

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dalam hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan oleh penulis maka terdapat kesimpulan sebagai berikut :

1. Pengaturan hukum internasional terkait pertanggungjawaban pemilik kapal akibat kerugian yang timbul telah diatur secara komprehensif melalui berbagai konvensi dengan ruang lingkup dan pendekatan tanggung jawab yang spesifik. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992* secara khusus mengatur tanggung jawab perdata atas pencemaran dari kapal tanker pembawa minyak. Konvensi ini menetapkan bahwasanya pemilik terdaftar bertanggungjawab secara ketat (*strict liability*) dalam Pasal 3, dengan batas maksimum ganti rugi, dan disertai keharusan memiliki asuransi wajib sesuai Pasal 5. *Limitation of Liability for Maritime Claims 1996* secara rinci mengatur terkait adanya pembatasan tanggung jawab sesuai dengan Pasal 6 dengan berdasarkan tonnase kapal, serta Konvensi Bunker 2001 memperluas rezim tanggung jawab ke semua jenis bakal, dan fokus terhadap pencemaran dari bahan bakar kapal, dan menetapkan bahwa sesuai Pasal 3 bahwa pihak kapal dapat dimintai tanggung jawab. Ketiga instrumen ini saling melengkapi untuk memastikan tanggung jawab dan kompensasi atas kerusakan lingkungan di wilayah suatu negara, tergantung pada jenis kapal dan zat pencemar.

2. Insiden Kapal Bow Jubail menginterpretasikan penerapan sistem tanggung jawab serta pembatasan klaim tanggung jawab yang dijelaskan CLC 1992 dan dibebankan kepada Perusahaan National Chemical Carriers Ltd. (NCC) selaku pemilik kapal sebagai pihak yang bertanggung jawab secara hukum dan peran Asuransi pemilik kapal yakni Gard P&I dalam hal pembayaran kompensasi. Berdasarkan hasil putusan pengadilan Rotterdam CLC 1992 menjadi dasar putusan terhadap klaim ganti rugi, pihak kapal berhasil membatasi tanggung jawab sebesar SDR 15.991.676,00 dengan putusan akhir klaim sebesar EUR 20, 03 Juta termasuk bunga dan biaya pengadilan dan Peran dana 1992 dalam penambahan klaim atas kompensasi. *Wet aansprakelijkheid olieotankschepen* sebagai hukum nasional Belanda yang tunduk terhadap ketentuan CLC 1992 menyebutkan bahwa NCC berkewajiban atas ganti kerugian sesuai nominal yang dijelaskan dalam aturan CLC 1992.

B. SARAN

Adapun saran yang dapat penulis berikan dari hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan antara lain :

1. Peraturan tentang pertanggungjawaban pemilik kapal terhadap kerugian yang timbul akibat sebuah tabrakan kapal yang diimplementasikan dalam sebuah insiden diharapkan adanya kejelasan intepretasi dan harmonisasi antara instrumen hukum internasional tersebut, khususnya dalam menentukan jenis kapal dan muatan yang relevan. Negara-negar anggota sebaiknya memperkuat integrasi hukum nasional dengan instrumen

internasional agar tidak menimbulkan kekosongan hukum dalam kasus-kasus serupa, serta diperlukannya evaluasi berkala terhadap efektivitas skema pembatasan tanggung jawab dalam LLMC 1996 agar tidak menghambat hak korban untuk memperoleh kompensasi secara layak dan tepat waktu.

2. Diharapkan tersedianya kepastian hukum dalam penetapan tanggung jawab, dalam kasus seperti Kapal Bow Jubail yang melibatkan perdebatan atas status kapal dan penyebab kejadian agar kepastian hukum lebih baik dan penetapan tanggung jawab tidak berlarut-larut dan korban segera memperoleh kompensasi.

