAN TEORI PERTANGGUNGJAWABAN

Bab III ini mau menjelaskan kronologis kasus pencemaran lintas batas Negara di Laut Timor oleh Perusahaan Minyak PTTEP Australasia dan dianalisis berdasarkan aturan hukum internasional yakni Konvensi Hukum Laut 1982 serta teori Pertanggungjawaban Negara.

A. Kronologis Pencemaran Lintas Batas Negara di Laut Timor

Pencemaran lintas batas Negara yang terjadi di Laut Timor baerawala dari meledaknya Ladang Minyak Montara di teritorial Australia pada 12 Agustus 2009 yang mengakibatkan tumpahan minyaknya mencemari hingga ke territorial Indonesia. Adapun kronologis kejadian adalah sebagai berikut⁸ :

The Incident

“From the inquiry: at the time the H1 Well was suspended in March 2009, not one well control barrier complied with PTTEPAA’s own Well Construction Standards (or, importantly, with sensible oilfield practice).”

⁸ Montara Oil Spill : “Afailure of sensible oil field practice” Posted by Phil Hrt On December 8.2010-11.25.

“Relevantly, the 9⁵/₈” cemented casing shoe had not been pressure tested in accordance with the company’s Well Construction Standards, despite major problems having been experienced with the cementing job. In particular, the cement in the casing shoe was likely to have been compromised as it had been substantially over-displaced by fluid, resulting in what is known as a ‘wet shoe’. None of this was understood by senior PTTEPAA personnel at the time, even though the company’s contemporaneous records, such as the Daily Drilling Report (DDR), clearly indicated what had happened. The multiple problems in undertaking the cement job – such as the failure of the top and bottom plugs to create a seal after ‘bumping’, the failure of the float valves and an unexpected rush of fluid – should have raised alarm bells. Those problems necessitated a careful evaluation of what happened, the instigation of pressure testing and, most likely, remedial action. No such careful evaluation was undertaken. The problems were not complicated or unsolvable, and the potential remedies were well known and not costly. This was a failure of ‘sensible oilfield practice 101’.”

*“As at April 2009 when the H1 Well had been suspended and the West Atlas rig had departed from **the** Montara WHP to undertake other work, not one well control barrier in the H1 Well had been satisfactorily tested and verified, and one barrier that should have been installed was missing. In other words, the H1 Well was suspended without regard to PTTEPAA’s own Well Construction Standards or sensible oilfield practice.”*

*“When the West Atlas rig returned to the WHP in August 2009 it was discovered that the 13³/₈” PCCC (pressure containing anti-corrosion caps) had never **been** installed. The absence of this PCCC had resulted in corrosion of the threads of the 13³/₈” casing and this, in turn, led to the removal of the 9⁵/₈” PCCC in order to clean the threads. This was viewed by PTTEPAA personnel as a mere change of sequence that simply involved bringing forward the time of the removal of the 9⁵/₈” PCCC. PTTEPAA’s Well Construction Manager, Mr Duncan, took a positive decision not to reinstall the 9⁵/₈” PCCC. This meant that, according*

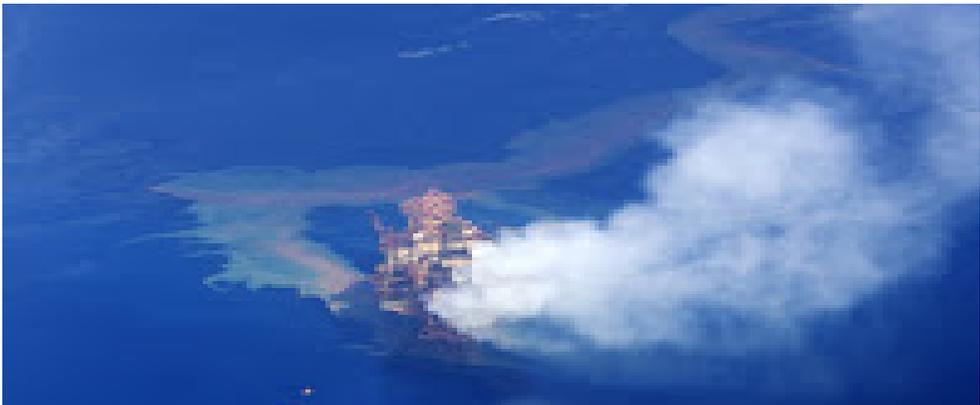
to PTTEPAA's operational forecast and drilling program, the H1 Well would have been exposed to the air without any secondary well control barrier in place for some 4 to 5 days, with sole reliance on an untested primary barrier (the cemented 9 $\frac{5}{8}$ " casing shoe) that had been the subject of significant problems during its installation."

"After the 9 $\frac{5}{8}$ " PCCC had been removed, the H1 Well was left in an unprotected state (and relying on an untested primary barrier) while the rig proceeded to complete other planned activities as part of batch drilling operations at the Montara WHP. The Blowout in the H1 Well occurred 15 hours later."

Dari kutipan penelitian diatas ada kelalaian prosedural yang dilakukan oleh PTTEP Australasia-Montara Thailand dalam proyek H1 ketika melakukan pembangunan konstruksi pengeboran ada masalah dengan penyemenan sepatu casing dan belum teruji dalam tekanan dan kegagalan atas dan bawah penyemenan sehingga segel menabrak katub dalam pembangunan konstruksi dan beberapa personil yang tidak memahami *standard operational* kemudian adanya peralatan penghalang yang seharusnya dipasang hilang dan mengakibatkan proyek H1 terjadi hampa udara tanpa penghalang, kemudian H1 ditinggalkan dalam keadaan tidak terlindungi untuk mengerjakan pekerjaan yang lain pada 15 jam kemudian tepat pada tanggal 21 Agustus 2009 terjadi ledakan pada lokasi pengeboran tersebut yang mengakibatkan menumpahkan minyak ke laut dan mencemari melewati lintas batas negara sampai ke negara tetangga.

Tumpahan minyak yang mencemari hingga 75% wilayah Indonesia dengan kandungan dari jenis minyak yang tumpah ke Laut Timor tersebut adalah 0,5% *hydrogen sulfide* dan *carbon dioxide*, lebih rendah dari kandungan sulfur dalam sour crude oil. Kandungan minyak yang mencemari Laut Timor tersebut sangat berbahaya bagi kehidupan keragaman hayati laut.⁹

Gambar II.2 Tumpahan Minyak Ladang Minyak Montara di Laut Timor (diambil dari udara)



⁹ Simamora, Adianto P., "RI to Make Formal Claim in East Timor Spill", The Jakarta Post, diakses Pada Tanggal 20 Maret 2012

Gambar II.3 Tumpahan Minyak Ladang Minyak Montara di Laut Timor (Hasil Pencitraan dari Satelit)



B. Kebijakan Pemerintah Indonesia Terkait Pencemaran di Laut Timor

1. Era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (2009 s/d 2014)

Pemerintah Indonesia dalam menangani kasus ini dikordinasikan oleh Menteri Perhubungan (Menhub) Freddy Numberi dalam kapasitas sebagai Ketua Tim Penanggulangan Tumpahan Minyak di Laut Timor menjelaskan bahwa dari pembicaraan awal dengan PTTEP Australasia disimpulkan bahwa perusahaan tersebut bersedia bertanggung jawab. Namun tuntutan ganti rugi dari Pemerintah Indonesia harus dengan data dan bukti yang kuat secara ilmiah.

Pemerintah Indonesia mencoba melakukan tindakan untuk menyelesaikan persoalan pencemaran di Laut Timor untuk menuntut perusahaan PTTEP Australasia untuk bertanggungjawab

tapi tidak berhasil. Deputi I Bidang Kedaulatan Maritim Kemenko Kemaritiman Arif Havas Oegroseno menjelaskan bahwa pemerintah akan mengejar pertanggungjawaban PTTEP Australasia sebagai kontraktor di ladang migas tersebut, dan menurut Havas dalam jumpa persnya, perusahaan asal Thailand itu tidak memiliki iktikad baik dalam upaya menyelesaikan kasus tersebut ini terlihat dari Perusahaan tersebut telah 13 kali digugat tapi terus mengabaikan gugatan. Bahkan pemerintah Indonesia, Australia dan Thailand pernah membentuk tim khusus pada 2013 untuk menyelesaikan kasus pencemaran lingkungan tersebut. Namun, PTTEP Australasia tidak datang saat penandatanganan nota kesepahaman soal penyelesaian interim.¹⁰

Dalam penyelesaian kasus ini yang menjadi persoalan Pemerintah Indonesia tidak melakukan pencarian data dan bukti-bukti berkaitan dengan kasus pencemaran lintas batas negara tersebut. Dengan demikian Pemerintah Indonesia terkesan membiarkan kasus tersebut tanpa ada penyelesaian. Kaidah-Kaidah atau Teori-Teori Hukum berkaitan dengan pertanggung jawaban internasional, konvensi-konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan nasional berkaitan dengan

¹⁰ <http://news.liputan6.com/read/2822530/pemerintah-ajukan-gugatan-kasus-pencemaran-laut-timor-laut> didownload 8 Oktober 2017 jam 05:47

pencemaran lingkungan laut sangat mendukung pada pihak yang dirugikan akibat terjadi pencemaran lintas batas negara tersebut. Jelas Indonesia menjadi pihak yang sangat dirugikan terutama masyarakat pesisir Laut Timor dalam hal ini masyarakat Pulau Rote.

2. Kebijakan Pemerintah Indonesia Era Presiden Joko Widodo (2014 s/d 2019)

Pemerintahan Joko Widodo berupaya menyelesaikan kasus pencemaran lintas batas negara di Laut Timor oleh PTTEP Australasia di ladang minyak montara dengan membentuk *Montara Task Force*. Montara Task Force yang dibentuk Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman RI Luhut Pandjaitan pada tanggal 13 Agustus 2017 dengan tugas memonitor, mencermati dan berdialog dengan semua pihak terkait dalam Tragedi Pencemaran Minyak Montara di Laut Timor

Montara Task Force (Satuan Tugas Montara) harus segera mengambil alih seluruh urusan yang berkaitan dengan kasus tumpahan minyak Montara di Laut Timor tahun 2009 guna mempercepat penyelesaian kasus tumpahan minyak Montara di laut Timor secara menyeluruh dan komprehensif".

C. Implementasi Konvensi Hukum Laut 1982 didalam Pencemaran Lintas Batas Negara di Laut Timor oleh PTTEP Australasia

Adapun ketentuan-ketentuan yang merupakan perkembangan progresif dalam hukum laut 1982 adalah selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, negara kepulauan, zona ekonomi eksklusif, laut tertutup atau separuh tertutup, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut (termasuk pencegahan pencemaran), penelitian ilmiah dan ahli teknologi kelautan dan penyelesaian sengketa kelautan. Namun sebelum masuk membahas mengenai perlindungan dan pelestarian lingkungan laut . Dalam (United Nation Convention Law Of The Sea) 1982 atau biasa disebut dengan Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 1 ayat (4) berbunyi:

“ Pollution of the marine environment means the introduction by man directly, of substances of energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazard to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and of amenities.”

Ketentuan di atas mengatakan bahwa lingkungan laut yang telah tercemar adalah dapat diartikan dengan sebagai fakta adanya zat dan energy yang masuk ke dalam lingkungan laut, termasuk muara oleh kegiatan manusia, yang mengakibatkan rusaknya sumber daya hayati dan kehidupan di laut, mengancam kesehatan manusia,

mengganggu kegiatan-kegiatan di laut, termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut lainnya yang sah dan menurunkan kualitas air laut untuk berbagai kebutuhan. Dengan demikian maka pencemaran laut merupakan bentuk *marine environmental damage* dalam arti adanya perusakan, gangguan, dan perubahan yang menyebabkan lingkungan laut tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

Tindakan-tindakan yang harus diambil suatu negara untuk mencegah, mengurangi dan mengatasi pencemaran lingkungan lautnya terdapat dalam pasal 194 Konvensi Hukum Laut 1992. Ketentuan Pasal 194 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1992 menetapkan bahwa negara-negara berkewajiban untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mencegah, mengurangi dan mengatasi pencemaran lingkungan laut yang berasal dari sumber apapun sesuai dengan tujuan pada Pasal 192 Konvensi Hukum Laut 1992.

Negara-negara menurut ketentuan Pasal 194 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982 juga berkewajiban untuk mengatasi segala tindakan yang diperlukan untuk menjamin agar kegiatan-kegiatan yang berlangsung dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak menimbulkan pencemaran terhadap negara-negara lain atau terhadap

daerah dibawah yuridikasinya.¹¹ Ketentuan Pasal 194 ayat (3) konvensi hukum laut menetapkan perbuatan atau tindakan apa yang dapat dibuat oleh negara tersebut di atas akan meliputi segala sumber pencemaran, yakni :

- a. *“The release of toxic, harmful or noxious substances, especially those which are persistent, from land-based sources, from or through the atmosphere or by dumping”*
- b. *“Pollution from vessels, in particular measures for preventing accidents and dealing with emergencies, ensuring the safety of operations at sea, preventing intentional and unintentional discharges, and regulating the design, construction, equipment, operation, manning of vessels”*
- c. *“Pollution from installations and device used in exploration or exploitation of the natural of the sea-bed and subsoil, in particular measures for preventing accidents and dealing with emergencies, ensuring the safety of operations at sea, regulating the design, construction equipment, operation and manning of such installations or device”*
- d. *“Pollution from other installations and devices operating in marine environment, in particular measures for preventing accidents and dealing with emergencies, ensuring the safety of operations at the sea, and regulating the design, construction, equipment, operation, and manning of such installations of device.”*

Dalam mengambil tindakan-tindakan yang disebut diatas, maka perlu diperhatikan pencemaran laut yang dibedakan dalam beberapa kategori utama, yakni karena adanya pelepasan zat-zar beracun dan berbahaya, pembuangan kotoran dan sampah, kegiatan kapal,

¹¹ Brian Opeskin and Marten Tsamenyi, dalam Sam Blay, Ryszard Piotrowicz, and Martin Tsamenyi (eds), op.cit, hal. 346.

penggunaan instalasi dan peralatan untuk kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam dari dasar laut dan tanah di bawahnya serta instalasi dan peralatan lainnya yang dioperasikan di lingkungan laut.

Terkait penjelasan di atas mengenai pencemaran laut oleh perusahaan pengeboran minyak asal Thailand PTTEP Australasia di teritorial Australia yang berdampak luas ke laut Timor yang merupakan wilayah teritorial Indonesia adalah menjadi bagian hukum laut internasional dan harus diselesaikan oleh pihak-pihak yang bertanggung jawab terhadap masalah ini.

Pertanggungjawaban adalah kewajiban yang harus dilakukan oleh Perusahaan Minyak PTTEP Australasia mengingat penderitaan masyarakat pesisir di Laut Timor mengingat masyarakat tersebut menggantungkan kehidupannya pada hasil laut di laut timor sementara hingga skripsi ini ditulis tidak ada itikad baik dari perusahaan Thailand tersebut untuk bernegosiasi untuk menyelesaikan masalah ini.

Konsep tanggung jawab negara (*state responsibility*) di dalam hukum internasional muncul dari gagasan bahwa setiap negara berhak memiliki hak dan kedaulatannya tanpa gangguan dari negara lain,

sehingga setiap gangguan yang berasal dari negara lain yang memunculkan.

Dalam hubungan ini, Lauterpacht pada sekitar 1930an berusaha mengembangkan secara lebih luas lagi kewajiban hukum internasional suatu negara dalam soal pelanggaran internasional. Ia juga berusaha untuk merumuskan bahwa kewajiban negara dapat dipersoalkan juga apabila negara tersebut dituduh telah menyalahgunakan haknya yang diterima berdasarkan hukum internasional. Azas menyalahgunakan hak (*Abuse of Right*) adakalanya berkaitan dengan azas yang baik hanya diterapkan dalam persoalan pencemaran dalam hal ini pencemaran laut.

Aturan-aturan Internasional dan konsep-konsep berkaitan dengan pertanggungjawaban tentang Pencemaran Lingkungan juga di adopsi dalam aturan-aturan nasional di Indonesia terdapat pada Undang-Undang No 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH). Ketentuan Pasal 3 huruf a UUPPLH yang mengatur dampak lingkungan yang bersifat lintas batas nasional menyatakan bahwa perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup bertujuan: *"melindungi wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dari pencemaran dan atau kerusakan lingkungan hidup"*.

Dampak bahwa ketentuan Pasal 3 huruf a UUPPLH bertujuan melindungi perairan nasional Indonesia dari pencemaran lingkungan laut yang diakibatkan oleh kegiatan yang dilakukan yuridiksi Indonesia. Ketentuan pasal ini yang merupakan implementasi dari Pasal 194 ayat (1) Konvensi Hukum Laut Tahun 1982 sangat diperlukan. Sebab berbagai masalah pencemaran lingkungan laut lintas batas nasional tidak hanya terbatas pada pencemaran lingkungan laut lintas batas nasional tidak hanya terbatas pada peristiwa pencemaran minyak yang diakibatkan oleh kecelakaan kapal tanker, tetapi oleh instalasi-instalasi pengeboran yang berada luar yuridiksi nasional.

D. Analisis Pencemaran Lintas Batas Negara Berdasarkan Teori

Pertanggungjawaban Negara

Pencemaran laut masih terasa dampaknya bagi masyarakat Indonesia. Dampak dari pencemaran laut ini sangat luas dan sangat memberikan kerugian bagi masyarakat Indonesia. Terhadap permasalahan tersebut dapatkah Perusahaan Montara Thailand-PTTEP Australasia dan Pemerintah Australia diberi pertanggungjawaban, bagaimana bentuk-bentuk pertanggungjawaban yang diberikan perusahaan Montara Thailand dan Pemerintah australia.

1. Pertanggungjawaban Perusahaan Minyak PTTEP Australasia Terkait Kebocoran Ladang Minyak Dan Gas Yang Mencemari Laut Timor

Kaedah-kaedah tentang pertanggungjawaban internasional menetapkan negara yang melakukan perbuatan melanggar hukum internasional harus bertanggungjawab secara internasional. Menurut draft tanggung jawab negara, perbuatan melawan hukum internasional (*internationally wrong act*), adalah tindakan (*act or omission*) yang secara hukum dapat dikaitkan dengan negara (*attributable to state*), dan merupakan pelanggaran terhadap kewajiban internasional (*breach of an international obligation*) sebagaimana disebutkan dalam artikel 3 draft ILC. Jadi suatu tindakan dapat dikatakan melanggar bila tindakan yang ditentukan secara internasional. Meskipun ILC tidak secara eksplisit memasukan kerugian sebagai unsur dari tanggungjawab namun ILC tidak bermaksud memandang unsur yang tak terpisahkan dengan alasan adanya unsur objektif dari tindakan salah adalah pelanggaran kewajiban oleh suatu negara dengan ide cacat hak negara lain karena unsur kerugian adalah unsur implisit dari suatu

tanggungjawab. Menurut ILC unsur kerugian merupakan unsur alamiah suatu tanggung jawab.¹²

Dengan demikian unsur-unsur yang harus ada dalam tanggung jawab negara adalah :

- a. Ada tindakan.
- b. Tindakan yang dilakukan merupakan tindakan yang melanggar terhadap kewajiban internasional.
- c. Tindakannya yang dilakukan berdampak mengakibatkan timbulnya kerugian (*damage*) terhadap tertentu.¹³

Unsur-Unsur dari perbuatan melanggar hukum internasional yaitu adanya action atau ommision, melanggar kewajiban internasional dan merugikan negara lain. Jika negara memenuhi perbuatan melawan hukum internasional maka negara harus bertanggungjawab ecara internsional. Apakah unsur-unsur tersebut terpenuhi dalam kasus pencemaran laut Timor.

a. Ada Tindakan (act or ommision)

Pencemaran laut Timor oleh PTTEP Australasia hingga ke teritorial Indonesia akibat adanya ledakan di Ladang Minyak Monatara pada 21 Agsutus 2009 sehingga menumpahkan 400 barels minyak di pantai utara Western

¹² Ibid.,hal. 58.

¹³ Loc Cit

Australia.. Adanya tindakan prosedural berdasarkan kontrak karya berkaitan dengan pengeboran minyak di blok Montara Perusahaan Minyak PTTEP Australasia, namun dalam pengerjaan terjadi kecelakaan kerja yang mengakibatkan ledakan dan terbakar habis rigg pengeboran minyak tersebut.

b. Melanggar kewajiban hukum

Menurut Komisi Hukum Internasional tahun 1973 tentang pertanggungjawaban negara , tindakan yang dapat dilimpahkan adalah tindakan organ negara atau tindakan perwakilan negara. Dalam hal Perusahaan Minyak PTTEP Australasia ini harus bertanggungjawab atas tindakannya yang telah membuat terjadi pencemaran laut lintas batas negara dimana tersebut adalah Kontrator pengemboran di Blok West Australia (*Vicarious Responsibility*) yang dapat dikenakan pertanggungjawaban mengingat pengertian tanggung jawab negara dapat diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan pemulihan terhadap setiap kerugian yang timbul dari setiap kegiatan baik yang timbul dari tindakan yang dilarang maupun yang tidak dilarang oleh hukum internasional termasuk mencegah timbulnya kerugian. Perusahaan PTTEP Australasia adalah mempunyai tanggungjawab ini dikarenakan

berdasarkan ketentuan pasal 1 konvensi hukum laut 1982 bahwa adanya kerusakan lingkungan diakibatkan dengan adanya tumpahan minyak yang mengandung zat dan energi yang berdampak buruk pada lingkungan laut.

c. Merugikan Negara Lain

Dampak dari kebocoran minyak diladang minyak yang dikelola oleh Perusahaan Minyak PTTEP Australasia adalah tumpahan minyak yang selama 74 hari lamanya mencemari lintas batas negara dari teritorial Australia menuju teritorial Indonesia yang mengakibatkan kerugian yang tidak sedikit bagi Pemerintah Indonesia terkhusus bagi masyarakat pesisir laut Timor.

Masyarakat pesisir laut timor sangat merasakan dampak dari pencemaran laut tersebut mengingat kehidupan mereka yang menggantungkan hasil pada laut dalam hal ini sebagai nelayan maupun petani rumput laut dan lain lain. Adapun dari sektor pariwisata mengingat laut yang tercemar berpotensi merusak alam yang indah di pesisir laut timor.

Melihat dari kenyataanya yang terjadi pada unsur-unsur tanggung jawab negara dan pengertian tentang pencemaran lintas batas, dalam pencemaran laut timor berdasarkan kaedah

tanggung jawab internasional maka dengan sendirinya terhadap peristiwa ini pertanggungjawaban internasional berlaku bagi Perusahaan Minyak PTTEP Australasia sebagai operator pengoboran.

Minyak sebagai sumber pencemaran menurut ketentuan International Convention on Liability for Oil Pollution Damage 1969 beserta Protocol 1992 (CLC 1969) yaitu ;

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

“Persisten” dalam pengertian CLC 1969 terdapat dalam UU 32/2009 dimana minyak persisten termasuk dalam kategori B3 (Bahan Berbahaya dan Beracun) yang mengandung arti bahwa komposisi kimiawinya dalam waktu lambat terdegradasi secara alami ketika tumpah kedalam lingkungan laut dan cenderung menyebar dan memerlukan pembersihan.

Peristiwa Montara pada saat terjadinya kebocoran sehingga minyak tumpah dan mencemari laut maka pemilik dan/ pengelola fasilitas memiliki tanggung jawab untuk kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh tumpahnya minyak persisten. Dalam hal ini yaitu PTTEP Australasia

sebagai operator dari anjungan minyak lepas pantai Montara (West Atlas Oil Rig).

Dalam cakupan hukum lingkungan internasional kasus ini merupakan bentuk *enviromental impairment* dimana adanya gangguan, perubahan atau kerusakan dan bahkan adanya benda asing yang menyebabkan unsur lingkungan tidak berfungsi sebagai mestinya (*reasonable function*). Kasus Montara adalah bagaian dari pencemaran lintas batas negara (*Transboundry Pollution*) ini dikarenakan ledakan anjungan minyak lepas pantai Montara (*West Atlas Oil Rig*) tumpahan minyak dan cara penganannya menggunakan bahan kimia berakibat pada tercemarnya lautan timor yang berada di teritorial Indonesia. Dan akibat dari perbuatan tersebut berdampak buruk bagi kehidupan masyarakat pesisir laut timor yang menggantung hidupnya pada laut timor serta kerusakan lingkungan yang didapat sangat merugikan Indonesia sebagai negara yang berdaulat.

Prinsip *strict liability* sebagaimana yang diatur dalam Pasal III ayat 1 dari Konvensi Brusel 1969 tentang Tanggungjawab Perdata Terhadap Kerugian Akibat Pencemaran Minyak di laut yang berbunyi :

“,,,. The owner of the ship at the time of invident or where consist of a series of occurances at the time of the first such occuracaces, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident,,”¹⁴

Perlu diketahui sehubungan terjadi pencemaran laut prinsip ganti rugi atau pertanggungjawaban yang digunakan adalah prinsip *strict liability* dimana kewajiban membayar ganti rugi kepada negara yang menjadi korban akibat tumpahan minyak dan timbulnya kerugian dengan tidak mempersoalkan kesalahan kapal tanker atau instaliasi *operator*. *Stirct liability* ini penting dalam perkembangan hukum modern sehubungan dengan aktivitas yang terkait dengan tanggungjawab yang dianggap terlalu besar tetapi dinilai memberikan manfaat dan wajar, karena tanpa *strict liability* dianggap kurang memberikan perlindungan baik bagi pelaku maupun korban

Prinsip tanggungjawab *strict liability* ini kemudian diadopsi oleh ketentuan hukum Pasal 235 Konvensi Hukum Laut 1982. Ketentuan pasal 235 ayat (1) menetapkan tanggung jawab dari negara-negara untuk melakukan pemenuhan

¹⁴ Komar Kantaatnadja, op.cit, hal. 38.

kewajiban-kewajiban internasional mereka berkenaan dengan perlindungan dan pelestariannya lingkungan laut.

Sesuai dengan prinsip tersebut untuk gugatan ganti rugi (*Liability for Oil Pollution Damage*) dapat diajukan kepada PTTEP Australasia dalam hal ini Perusahaan Montara Thailand sebagai operator karena memang secara nyata terbukti bertanggung jawab atas tumpahan minyak ke laut yang menyebabkan pencemaran dan berdampak negatif pada ekosistem laut di wilayah laut Indonesia, terutama bagi masyarakat yang menggantungkan perekonomiannya pada ekosistem laut. Gugatan ganti rugi yang disertai dengan data pendukung akan menguatkan klaim Indonesia atas potensi kerugian yang dapat meningkatkan kemiskinan masyarakat di sekitar lokasi pencemaran.

2. Pertanggungjawaban Pemerintah Australia Terkait Kebocoran Ladang Minyak Dan Gas Yang Mencemari Laut Timor

Pencemaran di laut timor akibat meledaknya ladang minyak mentah Montara dipandang dari sudut hukum internasional, kasus pencemaran tersebut menyangkut tanggung jawab Pemerintah Australia untuk mengawasi kegiatan yang dilakukan di

perusahaan pengelola ladang minyak yakni Perusahaan Minyak PTTEP Australasia. Berdasarkan Pasal 194 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982 maka Pemerintah Federal Australia berkewajiban untuk menjamin agar kegiatan perusahaan pengelola ladang minyak Montara yakni PTTEP Australasia yang dilakukan dibawah Yuridiksinya tidak menimbulkan pencemaran terhadap negara-negara lain. Karena telah gagal mengambil tindakan yang diperlukan, maka menurut Pasal 235 ayat (1) Konvensi Hukum Laut Tahun 1982, Pemerintah Federal Australia memikul tanggung jawab untuk memberikan ganti rugi kepada Pemerintah Indonesia. Dipihak lain Pemerintah Indonesia berdasarkan Pasal 192 Konvensi Hukum Laut 1982 juga berkewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan lautnya.

Artikel 16 Draft Responsibility of State for Internationally Act menegaskan bahwa tanggung jawab terjadi jika suatu negara tidak sesuai dengan apa yang dipersyaratkan oleh kewajiban internasional, sementara dari mana kewajiban itu berasal tidak mempengaruhi adanya tanggungjawab internasional yang timbul dari pelanggaran terhadap kewajiban tersebut. Kewajiban tersebut dapat berasal dari suatu konvensi, kebiasaan prinsip-prinsip umum hukum, dan lain-lain (*Pasal 17 draft Responsibility of State for*

Internationally Wrongfull). Berkenaan dengan pencemaran laut timor akibat kebocoran ladang minyak dan gas di teritorial Australia oleh Perusahaan Minyak PTTEP Australasia memberikan dampak dan kerugian bagi Indonesia dalam hal ini masyarakat Indonesia dipesisir laut timor dapat dikatakan melanggar kaedah hukum internasional dan hukum nasional Indonesia.

Hal ini dapat dilihat dari beberapa konvensi internasional yang telah diratifikasi oleh Indonesia seperti *UNCLOS 1982 Biodiversity Convention 1992 dan Climate Change Convention 1992* yang memuat ketentuan negara boleh saja mengeskpolitasi sumber daya alam yang ada tetapi berkewajiban untuk memastikan bahwa aktifitas tersebut tidak menimbulkan kerusakan diwilayah negara lain yang mana ketentuan ini bahkan telah menjadi hukum kebiasaan internasional (*Internationally Customary Law*) dan mengikat semua bangsa beradab yang telah diterapkan sejak tahun 1941 dalam kasus *Trail Smeleter (AS vs Kanada)*.

Bab 17 Agenda 21 poin (a) juga mengatakan pemanfaatan dan pengelolan daerah laut juga harus memperhatikan perlindungan lingkungan laut dan dalam hukum international ada

state responsibility dan *liability of state* pasal 159 Konvensi Hukum Laut 1982 menerapkan istilah tersebut dengan rumusan sebagai berikut :

“.....(1) *State Parties shall have the responsibility to ensure that activities in the Area,.....shall be carried in conformity with this part....*”.

“.....(2) *Without prejudice to the rules of international law,.... damage caused by the failure of State Party.....to carry out its responsibility under this part entail liability..*”.

Dalam ketentuan istilah tanggungjawab negara ini yakni *responsibility* dan *liability*. Dimana Pemerintahan Australia harus tanggap dan bertanggung jawab mengingatkan Perusahaan Minyak PTTEP Australasia yang melakukan kontrak karya pengeboran diteritorial Australia telah melakukan melakukan pencemaran laut akibat meledaknya ladang minyak tersebut yang melintasi batas negara sampai di teritorial Indonesia. Atau dapat dipisahkan seperti ini : mengacu ketentuan Pasal 139, 192, dan 235 Konvensi Hukum Laut 1982 maka Australia memiliki tanggung jawab (*Responsibility*) dalam melakukan pencegahan pencemaran dan tindakan mitigasi limbah minyak. Pemerintahan Australia seharusnya melaksanakan tanggung jawabnya mengingat akibat kegagalan Perusahaan Montara Thailand

memenuhi standar sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku didalam hukum kebiasaan internasional atau Konvensi-Konvensi yang ada dalam hal ini konvensi hukum laut 1982.

Dengan demikian dipandang dari sudut hukum laut internasional, kasus pencemaran laut tersebut menyangkut tanggungjawab Pemerintah Australia untuk mengawasi kegiatan yang dilakukan perusahaan Montara Thailand sebagai perusahaan pengelola ladang minyak yang berada diteritorial Australia. Berdasarkan pasal 194 ayat 2 Konvensi Hukum laut 1982, maka Pemerintah Australia berkewajiban mengambil langkah tindakan yang diperlukan untuk menjamin agar kegiatan perusahaan Montara Thailand yang dilakukan berada di yuridiksinya tidak menimbulkan pencemaran bagi negara lain.. Karena telah dianggap gagal maka Pemerintah Australia berdasarkan pasal 235 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982 memikul tanggungjawab untuk memberikan ganti rugi kepada Pemerintah Indonesia yang terkena dampak dari pencemaran tersebut.

Tanggung jawab Australia ini secara umum dapat diartikan sebagai kewajiban melakukan pemulihan kerugian (*duty to make reparation*) yang timbul akibat pencemaran yang berada diteritorial Australia dan mengakibatkan negara lain ikut

menerima dampak dari pencemaran tersebut atau sehubungan adanya kontrak pengelolaan ladang minyak montara dengan PTTEP Australasia operator dari Thailand maka Pemerintah Australia harus mendorong perusahaan minyak tersebut untuk melakukan pemulihan.

Prinsip *Due Delligence and Harm Prevention* ini bisa menjadi panutan bagi Pemerintah Australia sebagai negara yang memiliki tanggungjawab berkaitan dengan pencemaran yang bersumber dari teritorial Negaranya bahwa sudah menjadi keharusan bahwa sebagai Pemerintah yang baik seharusnya Australia memberikan standard tertentu berkaitan dengan aturan-aturan yang mengatur segala tindakan-tindakan publik maupun pirvat demi melindungi negara lain dalam artian pemerintah Australia harus tanggap bahwa kepentingan negara yang lain yang dilanggar dari pencemaran tersebut dalam hal ini Indonesia. Dan prinsip *Absolute Obligation of prevention* adalah prinsip yang dapat memaksa Pemerintah Australia untuk berusaha semaksimal mungkin bertanggungjawab atas kerusakan lingkungan yang tidak terhindar dan terduga sebelumnya di teritorial Indonesia.

Pertanggungjawaban negara timbul dari tindakan-tindakan organ dalam negara maka pertanggungjawaban negara dapat dibedakan menjadi :

- a. *Direct Responsibility* yaitu pertanggungjawaban yang langsung dilakukan oleh pimpinan pemerintah (misalnya : Kepala Negara, Menteri, atau Duta Besar) dan badan-badan legislatif negara misalnya dalam membuat suatu keputusan atau perundang-undangan oleh badan legislatif untuk mengingkari kewajiban internasional
- b. *Indirect Responsibility* yaitu pertanggungjawaban secara tidak langsung melalui tindakan-tindakan warga negara suatu negara misalnya dalam kasus penghinaan dan pembakaran bendera Indonesia oleh kaum Australia didepan KBRI di Australia terkait kasus Dili Tahun 1991.
- c. *Vicarious Responsibility* yaitu pertanggungjawaban negara yang dilakukan oleh wakil-wakil negara lain di negara penerima kontaktor-kontraktor yang sedang melaksanakan proyek negara semuanya menjadi beban tanggungjawab yang telah dilimpahkan tugas kepadanya.¹⁵

¹⁵ Op Cit., hal. 94.

Vicarious Responsibility (pertanggungjawaban perwakilan) melalui tindakan-tindakan dari wakil suatu negara yakni Perusahaan Minyak PTEEP Australasia sebagai operator ladang minyak di teritorial Australia bertanggungjawab terhadap pencemaran yang diakibat ledakan ladang minyak tersebut yang berakibat tumpahan minyak yang mencemari lintas batas Negara.

Pemerintah Australia harus mengambil langkah tindakan-tindakan yang diperlukan untuk mengontrol dan mengangani sumber pencemaran yang dengan cara mensyaratkan ketentuan-ketentuan hukum maupun administratif yang mengatur tindakan-tindakan publik maupun pirvat demi melindungi negara lain dan lingkungan global (*Due Delligence and Harm Prevention*), dan apabila terjadi pencemaran ataupun kerusakan lingkungan negara bertanggungjawab yang tidak terhindar dan terduga sebelumnya (*Absolute Obligation of Prevention*). Prinsip ini yang harus menjadi rujukan pemerintah Australia untuk bertanggungjawab atas ledakan ladang minyak montara yang mengakibatkan kerugian bagi negara lain.

Terhadap ledakan ladang minyak tersebut yang mengakibatkan pencemaran laut lintas batas negara menurut keadah hukum internasional negara dalam hal ini Pemerintah

Australia harus bertanggungjawab terhadapnya dengan mendorong Perusahaan Minyak PTTEP Australasia harus memikul beban untuk memberikan pemulihan (reparation) kepada negara korban tercemar yakni kepada Indonesia. Pemulihan dapat diberikan kepada Indonesia adalah dapat berupa :

- a. Restitusi adalah tindakan mengembalikan keadaan seperti semula seolah tidak terjadi apa-apa
- b. Kompensasi adalah pembayaran uang sejumlah kerugian yang diderita. Kompensasi harus meliputi semua kerugian yang ditimbulkan baik yang bersifat material maupun immaterial (*The Polluer Pays Principle*)
- c. Pemuasan “satisfaction” merupakan pemulihan atas ganti rugi yang tidak bisa dibayar dengan uang seperti prestise negara. Pemuasan dapat dilakukan dengan permohonan maaf resmi, pengakuan bersalah secara resmi, janji tidak mengulangi lagi sebagai prinsip bertetangga yang baik.

3. Perbandingan Kasus Trail Smelter Dan Kasus Pencemaran Perusahaan Minyak PTTEP Australasia

Dalam penyelesaian kasus pencemaran lintas batas Negara terdapat perbedaan dalam melakukan upaya hukum ataupun upaya diplomasi yang dilakukan oleh Negara atau Perusahaan yang terlibat pencemaran bersama Negara terkena dampak pencemaran.

Tabel II.1 Perbandingan Kasus Trail Smelter dan Kasus Pencemaran PTTEP Australasia

| No | Keterangan | Trail Smelter | PTTEP Australasia |
|----|----------------------------|---|--|
| 1 | Waktu Kejadian | Tahun 1925-1927 dan Tahun 1933 | Tanggal 21 Agustus 2009 |
| 2 | Sumber Pencemaran | Kanada | Australia |
| 3 | Negara Korban Pencemaran | Amerika Serikat | Indonesia |
| 4 | Jenis Pencemaran | Pencemaran Udara (penyebaran asap SO ₂). | Pencemaran Laut (light crude oil dengan komposisi sulfur 0,5% <i>hydrogen sulfide</i> dan <i>carbon dioxide</i>) |
| 5 | Dampak Pencemaran | Rusaknya tumbuhan-tumbuhan dan terganggunya kesehatan masyarakat di Negara Bagian Washington. | Rusaknya lingkungan laut (organism laut seperti ikan, tumbuhan-tumbuhan didasar laut, terumbu karang) secara tidak langsung mematikan mata pencarian masyarakat pesisir pantai laut timor. |
| 6 | Bentuk Pertanggung Jawaban | Kanada bertanggungjawab atas pencemaran | Tidak ada pertanggung jawaban dari perusahaan minyak PTTEP Australasia dan Pemerintah Australia. |
| 7 | Putusan Mahkamah | Tahun 1941 Mahkamah Abritase | Tidak ada tindakan dari |

| | | | |
|--|------------------------------|---|---|
| | Abitase Internasional | Internasional berkaitan kasus : “Trail Smelter” memutuskan negara yang menimbulkan pencemaran yang bersifat lintas batas negara dapat dituntut tanggung jawab dalam hal ini Kanada sebagai pihak pencemar. Dan dan dalam kasus ini tidak lagi mempersoalkan unsur adanya kesalahan atau kelalaian dari pencemar, tetapi adanya bahan pencemar yang dikeluarkan oleh pabrik berhubungan langsung dengan tanggung jawab oleh pihak yang menyebabkan pencemaran. | pemerintah Indonesia untuk mengajukan kasus ini ke Mahkamah Abitase Internasional |
|--|------------------------------|---|---|

Dari kasus *Trail Smelter* ini bisa dibandingkan bentuk upaya-upaya berkaitan dengan teori-teori pertanggung jawaban yang diputuskan hakim arbitrase internasional yang dapat menjadi yurisprudensi berkaitan dengan kasus pencemaran lintas batas negara akibat meledaknya pabrik minyak Montara Thailand yang tumpahan minyak sampai teritorial Indonesia.

Prinsip-prinsip atau kaedah-kaedah hukum yang ditemukan dalam *kasus Trail Smelter* dapat digunakan dalam kasus perusahaan montara thailand yakni suatu negara tidak berhak atau memperbolehkan wilayahnya digunakan untuk tindakan-tindakan yang menyebabkan kerugian bagi negara lain, dalam kasus ini penting prinsip-prinsip bertetangga yang baik yang dipegang oleh setiap negara. Dalam kasus *Trail Smelter* berkaitan dengan pertanggung jawaban negara, yakni setiap negara yang menyebabkan terjadinya pencemaran dan menyebabkan kerugian bagi negara lain, negara tersebutlah yang dapat dimintai pertanggung jawaban.

Pemerintah Indonesia sebagai negara yang terkena dampak dari pencemaran tersebut seharusnya lebih tanggap dan bereaksi cepat terhadap kejadian tersebut dengan mengumpulkan bukti-bukti pencemaran di laut timor dan dipesisir pantai tersebut dan

mengajukan gugatan ke Mahkamah Arbitase Internasional sehingga tidak berlarut dari tahun 2009 sampai sekarang tanpa ada penyelesaian dari negara dan perusahaan yang melakukan pencemaran yakni Australia dan PTTEP Australasia sebagai operator pengeboran.

Jauh sebelum kasus pencemaran laut timor sebenarnya Indonesia sudah mengalami kasus tumpahan minyak kapal tanker Sowa Maru pada tahun 1975 yang pada kasus tersebut Indonesia menjadi negara yang sangat dirugikan dan lemah dalam penyelesaian hukum tidak memiliki peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pencemaran laut dan juga belum meratifikasi Konvensi Brusel 1969.

Kasus tumpahan minyak kapal tanker Sowa Maru dan kasus Trail Smelter seharusnya sudah menjadi pembelajaran bagi Pemerintah Indonesia dalam menyelesaikan kasus pencemaran laut timor terkait pertanggungjawaban Pemerintah Australia dan Perusahaan Minyak PTTEP Australasia terhadap dampak pencemaran lintas batas negara tersebut.