

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Fungsi laut dalam kehidupan bermasyarakat bukan hanya menjadi sumber daya alam yang melimpah, tetapi juga berfungsi sebagai jalur transportasi penting yang dapat menghubungkan berbagai pusat ekonomi di seluruh belahan dunia. Laut telah memegang peran penting sebagai jalur transportasi utama dalam perkembangan peradaban manusia dan ekonomi dunia. Berkembang pesatnya hubungan antar bangsa pada dewasa ini, terkhusus di bidang perniagaan memaksa negara untuk berperan secara aktif dan positif dalam menjaga keamanan serta lancarnya perdagangan dunia. Untuk melaksanakan maksud tersebut pengangkutan melalui jalur laut merupakan suatu hal yang penting, disamping adanya pengangkutan darat dan juga udara. Pengangkutan melalui laut sebagian besar digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari satu pulau ke pulau yang lain, ataupun dari satu negara ke negara yang lain.<sup>1</sup>

Pelaksanaan pengangkutan serta transportasi di laut, diperlukan sarana yang disebut dengan kapal. Dalam menjalankan fungsinya kapal dibagi menjadi dua jenis yaitu kapal publik dan kapal swasta. Kapal publik atau kapal negara adalah kapal yang statusnya berasal dari kedaulatan tempat dimana kapal itu berasal dan tidak tunduk pada yurisdiksi suatu negara, baik berada di laut lepas, laut teritorial, ataupun perairan

---

<sup>1</sup> Wiwiho Soedjono, 1986, *Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang*, Liberty, Yogyakarta, hlm.2.

pedalaman suatu negara pantai, dalam hal ini termasuk kapal- kapal perang, kapal negara yang digunakan untuk fungsi pemerintahan dan kapal- kapal dagang negara.<sup>2</sup> Selanjutnya dikenal dengan kapal swasta adalah sebuah kapal yang berlayar untuk tujuan komersil atau untuk perdagangan serta pengangkutan barang yang bukan dimiliki oleh sebuah negara melainkan suatu perusahaan.<sup>3</sup> Dalam hal ini suatu kapal swasta dapat dikatakan kapal publik apabila kapal tersebut disewa oleh suatu negara untuk tujuan- tujuan publik, misal untuk mengangkut tentara, pengangkutan peralatan militer dapat disebut sebagai suatu kapal pemerintahan/negara.<sup>4</sup>

Kapal - kapal tersebut memiliki peran yang sangat penting bagi perdamaian, perekonomian, serta pengangkutan. Terlepas dari peran dan fungsi keamanan pelayaran sebuah kapal sebagai transportasi laut, jalur transportasi laut juga tergolong beresiko tinggi karena banyak hal yang tidak diinginkan dapat terjadi di laut dan tidak menutup kemungkinan terjadi kecelakaan di lautan.<sup>5</sup> Kecelakaan kapal di laut bisa terjadi dimana saja baik di laut teritorial suatu negara pantai, Zona Ekonomi Eksklusif, Zona Tambahan, perairan pedalaman, maupun laut lepas.

*International Maritime Organization* (IMO) merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa -Bangsa yang bertanggung jawab atas

---

<sup>2</sup> Huala Adolf, 2002, *Aspek-aspek Negara Dalam Hukum Internasional, Edisi Revisi*, PT. RajaGrafindo Persada, Rajawali Press, Jakarta. hlm.23

<sup>3</sup> *ibid*

<sup>4</sup> Boer Mauna, 2005, *Hukum Internasional (Pengertian, peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global)*, Edisi ke 2, PT.Alumni, Bandung.hlm.7

<sup>5</sup> Shanty Yahya, 2021, *Tubrukan Kapal dalam Kaitannya dengan Industri Pelayaran*, CV. Literasi Nusantara Abadi, Malang, hlm. 1.

langkah- langkah untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran internasional, mencegah pencemaran serta kecelakaan dari kapal. IMO didirikan melalui konvensi yang diadopsi di bawah naungan Perserikatan Bangsa- Bangsa di Jenewa pada tanggal 6 Maret 1948.<sup>6</sup>

Data yang dilansir IMO sebagai organisasi yang bertanggung jawab atas keselamatan di laut melalui *Global Integrated Shipping Information System (GISIS)* yakni pada tahun 2020 terjadi 31 insiden laut dan pada tahun 2021 insiden laut terjadi 31 tahun seperti tahun sebelumnya, setelah itu pada tahun 2022 terjadi peningkatan 34 insiden laut, serta data terakhir yang dipublikasi oleh IMO mencatat insiden laut pada tahun 2023 mengalami penurunan yaitu sebesar 16 insiden.<sup>7</sup>

Kecelakaan-kecelakaan tersebut terdiri dari berbagai macam seperti kebakaran kapal yang terjadi pada Kapal Med Tuncers pada tahun 2020, tabrakan kapal dengan tempat berlabuh di Pelabuhan Ghernomorsk pada tahun 2021, tubrukan antara dua kapal yang terjadi antara Kapal Planet dan Kapal Wildlife di laut Kanal pada tahun 2021, kecelakaan akibat angin kencang yang menyebabkan kapal hanyut dan kandas di daerah renangkal pada tahun 2022, kecelakaan kapal di Laut Kuning China yang mengangkut minyak mentah yang mengakibatkan tumpahan minyak yang besar, serta kecelakaan kapal lain yang diakibatkan oleh faktor alam

---

<sup>6</sup> International Maritime Organization, "Frequently Asked Questions", <https://www.imo.org/en/About/Pages/FAQs.aspx>, diakses pada tanggal 18 November 2024 Jam. 23.15

<sup>7</sup> International Maritime Organization, "Global Integrated Shipping Information System", <https://gisis.imo.org/>, diakses pada tanggal 18 November 2024 Jam 23.19.

maupun dari kesalahan manusia atau *human error*<sup>8</sup>

Kecelakaan kapal (*marine casualty*) merupakan kejadian yang terjadi di zona pelayaran yang menimbulkan kerugian baik kerugian materil (*material loss*) maupun kerugian immateriil (*immaterial loss*). Kerugian materil (*material loss*) merupakan kerugian bersifat fisik dan dapat diukur secara finansial dalam sebuah kasus kecelakaan kapal kerugian materil meliputi kerusakan pada kapal akibat suatu tabrakan, biaya ganti kerugian terhadap pemulihan pencemaran lingkungan laut akibat suatu muatan kapal yang terkontaminasi di perairan, kerusakan infrastruktur atau fasilitas seperti jembatan dan pelabuhan, serta biaya penyelamatan (*salvage*) untuk kapal, muatan, atau awak kapal dari bahaya kecelakaan.<sup>9</sup> Sedangkan kerugian immaterial (*immaterial loss*) adalah kerugian yang tidak bersifat fisik seperti kerugian ekonomi kehilangan pendapatan akibat insiden maritim.

Kerugian materil yang sering terjadi dalam sebuah kecelakaan kapal adalah kerugian terhadap lingkungan serta properti. Kerugian tersebut dapat menyebabkan dampak yang luas dan berkelanjutan terhadap ekosistem yang ada di perairan, tabrakan kapal sering kali mengakibatkan tumpahan minyak berskala besar maupun tumpahan bahan kimia berbahaya yang dapat mencemari perairan. Bahan- bahan ini berdampak langsung pada kualitas air serta kesehatan. Seringnya terjadi kerugian

---

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> T. A. Mensah, 2007 'Prevention of Marine Pollution: The Contribution of IMO', in J. Basedow and U. Magnus (eds.), *Pollution of the Sea: Prevention and compensation* (Berlin, New York: Springer), hlm. 43

laut akibat kecelakaan tersebut merupakan permasalahan yang penting bagi masyarakat Internasional untuk mengantisipasi berbagai langkah bagi perlindungan terhadap lingkungan, terutama yang berasal dari tumpahan minyak dan muatan bahan kimia dari kecelakaan kapal- kapal tanker.<sup>10</sup>

Pada tanggal 23 Juni 2018, sekitar pukul 13.40 waktu setempat terjadi sebuah kecelakaan kapal tanker bernama Bow Jubail berbendera Norwegia mengalami kecelakaan di Pelabuhan Rotterdam. Kapal ini mengalami kerusakan di bagian lambung kapal sehingga menumpahkan minyak bunker, menuangkan 220 ton minyak ke Pelabuhan Rotterdam. Minyak yang tumpah mencemari bangunan di pelabuhan termasuk dermaga, dermaga kecil, tanggul batu dan spakbor. Selain itu akibat kecelakaan ini menimbulkan kerugian material. Otoritas Pelabuhan Rotterdam mengumumkan bahwa kerusakan akibat tumpahan minyak ini diperkirakan mencapai 80 Juta Euro.<sup>11</sup> Kecelakaan ini juga menimbulkan efek besar terhadap ekosistem angsa dan burung yang ada di sekitar Pelabuhan Rotterdam, burung dan angsa di Pelabuhan Rotterdam menjadi korban akibat tumpahan minyak yang ditimbulkan oleh kecelakaan ini. Pada hari kejadian burung dan angsa diselimuti minyak dan sekiranya 800 burung telah terkontaminasi lebih dari radius 10 km.<sup>12</sup> Kapal Bow Jubail

---

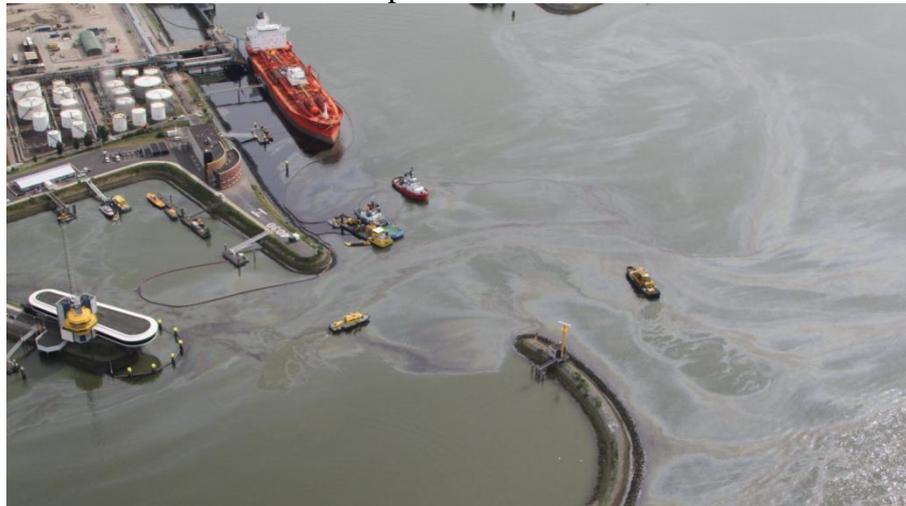
<sup>10</sup> Suhaidi, 2004, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal : Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional Melalui Perairan Indonesia*, Jakarta: Pustaka Bangsa Press, hlm 4.

<sup>11</sup> SCHUTTEVEAR, Tumpahan minyak di tangki kargo merugikan pemilik Bow Jubail, <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2020/10/29/olieresten-in-ladingtanks-komen-eigenaar-bow-jubail-duur-te-staan/>, diakses pada tanggal 19 Februari 2025, Jam 19.38.

<sup>12</sup> National Geographic Indonesia, Ratusan Burung Mengalami Luka Setela Terkena Tumpahan Minyak, <https://nationalgeographic.grid.id/read/13888166/ratusan-burung-mengalami-luka-setelah-terkena-tumpahan-minyak#:~:text=>, diakses pada tanggal 19 Februari

merupakan kapal berbendera negara Norwegia yang beroperasi dan dimiliki oleh Perusahaan National Chemical Carriers (NCC) Perusahaan Odfjell sebagai *owner of ship* dan Perusahaan Odfjell sebagai *Operator of Ship*.

**Gambar 1.1** Pencemaran minyak di Pelabuhan Rotterdam akibat tabrakan Kapal Bow Jubail.



Sumber : HEBO, Oil Spill Bow Jubail

*Convention for the Prevention of Pollution from ships* atau konvensi Marpol 73/78 memberikan ketentuan- ketentuan yang mengatur cara- cara dalam usaha pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut yang berasal dari kapal secara Internasional. Tujuan Konvensi Marpol ini adalah untuk melestarikan lingkungan laut dalam upaya untuk sepenuhnya menghilangkan polusi minyak dan zat berbahaya lainnya dan untuk meminimalkan tumpahan yang tidak disengaja dari zat- zat tersebut.

Ketika sebuah tabrakan kapal tersebut menimbulkan kerugian bagi negara lain atau negara terdampak maka harus ada pengaturan tentang pertanggungjawabannya. *Polluter pays principle* merupakan prinsip

hukum lingkungan internasional yang diterapkan kepada pihak yang sengaja maupun tidak sengaja mencemari lingkungan dengan membebani mereka membayar tindakan pencemaran yang telah dilakukan. *Polluter pays principle* merupakan salah satu dasar dari kebijakan lingkungan modern baik nasional maupun internasional, yang berarti penanggulangan pencemaran harus dibayar oleh pencemar dan bukan oleh pemerintah.<sup>13</sup>

*Polluter pays principle* atau prinsip pencemar membayar tidak hanya berkaitan dengan alokasi biaya penghindaran, penghilangan, dan kompensasi dampak lingkungan, tetapi juga membenarkan tindakan-tindakan yang bersifat langsung (perintah, larangan), biaya insentif, dan mengarah pada klaim yang memaksa pihak-pihak yang bertanggung jawab untuk melakukan sesuatu, atau klaim mengenai pertanggungjawaban berdasarkan hukum perdata.<sup>14</sup>

Berangkat dari prinsip tersebut IMO memiliki fungsi mengembangkan peraturan internasional melalui *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992* (CLC 1992). CLC 1992 merupakan konvensi internasional yang mengatur bahwa pemilik kapal berkewajiban untuk bertanggung jawab dalam artian pemilik kapal harus memberikan ganti rugi atas pencemaran minyak yang disebabkan oleh kapalnya tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tanker yang

---

<sup>13</sup> Westone, Gregory & Resencranz,A, 1984 “Polusi Udara Lintas Batas : The search for an International Response”, The Havard Enviromental Law Review 8, hlm 97.

<sup>14</sup> Ulfah Zhafirah, Roesa Nellyana, 2020, “ Penerapan Prinsip Pencemar Membayar untuk Polusi Laut yang Disebabkan Oleh Kapal di Indonesia”, Jurnal dari Syiah Kuala Law Journal, Vol. 4(2), hlm 199.

bersangkutan.<sup>15</sup>

CLC 1992 menegaskan tanggung jawab pemilik kapal atas pencemaran melalui Pasal 3 (1) yang berbunyi :

*“...the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, 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.”*

*“...pemilik kapal pada saat terjadinya insiden, atau jika insiden tersebut terdiri dari serangkaian kejadian pada saat kejadian pertama, bertanggung jawab atas kerusakan akibat pencemaran yang disebabkan oleh minyak yang bocor atau dibuang dari kapal sebagai akibat dari insiden tersebut.”*

Pasal ini menjelaskan bahwa pemilik kapal pada saat terjadinya insiden, akan bertanggung jawab atas kerusakan polusi yang disebabkan oleh minyak keluar atau dibuang dari kapal sebagai akibat dari insiden tersebut.

Pada CLC 1992 menganut juga salah satu prinsip yaitu *Strict Liability* dimana prinsip ini mewajibkan bahwa setiap pelaku wajib membayar ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahan minyak di laut dan timbulnya kerugian. *Strict Liability* muncul dari adanya kesadaran pada masyarakat bahwa untuk setiap perbuatan yang dilakukan baik itu oleh perseorangan maupun kelompok, maka orang atau kelompok tersebut tidak akan dapat melepaskan diri dari tanggung jawab untuk setiap kerugian yang ditimbulkan dari perbuatannya.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Hasyim Satrih, 2021, ‘ *Ratifikasi Perjanjian Internasional Tentang Tanggung Jawab Perdata Pencemaran Minyak di Laut*’, Jurnal dari Toddopuli Law Review, Vol 1 (2), hlm 102.

<sup>16</sup> Elly Kristiani Purwendah, 2017, “ *Penyelesaian Sengketa Pencemaran Minyak Oleh Kapal Tanker dan Relevansi Peran Mahkamah Agung dalam Prinsip Pays Polluter Principle dan Strict Liability*”, Disertasi Doseh Fakultas Hukum Universitas Wiajayakusuma Purwokerto, Purwokerto, hlm 69.

Sebelum berlakunya (*entry into force*) CLC 1992. negara pantai mengharapkan adanya salah satu langkah alternatif yang dapat diberlakukan terhadap pencemaran lingkungan laut. Dengan demikian, para pemilik kapal menciptakan *The Tanker Owner's Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution* (Tovalop). Tovalop merupakan pertanggungjawaban sukarela sebagai jalan kompromi yang cepat dan wajar. Dalam sistem Tovalop, ganti rugi akan diberikan kepada pihak ketiga yang menjadi korban pencemaran minyak dari kapal tanker. Pihak ketiga yang dimaksud adalah negara terdampak.<sup>17</sup>

Selain CLC 1992 yang mengatur terkait tanggung jawab atas pencemaran kapalnya, *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001* atau *Bunker Convention*. Namun, konvensi ini berbeda dengan CLC 1992 dilihat dari minyak yang menyebabkan pencemarannya. Konvensi Bunker mengatur terkait tumpahan minyak bunker kapal. Konvensi bunker juga mengatur terkait tanggung jawab pemilik kapal dalam pasal 3 yang berbunyi :

*"...the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences."*

Berdasarkan hal tersebut sama halnya dengan CLC 1992 Konvensi Bunker juga mencakup klaim atas kerusakan material dan klaim atas kerugian ekonomi yang memiliki sebab akibat dengan hilangnya, atau

---

<sup>17</sup> Suhaidi, 2004, *Op. Cit.*, hlm 10.

rusaknya harta benda.<sup>18</sup>

*United Nations Convention on the Law of the Sea* atau UNCLOS 1982 merupakan konvensi hukum laut yang mengatur tentang hak, kewajiban, serta tanggung jawab dalam hal penggunaan lingkungan laut di wilayah yang menjadi hak suatu negara UNCLOS dalam pasal 194 ayat 2 yang menjelaskan :

*“States shall take all measures necessary to ensure that activities under their jurisdiction or control are so conducted as not cause damage by pollution to other States and their environment, and that pollution arising from incidents or activities under their jurisdiction or control does not spread beyond the areas where they exercise sovereign rights in accordance with this Convention”*

“Negara-negara wajib mengambil semua langkah yang diperlukan untuk memastikan bahwa kegiatan yang berada di bawah yurisdiksi atau kendali mereka dilaksanakan sedemikian rupa sehingga tidak menyebabkan kerusakan akibat pencemaran terhadap negara lain dan lingkungannya, serta bahwa pencemaran yang timbul dari insiden atau kegiatan yang berada di bawah yurisdiksi atau kendali mereka tidak menyebar melampaui wilayah di mana mereka melaksanakan hak kedaulatan sesuai dengan Konvensi ini.”

Pasal ini menjelaskan bahwa negara harus mengambil tindakan yang perlu untuk menjamin agar kegiatan- kegiatan yang berada dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka dilakukan dengan cara sedemikian rupa supaya tindakan - tindakan tersebut tidak mengakibatkan kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran secara sengaja atau tidak, jenis- jenis asing atau jenis baru, kedalam bagian lingkungan laut, hingga dapat mengakibatkan perubahan dan merugikan lingkungan laut.

Kecelakaan Kapal Tanker Bow Jubail yang terjadi di Pelabuhan

---

<sup>18</sup> Norman A. Martinez Gutierrez, 2011, “The Bunkers Convention 2001 : Challenges for its Implementation” , Maritime Law Association of Slovia, Slovenia, hlm 5.

Rotterdam merupakan bagian dari Negara Belanda sesuai dengan penjelasan pasal 194 UNCLOS 1982 yang menjelaskan negara harus mengambil tindakan yang perlu untuk menjamin kegiatan di bawah yurisdiksi atau pengawasan mereka dilakukan dengan sedemikian rupa, Oleh karena itu pada kasus ini menetapkan yurisdiksi Belanda serta Perjanjian Internasional yang relevan pada kasus ini. *Wet aansprakelijkheid olietankschepen* atau Undang Undang tanggung jawab kapal Tanker Minyak merupakan Undang - undang Belanda yang mengatur tentang tanggung jawab terhadap polusi minyak yang diakibatkan oleh aktivitas dari kapal tanker. Sejalan dengan *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992, Bunker Convention 2001*, serta prinsip *Strict Liability*.

Terkait dengan tanggung jawab atas apa yang ditimbulkan dari sebuah insiden kapal, pemilik kapal atau perusahaan kapal dapat mengajukan klaim terkait dengan pembatasan tanggung jawab yang ditimbulkan akibat hal tersebut atas dasar *Limitation of Liability for Maritime Claims 1996* (LLMC 1996). LLMC 1996 berfungsi untuk membatasi tanggung jawab pemilik kapal atas berbagai tanggung jawab maritim yang diakibatkan oleh pencemaran yang berasal dari kapal. Pemilik kapal memiliki hak untuk mengajukan pembatasan tanggung jawab atas ganti kerugian yang ditetapkan oleh negara pantai akibat pencemaran yang ditimbulkan oleh kapalnya.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Interpretasi Terpadu IMO Terhadap Konvensi LLMC dan CLC – Kapan Pemilik KapalHarus Kehilangan Haknya untuk Membatasi Tanggung

Insiden tabrakan Kapal ini didasarkan pada signifikansi hukumnya dalam konteks internasional maupun hukum nasional Belanda. Kasus kapal Bow Jubail di Pelabuhan Rotterdam menampilkan perdebatan hukum mengenai penerapan CLC 1992, serta batasan definisi “*ship*” dalam konvensi hukum internasional. Selain itu, Belanda sebagai negara yang telah meratifikasi berbagai instrumen hukum internasional, termasuk CLC 1992 dan LLMC 1996, memberikan contoh nyata pengimplementasian langsung norma hukum ke dalam sistem hukumnya, dengan demikian kasus ini memberikan ruang kajian yang lebih tajam terhadap *liability* pemilik kapal dalam konteks hukum internasional.

Kasus tabrakan Bow Jubail di pelabuhan Rotterdam pada tahun 2018 menimbulkan persoalan hukum dalam konteks pengaturan pertanggungjawaban atas pencemaran laut. Permasalahan utama dalam kasus ini adalah terkait penerapan rezim hukum internasional yang berlaku khususnya antara Konvensi Bunker 2001 dan CLC 1992, mengingat kapal ini merupakan kapal tanker tetapi sedang tidak mengangkut minyak pada saat kejadian. Belanda sebagai negara pantai telah meratifikasi kedua konvensi tersebut, tetapi pengimplementasian CLC 1992 dalam kasus ini justru menimbulkan polemik atas dasar bahwa Kapal Bow Jubail bukan “*ship carrying oil as cargo*” saat insiden terjadi. Hal ini menggarisbawahi bahwa adanya tumpang tindih dalam rezim internasional mengenai pencemaran dari kapal tanker yang kosong tetap membawa risiko

pencemaran dari *Bunker fuel*, serta peran Perusahaan National Chemical Carries Ltd, sebagai *owner of the ship* dalam menghadapi kerugian atas lingkungan laut akibat kecelakaan maritim yang berdampak pada jewan, lingkungan, serta kapal di sekitar pelabuhan. Berdasarkan alasan diatas penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **“PERTANGGUNGJAWABAN PEMILIK KAPAL TERHADAP KERUGIAN YANG TIMBUL AKIBAT TABRAKAN KAPAL MENURUT HUKUM INTERNASIONAL (Studi : Tabrakan Kapal Tanker Bow Jubail di Pelabuhan Rotterdam Belanda)”**

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan diatas maka dapat dirumuskan masalah yang dapat membatasi skripsi ini, yaitu :

1. Bagaimana pengaturan pertanggungjawaban pemilik kapal terhadap kerugian yang timbul akibat tabrakan kapal di wilayah suatu negara menurut hukum internasional?
2. Bagaimana pertanggungjawaban pemilik kapal Bow Jubail pada tabrakan di Pelabuhan Rotterdam ditinjau dari hukum internasional dan nasional Belanda?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Sesuai dengan rumusan masalah yang akan dibahas, maka tujuan penelitian proposal ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk meneliti dan membahas pengaturan hukum internasional terhadap kerugian yang ditimbulkan karena terjadi tabrakan kapal

- asing di wilayah suatu negara menurut hukum internasional
2. Untuk meneliti dan membahas bentuk pertanggungjawaban Pemilik Kapal Bow Jubail terhadap kerugian yang ditimbulkan akibat tabrakan kapal di Pelabuhan Rotterdam berdasarkan Hukum Internasional dan Hukum Nasional Belanda.

#### **D. MANFAAT PENELITIAN**

Berdasarkan yang telah dirumuskan, maka diharapkan penelitian ini mempunyai manfaat sebagai berikut :

1. **Manfaat Teoritis**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat berguna dan menerbitkan manfaat di bidang pengetahuan baik melalui pengembangan teori dan analisisnya untuk kepentingan penelitian berikutnya mengenai pertanggungjawaban Pemilik kapal dalam sebuah tabrakan kapal dikaji dari hukum internasional.

2. **Manfaat Praktis**

- a. Bagi peneliti, hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan memperluas wawasan peneliti serta tempat untuk mengembangkan kemampuan penulis dalam hal penulisan hukum dan analisisnya untuk kepentingan penelitian di masa yang akan datang mengenai pengaturan hukum internasional tentang pertanggungjawaban sebuah

pemilik kapal terhadap kerugian lingkungan dalam kasus Kapal Tanker Bow Jubail di Pelabuhan Rotterdam yang menimbulkan pencemaran lingkungan di Belanda.

b. Bagi Pemerintah Indonesia, hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi sebagai bahan masukan dan pertimbangan dalam interaksi kapal berbendera Indonesia di dunia Internasional

c. Bagi Universitas Andalas, untuk menambah koleksi pustaka dan bahan bacaan Mahasiswa Hukum khususnya Hukum Internasional mengenai tanggung jawab hukum sebuah pemilik kapal akibat kerugian lingkungan dalam kasus kapal berbendera Norwegia di Pelabuhan Rotterdam Belanda.

## E. METODE PENELITIAN

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), penelitian dapat didefinisikan sebagai suatu kegiatan untuk mengumpulkan, mengelola, menganalisis, serta menyajikan data yang dilakukan secara sistematis dan objektif untuk memecahkan suatu masalah atau menguji suatu hipotesis untuk mengembangkan prinsip-prinsip umum.<sup>20</sup> Penelitian sendiri berasal dari bahasa Inggris yaitu *research* yang memiliki arti sebagai memeriksa kembali. Merujuk kepada istilah tersebut, penelitian dapat disimpulkan secara sederhana sebagai upaya

---

<sup>20</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia

pencarian kembali<sup>21</sup>. Dalam menjawab pertanyaan dalam rumusan masalah di atas, maka proses penelitian ini akan menggunakan metode penelitian normatif.

Dilihat dari bentuknya, maka penelitian ini termasuk ke dalam bentuk penelitian deskriptif yang dimaksudkan untuk memberikan data yang teliti seteliti mungkin tentang kapal, keadaan atau gejala lainnya, seperti yang dikatakan oleh Setiono dalam bukunya, bahwa bentuk penelitian deskriptif merupakan suatu penelitian untuk mendapatkan saran- saran mengenai apa yang perlu ataupun harus dilakukan untuk mengatasi masalah- masalah tertentu<sup>22</sup>

#### 1. Tipologi Penelitian

Jika merujuk pada rumusan masalah yang tertera diatas, maka penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat *normative legal research* atau penelitian normatif yakni penelitian yang berfokus pada produk perilaku hukum.<sup>23</sup> Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip- prinsip hukum, maupun doktrin- doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.<sup>24</sup> Berdasarkan definisi di atas, maka jenis penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan normatif, karena penelitian ini

---

<sup>21</sup> Nur Solikin,2019, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*.CV. Penerbit Qiara Media, Pasuruan.Hlm.1

<sup>22</sup> Setiono,2005,*Pemahaman Terhadap Metodologi Penelitian Hukum*, Program Pascasarjana UNS,Surakarta, hlm 6

<sup>23</sup> Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Press, hlm. 85

<sup>24</sup> Peter Mahmud Marzuki.2007, *Penelitian Hukum*. Jakarta : Kencana Prenada Group, hlm

menggunakan bahan-bahan kepustakaan sebagai data utama untuk menganalisis kasus, dan penulis tidak melakukan penelitian lapangan.

## 2. Sifat Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif, artinya penelitian yang menggambarkan objek tertentu dan menjelaskan hal-hal yang terkait dengan/atau melukiskan secara sistematis fakta-fakta atau karakteristik populasi tertentu dalam bidang tertentu secara faktual dan cermat<sup>25</sup> Penelitian ini bersifat deskriptif karena penelitian ini semata-mata menggambarkan suatu objek untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum<sup>26</sup>

## 3. Pendekatan Penelitian

Penelitian normatif ini, pendekatan yang akan penulis lakukan meliputi pendekatan undang-undang (*statue approach*), pendekatan kasus (*case approach*), dan pendekatan analitis (*analytical approach*).<sup>27</sup> Pendekatan tersebut adalah pendekatan yang digunakan pada penelitian normatif dengan menyesuaikan terhadap pola penelitian sebagaimana mestinya.<sup>28</sup> Pendekatan undang-undang (*statue approach*) dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang bersangkutan paut terhadap isu

---

<sup>25</sup> Sarifuddin Azwar, 1998, *Metode Penelitian*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar. hlm. 7

<sup>26</sup> Sutrisno Hadi, 1989, *Metodologi Research I*, Yogyakarta : Yayasan Penerbitan Fak. Psikologi UGM, hlm. 3

<sup>27</sup> Zulfi Diane Zaini, 2011, "Impelementasi Pendekatan Yuridis Normatif dan Pendekatan Normatif Sosiologis dalam Penelitian Ilmu Hukum, Jurnal pada Pranata Hukum". vol.6, no.2, 2011, hlm 129-130

<sup>28</sup> Fajar, Mukti, dan Yulianto Achmad, 2013 "Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris" Pustaka Pelajar, Yogyakarta, hlm-47-49.

hukum yang sedang ditangani.<sup>29</sup> Pendekatan kasus (*case approach*) pendekatan masalah kasus ini digunakan melalui penelaahan kasus di lapangan dan mencari solusi bagi kasus tersebut serta dihubungkan dengan hukum yang berkaitan.

#### 4. Jenis dan Sumber Data

##### a. Jenis data.

Penelitian ini data yang digunakan adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data yang didapatkan secara tidak langsung dari objek penelitian. Data Sekunder yaitu dengan mengumpulkan, mendokumentasikan buku, jurnal, makalah, kamus, dan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan permasalahan penelitian yang bersumber dari bahan kepustakaan atau bahan hukum baik bahan hukum primer, sekunder, dan bahan hukum tersier.<sup>30</sup>

##### b. Sumber data

###### 1) Bahan hukum primer, yaitu :

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat yang terdiri dari peraturan perundang-undangan yang relevan dengan objek penelitian. Bahan hukum primer yang digunakan antara lain

:

- a) *Limitation of Liability for Maritime Claims 1976/1996*
- b) *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution*

---

<sup>29</sup> S. Nasution, 2011, "*Metode Research (Penelitian Ilmiah) Usulan Tesis, Desain Penelitian, Hipotesis, Validitas, Saming, Populasi, Observasi, Wawancara, Angket*". PT. Bumi Aksara, Jakarta, hlm.16.

<sup>30</sup> Sarifuddin Azwar, 1998, *Metode Penelitian*, Pustaka Belajar, Yogyakarta, hlm.7

*Damage 1992*

c) *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*

d) *Wet aansprakelijkheid olietankschepen* atau Undang-Undang tanggung jawab kapal Tanker Minyak

c. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan acuan bidang hukum, yaitu bahan hukum berupa hasil-hasil penelitian terdahulu, pendapat pakar hukum, jurnal hukum, dan buku-buku hukum.

d. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum yang dapat memberikan penjelasan atau definisi terhadap bahan hukum primer maupun sekunder, seperti kamus hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Black's Law Dictionary*, dan *Survey*.

5. Teknik Pengumpulan data

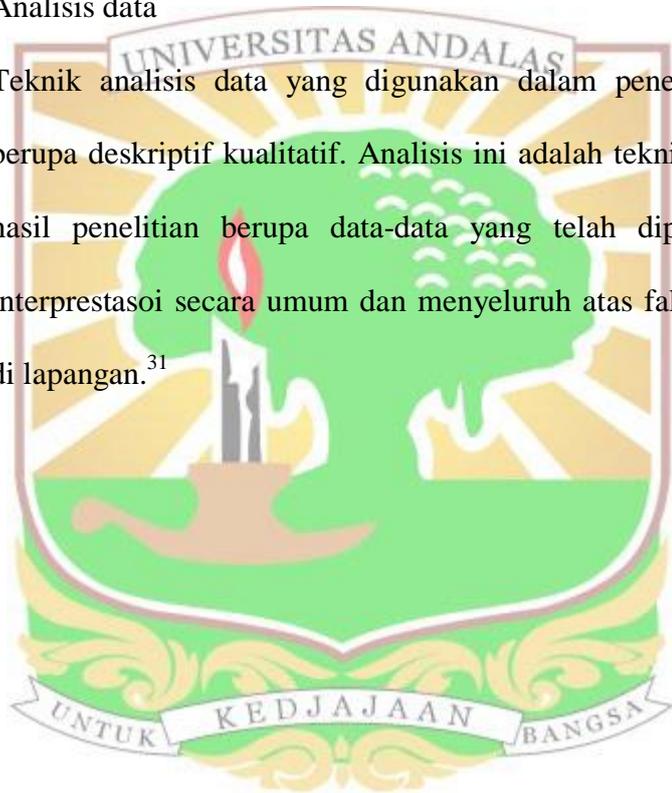
Teknik pengumpulan data yang dilakukan penulis dalam penelitian ini adalah dengan dilakukannya penelitian bahan kepustakaan atau dokumen yang ada dengan menggunakan studi pustaka. Studi pustaka yaitu memperoleh sebuah data melalui kajian dan hasil pembelajaran atas bahan-bahan pustaka (*literature research*). Pengumpulan dan pemeriksaan dokumen dan kepustakaan akan didapatkan melalui penelusuran hal-hal yang dianggap dapat memberikan informasi. Bahan-bahan dalam studi pustaka dan studi

dokumen yaitu antara lain :

- i. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- ii. Perpustakaan Universitas Andalas
- iii. Aplikasi “iPusnas” yang merupakan aplikasi resmi milik Perpustakaan Nasional Republik Indonesia.
- iv. *Web sourcing*, penelusuran pada situs resmi

6. Analisis data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu berupa deskriptif kualitatif. Analisis ini adalah teknik penyampaian hasil penelitian berupa data-data yang telah diperoleh melalui interpretasi secara umum dan menyeluruh atas fakta yang terjadi di lapangan.<sup>31</sup>



---

<sup>31</sup> Muhamad Abdulkadir, 2004, "*Hukum dan Penelitian Hukum*", Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.50.