



SIARAN PERS

Untuk segera diberitakan

IOJI Apresiasi Tim Gabungan Pemerintah Republik Indonesia dalam Penanganan Tumpahan Aspal Mentah Kapal MT AASHI di Perairan Nias

Jakarta, 28 Februari 2023 – Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) mengapresiasi upaya Tim Gabungan Pemerintah Republik Indonesia (terdiri dari Kementerian Kelautan dan Perikanan/KKP, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan/KLHK, Kementerian Perhubungan, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut/TNI AL, Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan/BASARNAS, dan pemerintah daerah) dalam menangani pencemaran laut yang diakibatkan oleh tumpahan aspal dari kapal MT AASHI yang terjadi di perairan Nias Utara, Sumatera Utara. Dikabarkan sebelumnya, Kapal MT AASHI kandas sejak 11 Februari 2023 setelah badan kapalnya yang kerosok dihantam oleh ombak.

Direktur Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Dirjen PSDKP) Laksda TNI Dr. Adin Nurawaluddin, M.Han pada tanggal 27 Februari 2023 menyebutkan empat tindak lanjut yang akan ditempuh pasca mengunjungi lokasi MT AASHI karam, yaitu pembersihan area tercemar aspal, pengambilan sampel, penghitungan kerugian akibat kerusakan sumber daya ikan dan lingkungan, dan pengusutan untuk meminta pertanggungjawaban pemilik kapal atas insiden pencemaran dari kapal MT AASHI dalam bentuk kompensasi. Dirjen PSDKP juga menyebutkan bahwa perwakilan pemilik kapal telah menunjuk PT Nusantara Salvage Indonesia untuk melaksanakan kegiatan pembersihan. Perlu diingat bahwa selain mengangkat rangka kapal yang tenggelam, pemilik kapal juga bertanggungjawab atas pencemaran lingkungan yang terjadi. Belum diketahui secara pasti apakah PT. Nusantara Salvage Indonesia juga akan melaksanakan pembersihan tumpahan minyak yang bahkan sudah mencemari kawasan konservasi Sawo-Laweha.

Langkah-langkah yang diuraikan oleh Dirjen PSDKP sudah tepat untuk menanggulangi pencemaran yang terjadi di Kecamatan Tugala Oyo, Pulau Nias. Ada dua perangkat hukum internasional yang dapat dijadikan dasar untuk kompensasi, yakni Konvensi Internasional tentang Tanggung Jawab Perdata atas Kerusakan Polusi Minyak 1992 (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992*) dan dan Konvensi Internasional tentang Pembentukan Dana Internasional untuk Kompensasi Kerusakan Polusi Minyak 1992 (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992*).

Setidaknya ada dua hal penting yang dapat menjadi pembelajaran dari kejadian ini yaitu Kontrol Negara Pelabuhan (*Port State Control*) dan Tanggung Jawab Negara Bendera (*Flag State Responsibility*). Badan kapal MT AASHI yang ditemukan keropos mengindikasikan bahwa kondisi kapal tersebut tidak laik laut. Pasal 219 Konvensi PBB tentang Hukum Laut (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS) mengatur bahwa negara pelabuhan, atas permintaan atau inisiatif sendiri, wajib untuk mengambil tindakan administratif agar kapal yang kondisinya tidak laik laut dan berpotensi merusak lingkungan laut yang sedang berada di pelabuhannya tidak berangkat melaut. Kapal dimaksud dapat diizinkan berlayar hanya untuk kepentingan perbaikan ke galangan terdekat agar permasalahan ketidaklaikan melaut kapal tersebut dapat diselesaikan. Kapal dimaksud dapat diizinkan berlayar jika sudah selesai diperbaiki. Lebih lanjut, Pasal 94 ayat (3) UNCLOS mengatur bahwa negara bendera kapal wajib memastikan, salah satunya, kelaiklautan kapal.

Dalam kaitannya dengan kedua hal tersebut, sebelum menyimpulkan bahwa MT AASHI karam karena faktor alam, diperlukan beberapa langkah validasi. *Pertama*, memastikan apakah saat meninggalkan pelabuhan Khor Fakkan di Uni Emirat Arab, kapal MT AASHI telah diinspeksi dan hasil inspeksi menunjukkan bahwa kapal ini laik laut; *Kedua*, memastikan apakah negara bendera kapal, dalam hal ini Gabon, telah melaksanakan kontrol yang efektif terhadap kelaiklautan MT AASHI; *Ketiga*, memastikan apakah tinggi gelombang laut perairan Nias pada tanggal 9 sampai 11 Februari 2023 masuk dalam kategori rendah, sedang atau tinggi untuk mengetahui wajar tidaknya klaim kerusakan kapal akibat ombak.

Dalam kaitannya dengan negara bendera kapal, insiden ini juga memberi pelajaran penting tentang ancaman terhadap lingkungan laut akibat *flag of convenience*. *Flag of convenience* adalah sebutan untuk negara-negara yang menyediakan kemudahan (*convenience*) sebagai insentif bagi pemilik kapal untuk mendaftarkan kapalnya di negara tersebut. Berbagai kemudahan yang disediakan antara lain proses pendaftaran kapal dengan tarif dan syarat yang lebih ringan, cepat dan murah (bahkan tanpa perlu inspeksi demi menekan biaya operasi), kerahasiaan identitas *beneficial owner*, dan pemilik kapal tidak diwajibkan memiliki *genuine link* dengan negara bendera, serta kontrol yang secara umum relatif lemah.

Gabon adalah salah satu negara *flag of convenience* karena negara tersebut tidak mengontrol secara ketat kapal-kapal yang mengibarkan benderanya. Administrasi registrasi kapal negara Gabon bahkan dilaksanakan oleh pihak ketiga swasta yaitu Intershipping Services L.L.C. Dengan semua fakta ini, penting memastikan keaslian *certificate of registry* kapal ini.

Berkenaan dengan kerahasiaan *beneficial owner* kapal. Berdasarkan data Global Integrated Shipping Information System – International Maritime Organization (GISIS-IMO), diketahui bahwa pemilik kapal MT AASHI adalah AASHI Shipping Inc. yang beralamat di 80 Broad Street, Monrovia, Liberia. Setelah ditelusuri lebih lanjut, alamat ini juga digunakan oleh puluhan perusahaan lainnya yang sebagian di antaranya disebut dalam dokumen *offshore leaks*. Sebelum AASHI Shipping Inc., kapal ini diketahui dimiliki oleh Aurum Ship Management FZC, sebuah entitas yang dijatuhi sanksi oleh US OFAC (the

United States Office of Foreign Assets Control) karena mendukung kelompok gerakan politik-bersenjata yang muncul di Yaman pada tahun 1990-an.

Hal lain yang penting untuk diketahui bahwa kapal ini telah beberapa kali berganti nama dan sering mematikan AIS. MT AASHI adalah nama ketujuh kapal ini. Nama-nama sebelumnya adalah Rising Phoenix, Reem 6, Onyx 7, Ace Bitumen 1, Suria Maju dan Arcturus. Mengenai sistem identifikasi otomatis (Automatic Identification System/AIS), kapal ini sangat sering mematikan AIS dalam periode waktu 4,5 bulan terakhir.

Terkait dengan asuransi kapal, Lloyds Intelligence menyebutkan bahwa kapal ini terakhir diasuransikan pada British Marine. Namun demikian penelusuran pada situs British Marine menunjukkan bahwa kapal ini tidak dilindungi asuransi British Marine.

Dengan adanya fakta-fakta tersebut di atas, Pemerintah Indonesia harus menjadi lebih awas dan waspada atas proses penanganan MT AASHI yang saat ini sedang berjalan. Mengingat penanganan ini akan memakan waktu, Pemerintah Indonesia perlu untuk berkorespondensi langsung dengan pemilik kapalnya selain dengan *owner representative*. Hal ini penting agar pemilik kapal dapat dipastikan terus bertanggungjawab sampai seluruh proses selesai.***

Untuk informasi lebih lanjut, silakan hubungi narahubung IOJI: Andreas Aditya Salim, S.H., LL.M., adityas@oceanjusticeinitiative.org; +62 811-8460-065

Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI) adalah lembaga think-tank dan advokasi kebijakan yang mendukung Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, untuk mewujudkan tata kelola kelautan dengan berlandaskan prinsip perlindungan yang efektif, pemanfaatan yang berkelanjutan, dan kesejahteraan yang berkeadilan. IOJI membangun kolaborasi dengan aktor negara dan non negara untuk mempengaruhi proses pengambilan keputusan di tingkat nasional, regional dan internasional dengan menyediakan berbagai usulan kebijakan berbasis bukti ilmiah. IOJI juga melakukan kerja pendampingan dan pemberdayaan terhadap masyarakat yang hidupnya bergantung pada laut, seperti nelayan kecil, masyarakat pesisir dan pekerja migran pelaut perikanan, dalam mempertahankan dan memperjuangkan hak-hak dasar mereka.