

**PERTANGGUNG JAWABAN KAPAL CALEDONIAN SKY ATAS
KERUSAKAN TERUMBU KARANG YANG BERADA DI RAJA AMPAT**

JURNAL

**Oleh :
Tasia Masyitah Purba
NIM. 140200567**

DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SUMATERA UTARA
2018**

ABSTRAKSI

PERTANGGUNG JAWABAN KAPAL CALEDONIAN SKY ATAS KERUSAKAN TERUMBU KARANG YANG BERADA DI RAJA AMPAT

Abdul Rahman, *)

Arif, **)

Tasia Masyitah Purba*)**

Laut mempunyai sifat istimewa bagi kehidupan manusia. Laut yang merupakan keluasan air yang meluas di antara berbagai benua dan pulau-pulau di dunia fungsi laut dapat dibagi atas sebagai sumber makanan bagi umat manusia, sebagai jalan raya perdagangan, sebagai sarana untuk penaklukan, sebagai tempat pertempuran-pertempuran, sebagai tempat bersenang-senang dan rekreasi dan sebagai alat pemisah dan pemersatu bangsa. Laut memberikan kontribusi yang besar sebagai tempat bersenang-senang dan rekreasi bagi masyarakat mengingat kekayaan alam di laut Indonesia ini sangat beraneka ragam. Indonesia mempunyai potensi kelautan dan pesisir yang kaya selain itu Indonesia merupakan negara kepulauan, yang memiliki 17.508 gugusan pulau-pulau ekosistem pesisir mempunyai berbagai sumber daya hayati seperti hutan mangrove, terumbu karang, ekosistem terumbu karang berperan dalam sebagai habitat tempat mencari makan, tempat asuhan dan tumbuh besar, serta tempat pemijahan bagi biota laut. Salah satu kekayaan bawah laut Indonesia adalah terumbu karang. Menurut Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia menyatakan bahwa terumbu karang hanya dapat hidup pada perairan laut jernih dan dangkal (kurang dari 40 meter), dengan suhu air laut 25–28°C, lingkungan ini menggambarkan perairan tropis Indonesia dengan iklim tropisnya merupakan ekosistem yang sangat baik bagi pertumbuhan terumbu karang. Akhir-akhir ini masalah pencemaran laut menjadi perhatian yang cukup serius, baik bagi nasional maupun dunia internasional. Permasalahan ini disebabkan oleh alam dan juga manusia. Dan permasalahan ini menjadi ancaman utama rusaknya terumbu karang Indonesia.

Metode penulisan yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pendekatan yuridis normative (penelitian hukum normative). dimaksudkan untuk memperoleh gambaran yang lengkap dan secara jelas tentang permasalahannya-permasalahan yang terdapat di masyarakat yang berkaitan sesuai dengan ketentuan hukum dan peraturan yang berlaku. pendekatan yuridis normative yang digunakan dalam penulisan ini yaitu penulisan mengenai norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dan juga guna melakukan penelusuran terhadap norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan penyelesaian sengketa yang berlaku serta untuk memperoleh data maupun keterangan yang terdapat dalam berbagai literature di perpustakaan, jurnal, hasil penelitian, situs internet, koran dan sebagainya. pada tanggal 4 maret 2017 kapal Inggris MV Caledonian Sky yg mempunyai bobot 4.700 GT membawa 102 turis dan 79 ABK dan di nakhodai kapten Keith Michael Taylor menabrak dan kandas di perairan Raja Ampat dan menyebabkan kerusakan yang besar pada terumbu karang di perairan tersebut. Di ketahui kapten kapal merujuk pada petunjuk di GPS tanpa mempertimbangkan faktor gelombang dan kondisi alam lainnya. Dan maka dari itu Indonesia berupaya untuk meminta

pertanggung jawaban kapal Caledonian Sky tersebut terhadap kerusakan yang di sebabkan.

Kata kunci: Pertanggung jawaban, Terumbu karang, kapal Caledonian Sky.

*Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara

**Dosen Pembimbing I Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara

*** Dosen Pembimbing II Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara

THE CALEDONIAN SKY SHIP'S RESPONSIBILITY FOR CORAL REEFS DAMAGE THAT WAS IN RAJA AMPAT

Abdul Rahman *)

Arif **)

Tasia Masyitah Purba *)**

The sea has special properties for human life. The sea which is the breadth of water that extends between the various continents and islands in the world of function sea can be divided as a source of food for humanity, as a trade highway, as a means of conquest, as a place of battle, as a place for fun and recreation and as a means of dividing and unifying the nation. The sea makes a big contribution as a place of fun and recreation for the community, considering the natural wealth in the Indonesian sea is very diverse. Indonesia has other marine and coastal potentials that are rich in Indonesia, which are an archipelagic country, which has 17,508 groups of islands and coastal systems having various biological resources such as mangrove forests, coral reefs, Coral reef ecosystems play a role as habitat for foraging, nursery and growing up, as well as a place for spawning for marine biota. One of Indonesia's underwater wealth is coral reefs. According to the Indonesian Institute of Sciences states that coral reefs can only live in clear and shallow sea waters (less than 40 meters), with sea water temperatures of 25-28 °C, this environment depicting tropical waters of Indonesia with its tropical climate is a very good ecosystem for coral reef growth. Lately the problem of marine pollution has become a serious concern for both national and international countries. This problem is caused by nature and also humans. And this problem is a major threat to Indonesia's coral reef damage.

The writing method used is descriptive method with normative juridical approach (normative legal research). intended to obtain a complete and clear picture of the problems contained in the community that are related in accordance with the legal provisions and the applicable regulations. normative juridical approach used in this writing is writing about legal norms contained in the legislation in force and also to trace legal norms contained in the applicable dispute resolution regulations and to obtain data and information contained in various literature in libraries, journals, research results, internet sites, newspapers and so on.

on the 4th of March 2017 the British ship MV Caledonian S who had a weight of 4,700 GT brought 102 tourists and 79 crew members and was captain of Captain Keith Michael Taylor crashing and running aground in the waters of Raja Ampat and causing great damage to the coral reefs in these waters. It is known that the captain of the ship refers to instructions on the GPS without considering the wave factor and other natural conditions. And therefore Indonesia seeks to hold the Caledonian Sky ship accountable for damage caused.

Key word: Accountability, coral reef, the ship Caledonian Sky.

* Student of Faculty of Law University of North Sumatera

**1 Thesis Adviser of Law University of North Sumatera

***2 Thesis Adviser of Law University of North Sumatera

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Laut mempunyai sifat istimewa bagi kehidupan manusia. Laut yang merupakan keluasan air yang meluas di antara berbagai benua dan pulau-pulau di dunia. Tidak dapat dikatakan dengan pengertian biasa bahwa di atas atau di dalam air yang amat meluas itu ada orang atau manusia yang menetap.¹

Indonesia mempunyai potensi kelautan dan pesisir yang kaya selain itu Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*), yang memiliki 17.508 gugusan pulau-pulau ekosistem pesisir mempunyai berbagai sumber daya hayati seperti hutan mangrove, terumbu karang, dan padang lamun. hubungan antara hutan mangrove, terumbu karang, dan padang lamun dengan lingkungan di pesisir akan menciptakan kondisi lingkungan yang sangat cocok bagi keberlangsungan kehidupan organisme akuatik ketiga ekosistem tersebut secara ekologis berperan sebagai penyeimbang stabilitas ekosistem pesisir dari pengaruh dari darat maupun laut.²

Ekosistem mangrove, terumbu karang dan padang lamun berperan dalam menopang tempat kehidupan biota laut apabila lingkungan perairan relatif stabil, kondusif, dan tidak terlalu fluktuatif. Ekosistem mangrove memegang kunci dalam perputaran nutrient sedangkan ekosistem padang lamun berperan utama dalam

¹ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, (Bandung: Vorkonk Van Hoeve, 1982), hlm. 8.

² *Ibid.*

pendauran zat hara yang sangat diperlukan bagi kehidupan biota laut ekosistem terumbu karang berperan dalam sebagai habitat tempat mencari makan, tempat asuhan dan tumbuh besar, serta tempat pemijahan bagi biota laut.³

Salah satu kekayaan bawah laut Indonesia adalah terumbu karang, Terumbu karang adalah sekumpulan hewan karang yang bersimbiosis dengan sejenis tumbuhan alga yang disebut zooxanthella hewan karang bentuknya aneh, menyerupai batu dan mempunyai warna dan bentuk beraneka rupa. Ada dua jenis terumbu karang yaitu terumbu karang keras (*hard coral*) dan terumbu karang lunak (*soft coral*). Terumbu karang keras (seperti *brain coral* dan *elkhorn coral*) merupakan karang batu kapur yang keras yang membentuk terumbu karang. Terumbu karang lunak (seperti *sea fingers* dan *sea whips*) tidak membentuk karang.

Menurut Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia menyatakan bahwa terumbu karang hanya dapat hidup pada perairan laut jernih dan dangkal (kurang dari 40 meter), dengan suhu air laut 25–28°C, mempunyai salinitas 250/00, terdapat arus, dan terdapat cahaya matahari kondisi lingkungan ini menggambarkan perairan tropis Indonesia dengan iklim tropisnya merupakan ekosistem yang sangat baik bagi pertumbuhan terumbu karang. Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara yang memiliki terumbu karang terluas dan terbanyak jenisnya di dunia luas terumbu karang di perairan laut Indonesia lebih dari 75.000 km² atau sebesar 14% dari luas total terumbu karang dunia.

Pada tanggal 4 maret 2017 pukul 12.41 WIT kapal pesiar inggris MV *Caledonian Sky* yang berbenderakan bahama mempunyai bobot 4.700 GT membawa

³ *Ibid.*

102 turis dan 79 ABK dan di nakhodai oleh kapten Keith Michael Taylor memasuki daerah pulau raja empat. Setelah mengelilingi pulau untuk mengamati keanekaragaman burung serta menikmati pementasan seni, para penumpang kembali ke kapal pada siang hari, kapal pesiar itu kemudian melanjutkan perjalanan ke Bitung, di tengah perjalanan menuju Bitung, MV *Caledonian Sky* kandas di atas sekumpulan terumbu karang di Raja Ampat.

Diketahui, Kapten Keith Michael Taylor merujuk pada petunjuk GPS dan radar tanpa mempertimbangkan faktor gelombang dan kondisi alam lainnya. Saat kapal itu kandas, sebuah kapal penarik (*tug boat*) dengan nama TB Audreyob Tanjung Priok tiba di lokasi untuk mengeluarkan kapal pesiar tersebut. Namun upaya itu tidak berhasil karena kapal MV *Caledonian Sky* terlalu berat. Kapten terus berupaya menjalankan kapal *Caledonian Sky* hingga akhirnya berhasil kembali berlayar pada pukul 23.15 WIT, 4 Maret 2017. Kengototan kapten kapal ini memang membuahkan hasil, tapi juga berimbas rusaknya karang Raja Ampat. Akibatnya, terumbu karang di wilayah tersebut rusak berat. Pemerintah Indonesia berencana mengajukan gugatan perdata dan pidana akibat masalah ini, sebab insiden tersebut merusak habitat bawah laut Indonesia.⁴

Menurut hukum internasional pengaturan tentang terumbu karang yang di atur dalam *UNITED NATION CONVENTION THE LAW OF THE SEA (UNCLOS)* 1982⁵, selain itu hal ini di atur dalam hukum nasional yang di bahas dalam Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 31

⁴ Petrus Riski, <https://www.voaindonesia.com/a/kerusakan-terumbu-karang-raja-ampat-pelajaran-berharga-jaga-aset-negara/3780344.html>, diakses 14 Maret 2017 pukul 13.20 WIB.

⁵ UNCLOS 1982

Tahun 2004 dan Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil.⁶

Peraturan-peraturan yang telah ada dan berlaku dalam menangani kasus kerusakan terumbu karang baik secara hukum internasional dan secara hukum nasional membuat penulis lebih tertarik lagi untuk membahas tentang kelanjutan kasus kapal pesiar inggris MV *Caledonian Sky* yang telah menyebabkan kerusakan dan kerugian yang besar bagi Indonesia, dimana kapal tersebut menabrak terumbu karang yang berada di kepulauan Raja Ampat.

Maka, penulis ingin membahas perkembangan dari upaya pertanggungjawaban yang telah disepakati dari kedua belah pihak. Maka dari itu penulis menulis skripsi dengan judul “**Pertanggung Jawaban Kapal Caledonian Sky Atas Kerusakan Terumbu karang Yang Berada Di Raja Ampat.**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang uraikan sebelumnya maka yang menjadi rumusan masalah dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Bagaimana pertanggungjawaban atas kerusakan lingkungan dalam Hukum Laut Internasional?
2. Tanggung jawab operator kapal dalam terjadinya kerusakan lingkungan laut.

⁶ Indonesia, Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, LN No. 84, TLN No. 4739.

3. Tanggung jawab dan ganti rugi oleh kapal *Caledonian Sky* pada kerusakan lingkungan terumbu karang di Raja Ampat

C. Metode Penelitian

Metode penulisan yang digunakan adalah:

1. Jenis penelitian

Penelitian merupakan bagian pokok ilmu pengetahuan yang bertujuan untuk mengetahui dan memahami segala kehidupan, atau lebih jelasnya penelitian merupakan sarana yang dipergunakan oleh manusia untuk memperkuat, menguji, serta mengembangkan ilmu pengetahuan.⁷ Untuk melengkapi penulisan skripsi ini agar tujuan dapat lebih terarah dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, maka metode penulisan yang digunakan yaitu metode deskriptif dengan pendekatan yuridis normative (penelitian hukum normative).

Dikatakan metode deskriptif dalam penulisan ini dimaksudkan untuk memperoleh gambaran yang lengkap dan secara jelas tentang permasalahan-permasalahan yang terdapat di masyarakat yang berkaitan dengan aspek tanggung jawab dan pemeliharaan terumbu karang sesuai dengan ketentuan hukum dan peraturan yang berlaku. Sedangkan pendekatan yuridis normative yang digunakan dalam penulisan ini yaitu penulisan mengenai norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dan juga guna

⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia (UI) Pers, 1986), hlm. 250.

melakukan penelusuran terhadap norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan penyelesaian sengketa yang berlaku serta untuk memperoleh data maupun keterangan yang terdapat dalam berbagai literature di perpustakaan, jurnal, hasil penelitian, situs internet, koran dan sebagainya.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mengumpulkan bahan-bahan atau data-data yang menyangkut dengan judul skripsi ini. Bahan-bahan tersebut yang penulis dapatkan, dilakukan studi kepustakaan (*library Research*). Pengumpulan data ini bersumber dari kepustakaan yang menggunakan buku-buku, majalah dan peraturan perundang-undangan baik nasional maupun internasional. Tujuan dari studi kepustakaan untuk memperoleh data sekunder yang mencakup antara lain:

- a. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang dapat berupa peraturan-peraturan yang terdapat dalam perjanjian atau konvensi internasional maupun yang terdapat dalam hukum nasional seperti undang-undang undang Nomor 31 Tahun 2004, Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau kecil dan UNCLOS 1982
- b. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan hukum yang berupa karya ilmiah berupa buku-buku, laporan penelitian, jurnal ilmiah dan sebagainya. Dapat di katakan bahwa bahan hukum ini yang memberikan penjelasan lebih luas mengenai bahan hukum primer.

- c. Bahan hukum tertier yaitu bahan-bahan hukum primer dan sekunder, misalnya kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif dan sebagainya.

Teknik pengumpulan data di bagi penulisan ini di lakukan melalui studi kepustakaan dengan cara mengumpulkan bahan-bahan dari berbagai sumber yang terkait dengan penulisan ini, seperti buku-buku, jurnal ilmiah, surat kabar, majalah, kamus, ataupun artikel-artikrl terkait dari internet.

BAB II

PEMBAHASAN

A. PERTANGGUNG JAWABAN ATAS KERUSAKAN LINGKUNGAN DALAM HUKUM LAUT INTERNASIONAL

Berdasarkan UNCLOS 1982 Indonesia merupakan Negara Kepulauan. Indonesia memiliki laut yang luas yaitu lebih kurang 5,6 juta km² dengan garis pantai sepanjang 81.000 km, dengan berbagai potensi sumber daya, terutama perikanan laut yang cukup besar. Indonesia memiliki wilayah perairan laut yang sangat luas dan kurang terjaga sehingga mudah mendatangkan ancaman sengketa batas wilayah dengan negara tetangga.

Untuk landas kontinen Negara Indonesia berhak atas segala kekayaan alam yang terdapat di laut sampai dengan kedalaman 200 meter. Batas laut teritorial sejauh 12 mil dari garis dasar lurus dan perbatasan zona ekonomi eksklusif (ZEE) sejauh 200 mil dari garis dasar laut. Hal tersebut tidak terlepas dari semakin meningkatnya aktifitas pelayaran di wilayah perairan Indonesia, khususnya di laut teritorial. Peningkatan intensitas pelayaran, sebagian diantaranya kapal barang dan penangkap ikan, tidak menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan laut. Selain itu Indonesia masih banyak mengalami sengketa perbatasan dengan Negara tetangga.

Untuk itu diperlukan peraturan yang baku mengenai hukum laut Indonesia khususnya dilaut teritorial yang sering dilalui oleh kapal asing dan banyak menimbulkan konflik yang berkepanjangan dengan negara tetangga. Kurang

seriusnya pemerintah dalam menyelesaikan sengketa perbatasan mengenai laut teritorial telah banyak menyebabkan lepasnya wilayah laut teritorial dari pangkuan Negara Indonesia. Selain itu kurangnya pengawasan terhadap laut teritorial di wilayah Indonesia telah banyak menyebabkan hilangnya kekayaan alam yang terkandung didalamnya terutama potensi perikanan yang banyak dicuri nelayan asing.⁸

1. Pengaturan Hukum secara Nasional

Beberapa pengaturan yang terkait dengan laut di atur dalam Undang-Undang No. 32 tahun 2014 diatur dalam BAB IV tentang wilayah Kelautan⁹ di sebutkan dalam pasal 5 bagian kesatu bahwa “Indonesia merupakan negara kepulauan yang seluruhnya terdiri atas kepulauan-kepulauan dan mencakup pulau-pulau besar dan kecil yang merupakan satu kesatuan wilayah, politik, ekonomi, sosial budaya, dan historis yang batas-batas wilayahnya ditarik dari garis pangkal kepulauan”¹⁰ dan di ayat (2) pasal 5 menjelaskan tentang kedaulatan Indonesia, disebutkan bahwa “Kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial, termasuk ruang udara di atasnya serta dasar Laut dan tanah di bawahnya, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.”¹¹ Dan penjelasan ayat (2) tentang kedaulatan telah di jelaskan di ayat (3), disebutkan bahwa “Kedaulatan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tunduk pada ketentuan peraturan perundang-undangan, Konvensi Perserikatan

⁸ Kusumaatmadja Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, (Bandung: Bina Cipta, 1978) hlm, 12.

⁹ Indonesia, Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, LN No. 294, TLN No. 5503.

¹⁰ pasal 5 ayat (1), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

¹¹ Pasal 5 ayat (2), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, dan hukum internasional yang terkait.”¹²

Selanjutnya Undang-undang no.32 juga membahas tentang wilayah laut di pasal 6,ayat (1) menyebutkan bahwa “Wilayah Laut terdiri atas wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi serta laut lepas dan kawasan dasar laut internasional.”¹³ Di ayat (2) juga disebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berhak melakukan pengelolaan dan pemanfaatan kekayaan alam dan lingkungan Laut di wilayah Laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1).¹⁴ Dan Pengelolaan dan pemanfaatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional¹⁵.

Di pasal 7 juga membahas bahwa wilayah perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) meliputi¹⁶:

- a. perairan pedalaman;
- b. perairan kepulauan;dan
- c. laut teritorial.

Dan pasal 7 juga membahas tentang Wilayah Yurisdiksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) meliputi¹⁷:

- a. Zona Tambahan;

¹² pasal 5 ayat (3), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

¹³ pasal 6 ayat (1) Undang-undang Nomor 32 tahun 2014 tentang kelautan

¹⁴ pasal 6 ayat (2), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

¹⁵ pasal 6 ayat (3), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

¹⁶ pasal 7 ayat (1), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

¹⁷ pasal 7 ayat (2), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

- b. Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia; dan
- c. Landas Kontinen.

Menurut ayat (2) dalam pasal 7 Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki kedaulatan pada perairan pedalaman, perairan Kepulauan, dan laut territorial, yurisdiksi tertentu pada Zona Tambahan dan hak berdaulat pada Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen.¹⁸ Kedaulatan, yurisdiksi tertentu, dan hak berdaulat di dalam wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan Berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.¹⁹

Negara Kesatuan Republik Indonesia berhak menetapkan Zona Tambahan Indonesia hingga jarak 24 mil laut dari garis pangkal²⁰; dan di Zona Tambahan Indonesia berhak untuk mencegah pelanggaran ketentuan peraturan perundang-undangan tentang bea cukai, fiskal, imigrasi, atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorialnya; dan menghukum pelanggaran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada huruf a yang dilakukan di dalam wilayah atau laut teritorialnya.²¹ Penetapan dan pengelolaan Zona Tambahan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.²²

¹⁸ pasal 7 ayat (3), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

¹⁹ pasal 7 ayat (4), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

²⁰ pasal 8 ayat (1), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

²¹ pasal 8 ayat (2), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

²² pasal 8 ayat (3), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

Negara Kesatuan Republik Indonesia berhak untuk mengklaim Landas Kontinen di luar 200 mil laut dari garis pangkal.²³ Batas Landas Kontinen di luar 200 mil laut dari garis pangkal harus disampaikan dan dimintakan rekomendasi kepada Komisi Batas - Batas Landas Kontinen Perserikatan Bangsa-Bangsa sebelum ditetapkan sebagai Landas Kontinen Indonesia oleh Pemerintah²⁴. Landas Kontinen di luar 200 mil laut yang telah ditetapkan harus dikelola sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum laut internasional²⁵

Di dalam Pasal 50 Undang-undang No.32 Tahun 2014 membahas tentang upaya pemerintah dalam melakukan perlindungan lingkungan laut, melalui²⁶ :

- a. konservasi Laut;
- b. pengendalian Pencemaran Laut;
- c. penanggulangan bencana Kelautan; dan
- d. pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan, dan bencana.

Pemerintah menetapkan kebijakan konservasi Laut sebagai bagian yang integral dengan Pelindungan Lingkungan Lau²⁷t. Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya memiliki hak pengelolaan atas kawasan konservasi Laut sebagai bagian dari pelaksanaan kebijakan Pelindungan Lingkungan Laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1).²⁸ Kebijakan konservasi Laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilaksanakan secara lintas sektor dan lintas kawasan

²³ pasal 9 ayat (1), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

²⁴ pasal 9 ayat (2), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

²⁵ pasal 9 ayat (3), Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

²⁶ pasal 50 Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

²⁷ pasal 51 ayat (1) Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

²⁸ Pasal 51 ayat (2) | Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

untuk mendukung Pelindungan Lingkungan Laut.²⁹ Setiap sektor yang melaksanakan pembangunan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi harus memperhatikan kawasan konservasi.³⁰ Kebijakan dan pengelolaan konservasi Laut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.³¹

B. TANGGUNG JAWAB OPERATOR KAPAL DALAM TERJADINYA KERUSAKAN LINGKUNGAN LAUT

Pelayaran atau angkutan laut tersebut, merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan ke depan, mempunyai karakteristik tertentu karena mampu melakukan pengangkutan secara massal dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya baik nasional mau pun internasional dan mampu mendorong serta menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila serta Undang-Undang Dasar 1945.

Dengan demikian, sistem keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar serta tolok ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal mau pun prasarana seperti sistem navigasi, dan sumber daya

²⁹ Pasal 51 ayat (3) Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

³⁰ Pasal 51 ayat (4) Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

³¹ Pasal 51 ayat (5) Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

manusia yang terlibat di dalamnya. Keselamatan dan keamanan maritim di sini, adalah kebijakan utama yang harus mendapatkan prioritas pada pelayaran dalam menunjang kelancaran transportasi laut Indonesia sebagai Negara kepulauan. Indonesia memiliki kedaulatan atas keseluruhan wilayah laut Indonesia, sehingga laut memiliki peran cukup berarti baik bagi sarana pemersatu bangsa dan wilayah Republik Indonesia, mau pun laut sebagai asset bangsa yang tidak ternilai serta masa depan Indonesia.

Penguasaan atas laut tersebut, memiliki konsekuensi bahwa Pemerintah berkewajiban atas penyelenggaraan pemerintahan di bidang penegakan hukum di laut, baik terhadap ancaman pelanggaran, pemanfaatan perairan, serta menjaga dan menciptakan keselamatan pelayaran secara optimal. Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Negara Kepulauan (Archipelago State) bagi Indonesia oleh konvensi PBB, hal ini berarti Indonesia sebagai negara kepulauan telah diakui oleh dunia Internasional.³²

Ditegaskan, bahwa sebagian besar wilayah Indonesia merupakan lautan dengan luas perairan 5,8 juta km² dan lebih kurang 17.000 pulau, sehingga dapat diartikan bahwa ke depan laut merupakan sumber daya alam (SDA) yang sangat potensial dan memberikan banyak harapan serta kesejahteraan masyarakat di samping memiliki SDA hayati dalam jumlah besar seperti tumbuhan atau pun hewan laut, terumbu karang dan taman wisata, maka, laut juga penghasil SDA non hayati

³² Mochtar kusumaadmadja, *Rights Over Natural Resources: The Indonesian Experience*, (jakrta: alumni,2002)

seperti mineral dan barang tambang serta harta karun dan kerangka kapal beserta barang bawaan yang terkubur di dalamnya (Sumardjono, 2000). Laut juga penghasil berbagai industri maritim seperti industri perikanan, wisata bahari, industri perkapalan dan jasa doking, jasa pelabuhan mau pun sumber daya mineral serta energi. Sebagai konsekwensi dari kegiatan tersebut, maka, perlu ditentukan alur laut kepulauan Indonesia bagi kepentingan pelayaran lokal mau pun internasional, beserta fasilitas keselamatan pelayaran seperti sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) dan berbagai infrastruktur lainnya.

Dengan demikian, penting adanya penekanan tentang kebijakan keselamatan dan keamanan maritim di Indonesia, yaitu suatu keadaan yang menjamin keselamatan dan keamanan berbagai kegiatan di laut termasuk kegiatan pelayaran, eksplorasi dan eksploitasi SDA dan hayati serta pelestarian lingkungan hidup. Oleh karena itu, diperlukan adanya tata kelautan dan penegakkan hukum di laut dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban dan perlindungan lingkungan laut agar tetap bersih dan lestari sebagai sumber kehidupan seluruh masyarakat Indonesia dan menunjang kelancaran lalu lintas pelayaran. Ditegaskan, bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran, merupakan faktor yang sangat esensial dalam menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan.³³

Jika ada bahaya terhadap kapal dan/atau orang merupakan kejadian yang dapat menyebabkan terancamnya keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia. Setiap

³³ Wahyono, Ary et al, *Hak Ulayat Laut Di Kawasan Timur Indonesia*, (Jakarta:Penerbit Media Pressindo.2000)

orang yang mengetahui kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib segera melakukan upaya pencegahan, pencarian dan pertolongan serta melaporkan kejadian kepada pejabat berwenang terdekat atau pihak lain.³⁴ Hal mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tubrukan; dan
- d. kapal kandas.

Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada Nakhoda dan/atau Anak buah Kapal.³⁵ Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, dan menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain. Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada:

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau

³⁴ Pasal 244 Undang-undang NO.17 tahun 2008 tentang pelayaran

³⁵ Pasal 245-246 Undang-undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran

b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia. Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain.³⁶

Pada dasarnya setiap orang yang melakukan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup wajib melakukan penanggulangan pencemaran dan/atau kerusakan serta melakukan pemulihan lingkungan hidup.³⁷ Penanggulangan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup dilakukan dengan³⁸:

- a. pemberian informasi peringatan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup kepada masyarakat;
- b. pengisolasian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup;
- c. penghentian sumber pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup; dan/atau
- d. cara lain yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Sedangkan pemulihan fungsi lingkungan hidup dilakukan dengan tahapan:³⁹

- a. penghentian sumber pencemaran dan pembersihan unsur pencemar;
- b. remediasi (upaya pemulihan pencemaran lingkungan hidup untuk memperbaiki mutu lingkungan hidup);

³⁶ Pasal 247-249 Undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran

³⁷ Pasal 53 ayat (1) jo. Pasal 54 ayat (1) UU PPLH

³⁸ Pasal 53 ayat (2) UU PPLH

³⁹ Pasal 54 ayat (2) UU PPLH dan penjelasannya

- c. rehabilitasi (upaya pemulihan untuk mengembalikan nilai, fungsi, dan manfaat lingkungan hidup termasuk upaya pencegahan kerusakan lahan, memberikan perlindungan, dan memperbaiki ekosistem);
- d. restorasi (upaya pemulihan untuk menjadikan lingkungan hidup atau bagian-bagiannya berfungsi kembali sebagaimana semula); dan/atau
- e. cara lain yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Dalam hal ini terdapat beberapa pertanggung jawaban secara pidana terhadap pelaku tindak pidana lingkungan hidup laut, Jika tindak pidana lingkungan hidup dilakukan oleh, untuk, atau atas nama badan usaha, tuntutan pidana dan sanksi pidana dijatuhkan kepada⁴⁰ badan usaha; dan/atau orang yang memberi perintah untuk melakukan tindak pidana tersebut atau orang yang bertindak sebagai pemimpin kegiatan dalam tindak pidana tersebut. Jika tuntutan pidana diajukan kepada pemberi perintah atau pemimpin tindak pidana dalam huruf b di atas, ancaman pidana yang dijatuhkan berupa pidana penjara dan denda diperberat dengan sepertiga.⁴¹

Jika tuntutan pidana dan sanksi pidana dijatuhkan kepada badan usaha sebagaimana dalam huruf a di atas, sanksi pidana dijatuhkan kepada badan usaha yang diwakili oleh pengurus yang berwenang mewakili di dalam dan di luar pengadilan sesuai dengan peraturan perundang-undangan selaku pelaku fungsional.⁴²

⁴⁰ Pasal 116 ayat (1) UU PPLH

⁴¹ Pasal 117 UU PPLH

⁴² Pasal 118 UU PPLH

Prinsipnya, setiap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau lingkungan hidup wajib membayar ganti rugi dan/atau melakukan tindakan tertentu.⁴³ Selain diharuskan membayar ganti rugi, pencemar dan/atau perusak lingkungan hidup dapat pula dibebani oleh hakim untuk melakukan tindakan hukum tertentu, misalnya perintah untuk:⁴⁴

- a. memasang atau memperbaiki unit pengolahan limbah sehingga limbah sesuai dengan baku mutu lingkungan hidup yang ditentukan;
- b. memulihkan fungsi lingkungan hidup; dan/atau
- c. menghilangkan atau memusnahkan penyebab timbulnya pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup.

Pengadilan yang bertugas dalam masalah ini adalah Mahkamah Pelayaran yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri. Mahkamah Pelayaran memiliki susunan organisasi dan tata kerja yang ditetapkan dengan peraturan menteri.⁴⁵ Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250, memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar.

a.

⁴³ Pasal 87 ayat (1) UU PPLH

⁴⁴ Penjelasan Pasal 87 ayat (1) UU PPLH

⁴⁵ Pasal 250 UU No, 17 tahun 2008 tentang pelayaran

C. PERTANGGUNG JAWABAN KAPAL CALEDONIAN SKY TERHADAP KERUSAKAN TERUMBU KARANG

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman menjelaskan perkembangan penyelesaian insiden rusaknya terumbu karang di Raja Ampat, Papua Barat, akibat kandasnya kapal MV Caledonian Sky. Pemerintah Indonesia akan meminta pertanggungjawaban seluruh pihak yang terlibat insiden kerusakan terumbu karang di Raja Ampat, Papua Barat, akibat ditabrak kapal pesiar Caledonian Sky awal Maret lalu. Kerusakan terumbu karang di Raja Ampat, Papua Barat, seluas lebih dari 13.533 meter per segi akibat ditabrak kapal pesiar Caledonian Sky pada 4 Maret lalu, tampaknya akan berbuntut panjang. Bukan hanya karena begitu banyak pihak yang terlibat, tetapi juga dampak lanjutan insiden tersebut. Itulah sebabnya pemerintah Indonesia menyatakan akan meminta pertanggungjawaban semua pihak yang terlibat dalam insiden itu.

Arif Havas Oegroseno mengatakan bahwa kasus ini berlapis-lapis. Pertama, pemerintah akan berupaya mendapatkan kompensasi dari pihak asuransi. Kedua, tanggungjawab kriminal dan gugatan hukum. Ketiga, tindakan terhadap perilaku profesional.

Pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Kementerian Koordinator Kemaritiman, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementrian Koordinasi Maritim, Universitas Papua, LIPI dan Institut Pertanian Bogor, sepanjang pekan lalu terlibat dalam pembicaraan intensif dengan pemilik dan perusahaan

asuransi kapal Caledonian Sky. Kedua pihak akhirnya sepakat untuk mengadakan survei bersama untuk menentukan tingkat kerusakan dan jumlah ganti rugi yang akan dikenakan, serta beberapa kesepakatan lain.

Tetapi menurut Deputi Koordinator Bidang Kelautan Maritim Kementerian Koordinator Kemaritiman Arif Havas Oegroseno yang diwawancarai VOA melalui telepon mengatakan, ganti rugi saja tidak cukup. Arif Havas Oegroseno secara jelas mengimbuhkan bahwa secara sederhananya insiden ini bisa dianalogikan seperti kecelakaan mobil. Jika kita mempunyai mobil, tentu mempunyai asuransi, dan ketika terjadi kecelakaan, ada kerusakan dan korban luka atau meninggal, maka untuk soal kerusakan yang menanggung adalah pihak asuransi. Tetapi soal korban luka atau meninggal, maka yang dimintai pertanggungjawaban hukum adalah pengemudi mobil. Sederhananya Ini kasusnya sama. Ada kapal dengan kapten, yang bukannya menunggu air pasang, tetapi memilih melakukan manuver untuk tetap berlayar dan menabrak terumbu karang. Pemerintah berurusan dengan asuransi, tidak ada gugatan hukum karena langsung berurusan dengan pihak asuransi tersebut. Indonesia telah mengadakan pertemuan, dan disepakati untuk survei bersama dan sepakati untuk melakukan valuasi (penilaian) kerugiannya sejauh mana. Ini bukan gugatan hukum. Ini urusan asuransi. Tetapi jika di suatu hal ada dispute (perselisihan) dengan pihak asuransi soal ganti rugi yang diajukan, pihak pemerintah baru akan membahakan ke hukum perdata. Dan Itu adalah langkah yang selanjutnya. Sekarang pihak Indonesia akan menyelesaikan terlebih dahulu dengan pihak asuransi.

Insiden di Raja Ampat cukup rumit, tapi bisa diselesaikan . Kapal pesiar Caledonian Sky yang ketika berlayar menggunakan bendera Bahama adalah kapal milik dan dioperasikan oleh Swedia, namun pembelian tiket atau operasi juga dilakukan di Inggris. Kapten kapal Keith Michael Taylor adalah warga negara Inggris yang tinggal di Amerika. Menteri Koordinator Kemaritiman Luhut Binsar Panjaitan menyatakan hal itu sesuai bertemu Dubes Inggris Untuk Indonesia Moazzam Malik, Jumat lalu 17 maret.

Tetapi sebagaimana keterangan Arif Havas Oegroseno pada VOA, hal ini bisa diselesaikan tahap demi tahap secara cermat dan tidak terburu-buru. Dia menyatakan bahwa jika ingin masalah ini cepat selesai maka pihak asuransi hanya harus membayar ganti rugi sekian dolar, tapi pihak asuransi tidak setuju dan Indonesia ingin masalah ini di selesaikan dengan cermat bukan cepat. Dan untuk cermat harus ada kesepakatan dulu tentang kawasan yang rusak, kerugian akibat terumbu karang yang rusak, ikan yang hilang, biota yang mati, ekosistem dan pariwisata. Jadi harus cermat bukan cepat.

Komisioner Komisi Nasional Hak Asasi Manusia (Komnas HAM) Natalius Pigai yang dihubungi dari Jakarta, Senin 10 agustus mengatakan dia telah menerima paparan penjelasan tingkat kemajuan penyelesaian, termasuk perihal ganti rugi. Pigai menuturkan Komnas HAM meminta penjelasan Kemenko Kemaritiman atas peristiwa itu karena sejak kandas pada 4 Maret lalu, kemajuan penyelesaian belum terdengar lagi. Pigai berkata bahwa masyarakat setempat ingin berpartisipasi aktif dan mengetahui perkembangan penyelesaian masalah lingkungan yang berdampak pada kegiatan ekonomi mereka. Masyarakat adat setempat minggu lalu menanyakan

(perkembangannya) progresnya, kompensasi ganti ruginya seperti apa. Makanya dari itu pihak Komnas HAM memanggil Luhut binsar panjaitan (Menko Kemaritiman). Tetapi karena pihak luhut pergi ke DPR, maka yang datang mewakili adalah Deputi bidang Kedaulatan Maritim Arif Havas Oegroseno.

Pigai menjelaskan, dalam paparan yang diterima, pemerintah dan pihak asuransi kapal telah menunjuk Universitas Indonesia dan Institut Pertanian Bogor (IPB) untuk melakukan kajian. Ada tiga aspek yang dikaji, yakni mengenai kerusakan biota laut, kerugian berdasarkan ekonomi masyarakat dan pemerintah daerah serta restorasi atas kerusakan yang terjadi. Dia juga menjelaskan bahwa terjadi perdebatan dalam menentukan nilai ganti rugi tetapi dia tidak menyatakan berapa angka nilai ganti rugi tersebut. Pigai menyebut pemerintah menargetkan penyelesaian ganti rugi bisa selesai dalam dua hingga tiga bulan ke depan.

Pigai juga berharap adanya kerja sama yang baik antara pemerintah pusat, pemerintah daerah dan masyarakat Raja Ampat dalam penyelesaian kasus tersebut. Menurut dia, adanya aduan masyarakat ke Komnas HAM mengindikasikan bahwa ada masalah konsolidasi antara masyarakat dengan pemerintah. Dia berharap ada kerja sama yang baik, karena masyarakat mengaku mengalami kerugian dari segi perekonomian, masalah lingkungan dan turunnya potensi wisata. Pigai menyatakan bahwa pihaknya mendorong pemenuhan dan perlindungan HAM dalam kasus ini.

Luas kerusakan terumbu karang Raja Ampat akibat kandasnya kapal pesiar MV Caledonian Sky pada 4 Maret 2017 mencapai 18.882 meter persegi. Hasil tersebut

didapat dalam survei bersama tim pemerintah dan pihak asuransi kapal di kawasan Selat Dampier, Kabupaten Raja Ampat, Papua Barat, sejak 19 Maret lalu, dari 22.060 meter persegi luas wilayah yang disurvei. Dari 18.882 meter persegi itu terbagi dua gradasi kerusakan yang berbeda. Di mana seluas 13.270 meter persegi mengalami rusak total oleh kapal dan 5.612 meter persegi rusak sedang akibat hempasan pasir dan pecahan terumbu karang karena olah gerak kapal.

Terumbu karang yang rusak sedang memiliki tingkat harapan hidupnya hanya tinggal 50 persen. Sehingga apabila mati akan menjadi rusak total dan memengaruhi valuasi penghitungan nilai kerugian yang akan diklaim. Diketahui bahwa kandasnya kapal Caledonian Sky, Sabtu tanggal 4 maret, yang dinahkodai oleh Kapten Keith Michael Taylor ini menimbulkan dampak kerusakan terumbu karang yang luar biasa. Parahnya, terumbu karang yang rusak itu berada tepat di jantung Raja Ampat, sebuah pusat keanekaragaman hayati laut.

Selain melakukan gugatan ganti rugi, pemerintah berniat menuntut tanggung jawab kapten kapal yang menyebabkan kerusakan terumbu karang. Terlebih sang kapten diketahui pernah melakukan pelanggaran di perairan Indonesia, tepatnya di Kuala Tanjung (Sumatra Utara) di mana ia menyandarkan kapal tak sesuai aturan. Pemerintah mempertimbangkan tuntutan pidana sesuai Undang-undang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup untuk pertanggungjawaban sang kapten.

Arif Havas mengakui bahwa sebelumnya sudah ada beberapa insiden serupa dimana terjadi kerusakan terumbu karang akibat ditabrak kapal. Tetapi baru sekali ini

kerusakan yang ditimbulkan demikian besar dan melibatkan kapal pesiar asing. Kapten Keith Michael Taylor sebelumnya diketahui sudah pernah melakukan pelanggaran serupa di pelabuhan Kuala Tanjung – Sumatera Utara.

Dia menjelaskan bahwa kapten kapalnya adalah warga negara Inggris tetapi tinggal di Amerika. Dan ini menjadi kawasan jangkauan dari Voice of America. Jadi meminta bantuan para pendengar untuk email kapten Keith Michael Taylor yang kini berada di Florida, dan tidak diam saja. Tidak ada *statement* atau pernyataan minta maaf, tidak ada *statement* menyesal. Dan hanya diam. Tidak ada pernyataan public tentang terhadap kerusakan yang dia timbulkan di kawasan yang sangat berharga bagi ekosistem dunia.

Direktur Jenderal Pengelolaan Ruang Laut (PRL) Kementerian Kelautan dan Perikanan, Brahmantya Satyamurti Poerwadi, mengatakan pemerintah akan segera mengajukan gugatan hukum terhadap kapal itu dan kaptennya, Keith Michael Taylor. Ia menambahkan bahwa pihak kapal tersebut, yang sekarang berada di Filipina, dapat dipanggil untuk investigasi. Brahmantya mengatakan kapal itu melanggar Undang-undang Perikanan tahun 2004 dan Undang-undang Perlindungan Lingkungan tahun 2009. Masing-masing pelanggaran dapat dihukum sampai tiga tahun atas kelalaian yang menimbulkan kehancuran.

Kementerian mengatakan kerusakan terumbu karang itu tidak dapat diperbaiki. Penyelidikan awal menunjukkan bahwa kapal itu menghancurkan terumbu karang

seluas kira-kira 1.600 meter persegi di jantung Raja Ampat. Brahmantya mengatakan sebuah tim sedang menyelidiki kerusakan secara keseluruhan.

Arif Havas mengatakan rakyat Indonesia belum mendengar permintaan maaf atau ungkapan penyesalan dari Kapten Keith Michael Taylor atas kerusakan yang terjadi akibat tindakannya tersebut. Para pemangku Raja Ampat, yakni rakyat Papua, menunggu apa yang hendak dikatakan oleh Kapten Taylor yang berkebangsaan Inggris itu. Saat dihubungi VOA, Kapten Taylor menolak untuk memberikan pernyataan mengenai hal tersebut.⁴⁶

Saat di panggil dari Filipina untuk di interogasi kapten kapal MV Caledonian Sky Keith Michael Taylor menunjukkan respon yang positif dan profesional dan mudah untuk di ajak bekerja sama, kapten Keith Michael Taylor telah menceritakan detail bagaimana kronologis kejadian tersebut. Dan pemerintah Indonesia memutuskan tidak akan menuntut kapten kapal MV Caledonian Sky Keith Michael Taylor tersebut asalkan proses pertanggung jawaban dari pihak MV Caledonian Sky terus berjalan.⁴⁷

Noble Calidonia yang berbasis di London telah mengaku bertanggung jawab atas kerusakan itu dan mengatakan pihaknya kini berusaha menyelesaikan masalah tersebut sehingga akhirnya bisa dicapai “penyelesaian yang adil dan realistis.”⁴⁸

⁴⁶ <https://www.voaindonesia.com/a/insiden-di-raja-ampat-indonesia-akan-minta-pertanggungjawaban-semua-pihak/3775111.html>

⁴⁷ <https://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/17/07/10/osvs2q-ini-perkembangan-penyelesaian-insiden-di-raja-ampat>

⁴⁸ <https://www.voaindonesia.com/a/survei-terjadi-kerusakan-besar-terumbu-karang-di-raja-ampat/3778570.html>

BAB III

PENUTUP

Kesimpulan

1. Pertanggung jawaban atas kerusakan lingkungan dalam hukum laut internasional diatur dalam UNCLOS untuk pasal 193 dan pasal 194. Di pasal 193 yang menyebutkan bahwa negara mempunyai hak dalam mengeksploitasi sumber daya alam mereka sesuai dengan peraturan lingkungan terkait dan berdasarkan kewajiban negara untuk melindungi dan mengembangkan lingkungan laut. Dan pasal 194 yang menyebutkan bahwa negara wajib mencegah, mengurangi, dan mengatur kerusakan atau polusi yang menyebabkan kerusakan lingkungan laut. Negara wajib mengambil peran untuk melindungi lingkungan laut dan memastikan bahwa setiap aktivitas yang terjadi di laut tidak menyebabkan kerusakan atau menyebabkan polusi ke laut negara lain dan lingkungan nya.
2. Terkait dengan tanggung jawab operator kapal dalam terjadinya kerusakan lingkungan laut di raja ampat pemerintah dan operator kapal telah ber mediasi dan pemerintah republik Indonesia telah memutuskan bahwa masalah ini akan di selesaikan di luar pengadilan dengan syarat proses pertanggung jawaban noble Caledonian selaku operator kapal akan terus berjalan sampai selesai. Operator kapal akan menjalankan tanggung jawab penuh atas kerusakan yang telah di sebabkan oleh salah satu kapalnya yaitu *Caledonian Sky* di raja ampat.

Mereka telah berjanji akan memenuhi tanggung jawabnya sesuai yang telah di sepakati bersama dengan pemerintah republik Indonesia.

3. Terkait tanggung jawab dan ganti rugi oleh kapal Caledonian Sky pada kerusakan lingkungan terumbu karang di raja ampat, pemerintah republik Indonesia dan pihak noble Caledonian selaku operator kapal telah bertemu dan ber mediasi dan menyebutkan bahwa masalah ini akan di selesaikan di luar pengadilan. Proses pertanggung jawaban yang di sepakati oleh pihak pemerintah republik Indonesia dan noble caledonian adalah pihak noble Caledonian akan membayar ganti rugi melalui asuransi yang di perkirakan milyaran dollar untuk me restorasi terumbu karang yang telah mengalami kerusakan sebesar 18.882 meter persegi yang di akibatkan oleh kapal Caledonian sky yang kandas di perairan Raja Ampat.