

PERSEPSI BUDAYA HUKUM DALAM MERESPON PENCEMARAN MINYAK DI LAUT CILACAP AKIBAT KAPAL TANKER DALAM PERSPEKTIF KEADILAN EKOSOSIAL

Elly Kristiani Purwendah

Fakultas Hukum

Universitas Wijayakusuma Purwokerto

Email : elly_kristiani@yahoo.co.id

Abstrak

Wilayah laut Indonesia yang mencapai luas 3,11 juta km² menyebabkan potensi sektor kelautan menjadi tidak ternilai, terutama dari sektor kekayaan alam lautnya. Potensi kekayaan laut menjadi sedemikian penting sebagaimana diprioritaskan oleh Indonesia dalam Konsep *green economy* dan *blue economy*. Lingkungan laut merupakan bagian dari perekonomian suatu negara. Dengan panjang garis pantai sekitar 95.181 km, perairan Indonesia memiliki potensi yang tinggi. Ukuran tersebut merupakan urutan kedua setelah Kanada sebagai Negara yang memiliki garis pantai kedua terpanjang di dunia. Kasus pencemaran di Cilacap secara keadilan ekososial dalam perspektif ekosentrisme menjadi memenuhi nilai keadilan lingkungan laut. Namun bila dilihat secara *aphrosentrisme* penyelesaian kasus pencemaran minyak di Cilacap menjadi memenuhi nilai keadilan, karena masyarakat meskipun tidak diberi ganti kerugian, mereka diberikan kompensasi pembersihan ceceran minyak di pantai, sehingga penghasilannya selama tidak melaut tergantikan. Prinsip-prinsip hukum lingkungan disimpangi dalam penyelesaian kasus, dan intitusi serta pelaku usaha minyak yang melakukan pelanggaran kewajiban tidak diberikan sanksi. Dominasi negara dalam memilah kepentingan prioritas sedemikian kuat, mengesampingkan kepentingan lingkungan laut. Pelaku usaha tidak dibebani kewajiban akan tanggung jawab dan risiko yang ketat akan usahanya.

Kata kunci : budaya hukum, pencemaran minyak, keadilan.

Abstract

Indonesia's sea area which reaches an area of 3.11 million km² has caused the potential of the maritime sector to be invaluable, especially from its marine natural wealth sector. The potential of marine wealth becomes so important as prioritized by Indonesia in the concept of green economy and blue economy. The marine environment is part of a country's economy. With a coastline of around 95,181 km, Indonesian waters have high potential. The measure is second only to Canada as the country with the second longest coastline in the world. The case of pollution in Cilacap according to eco-social justice from an ecocentrism perspective has fulfilled the value of justice for the marine environment. However, when viewed aphrosentrism, the settlement of the oil pollution case in Cilacap has fulfilled the value of justice, because even though the community is not compensated, they are compensated for cleaning up oil spills on the beach, so that their income as long as they do not go to sea is replaced. The principles of environmental law are deviated in the resolution of cases, and

institutions and oil business actors who violate obligations are not sanctioned. The dominance of the state in sorting priority interests is so strong, leaving aside the interests of the marine environment. Businesspersons are not burdened with liabilities for the strict responsibilities and risks of their businesses.

Keywords: legal culture, oil pollution, justice.

Pendahuluan

Wilayah laut Indonesia yang mencapai luas 3,11 juta km² menyebabkan potensi sektor kelautan menjadi tidak ternilai, terutama dari sektor kekayaan alam lautnya. Potensi kekayaan laut menjadi sedemikian penting sebagaimana diprioritaskan oleh Indonesia dalam Konsep *green economy* dan *blue economy* yang bermuara pada pembangunan berkelanjutan sebagaimana disampaikan oleh Presiden RI saat memberikan sambutannya dalam Konferensi Rio+20 (*United Nations Conference on Sustainable Development*) di Rio de Janeiro, Brasil pada tanggal 20-22 Juni 2012.

Lingkungan laut merupakan bagian dari perekonomian suatu negara. Dengan panjang garis pantai sekitar 95.181 km, perairan Indonesia memiliki potensi yang tinggi. Ukuran tersebut merupakan urutan kedua setelah Kanada sebagai Negara yang memiliki garis pantai kedua terpanjang di dunia. Nilai perekonomian dari laut ditaksir mencapai US\$3 triliun - US\$5 triliun atau setara dengan Rp. 36.000 triliun - Rp. 60.000 triliun per tahun (Gore, 1995). Angka ini belum termasuk potensi lain yang berasal dari kekayaan bioteknologi, wisata bahari maupun pengembangan transportasi laut. Potensi maritim Indonesia yang demikian besar ditangkap sebagai salah satu visi misi unggulan pada pemerintahan presiden Jokowi saat ini (<http://prasetya.ub.ac.id>). Selain itu, potensi besar ekonomi dan

ekologi yang tersimpan sebagai negara maritim, potensi kerusakan alam yang dapat ditimbulkan akibat eksplorasi berlebihan yang dapat mengancam keberlanjutan pembangunan hendaknya juga mendapat perhatian. Untuk itu, saat ini pemerintah tengah mendorong kebijakan ekonomi maritim dengan model ekonomi biru. Pada dasarnya ekonomi biru menggabungkan pengembangan ekonomi dan pelestarian lingkungan.

Secara Geografis, Laut Cilacap sangat menguntungkan secara ekonomi, kawasan pesisir dan penghasilan ikan yang besar membuat nelayan tradisional ada di wilayah pesisir laut Cilacap. Hal menguntungkan lain di wilayah Cilacap adalah adanya hutan mangrove dan penetapan Cilacap sebagai kawasan laguna. Kondisi ini menyebabkan kesadaran hukum masyarakat akan potensi wilayahnya menjadi sangat tinggi. Namun disisi lain, kota Cilacap juga dikenal sebagai kota industri dengan adanya PT. Pertamina RU IV Cilacap, Semen Holcim, dan PLTU yang rawan akan pencemaran lingkungan laut. Sebagaimana telah dipaparkan dalam Bab tiga, PT. Pertamina RU IV Cilacap merupakan kilang terbesar dari enam kilang yang ada di Indonesia, Pertamina Cilacap mengolah minyak bumi, dari *crude* domestik dan *crude* import, masih memproduksi total kapasitas minyak sebesar 348.000 BSD.

Dengan kondisi Pertamina sebagai BUMN sebagai penyelenggara minyak yang ditunjuk oleh pemerintah untuk mengelola minyak sebagai aset negara

menjadikan Pertamina primadona dalam pertumbuhan ekonomi negara. Disisi lain, Laut Cilacap juga potensial dalam industri perikanan dan secara geografis adanya komunitas nelayan tradisional menjadi hal yang sangat kontradiktif apabila disandingkan dengan konsep kelautan dan kemaritiman. Rentanitas pencemaran minyak dengan perlindungan ekosistem perikanan dan daya dukung laut menjadi dua sisi yang saling bertentangan.

Banyaknya nelayan di pesisir laut Cilacap menimbulkan perbedaan kultur hukum dengan wilayah lain yang ada di Indonesia saat menghadapi bahaya pencemaran minyak, karena mengakibatkan turunnya mata pencaharian pokok mereka. Karakteristik nelayan Cilacap sangat menarik untuk dianalisis terkait dengan peran serta masyarakat dalam berkontribusi untuk turut serta menegakkan lingkungan lautnya. Tiga Kasus pencemaran minyak akibat kecelakaan kapal tanker yang besar cukup menggegerkan secara nasional karena adanya tuntutan dari nelayan. HNSI Cabang Cilacap sebagai organisasi nelayan cilacap, bisa menjadi penggerak nelayan akan kesadaran jaminan sumber daya lautnya untuk mata pencaharian dengan kegiatan menangkap ikan di laut Cilacap, dan sebenarnya mau tidak mau, ini turut mendukung perekonomian masyarakat dan pemerintah daerah Kabupaten Cilacap, meskipun pengabaian akan kepentingan lingkungan lautnya oleh pemerintah daerah setempat masih dilakukan. HNSI sebagai penggerak sadar betul akan fungsinya, sehingga mereka memiliki data pencemaran yang terjadi di lautnya dengan data HNSI Cilacap, 25 Mei 2015 oleh Ketua Indon Tjahjono dan Sekretaris Tukiman.

Peran HNSI sebagai penggerak menandakan peran serta masyarakat dalam

pengawasan lingkungan hidup dan kesadaran masyarakat akan haknya. Hal ini sebagaimana pendapat Selo Soemardjan yang melihat perubahan sosial dari kacamata perubahan lembaga-lembaga kemasyarakatan dalam suatu masyarakat. Perubahan lembaga-lembaga kemasyarakatan mempengaruhi sistem sosialnya termasuk di dalamnya nilai-nilai, sikap dan pola perilaku diantara kelompok-kelompok dalam masyarakat.

Ketika struktur masyarakat berubah, maka fungsi dan peran, pola pikir dan sikap masyarakat berubah (Marius, 2006). Masyarakat nelayan Cilacap dalam wadah organisasi HNSI membentuk masyarakat *gemeinschaft* yang berciri tradisional, memiliki keintiman, persaudaraan sosial yang erat dan adanya ikatan emosional yang kuat bahwa laut Cilacap sebagai hal penting untuk keberlanjutan kehidupannya, penanda masyarakat masih bercirikan paguyuban (*gemeinschaft*) ini merupakan penanda keadilan lingkungan bercirikan *antrophosentrisme*, masih bermuara pada kepentingan manusia.

Pembahasan

Persepsi Budaya Hukum Dalam Merespon Pencemaran Minyak Di Laut Cilacap Akibat Kapal Tanker Dalam Perspektif Keadilan Ekososial

Sistem Demokrasi Ekonomi Sosialis UUD 1945, membuat pemerintah dan penegak hukumnya semakin memperbesar pemaknaan cabang-cabang produksi yang penting bagi masyarakat dikuasai oleh negara dengan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, sehingga keberpihakan masih pada Pertamina selaku BUMN pelaksana Migas. Penanda ini mencirikan keadilan lingkungan di Indonesia untuk ganti rugi pencemaran minyak kapal tanker belum *ekosentrisme* (belum memandang lingkungan sebagai pusat keadilan). Dua

tuntutan diawal dikawal oleh pemerintah sehingga memperoleh ganti kerugian besar bagi Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia Cabang Cilacap (meski tanpa ganti kerugian kepada lingkungan dan pemulihan), dan satu tuntutan terakhir HNSI Cabang Cilacap tidak mendapat

dukungan pemerintah sehingga tuntutan ganti kerugian terhadap kehilangan mata pencahariannya tidak diberikan oleh Pelaku Usaha Minyak dalam hal ini PT. Pertamina RU. IV. Berikut akan kami sampaikan data tiga pencemaran minyak kapal tanker di Laut Cilacap :

Tabel 8. Tuntutan Ganti Kerugian Tiga Kecelakaan Kapal Tanker Besar di Laut Cilacap

No.	Nama Kapal	Tuntutan	Jumlah	Dikabulkan	Jumlah
1	MT. King Fisher Kejadian 1 April 2000 Bendera : Malta Bobot 80.000 Long Term Muatan 270.000 Barrel SLC dari Dumai dan 330.000 Barrel dari Ataka Kalimantan Tumpahan minyak 4.000 Barrel	Tuntutan Nelayan : 1. Kapal 22 x 5.000.000 2. Perahu 646 x 4.000.000 3. Perahu 1.367 x 2.000.000 4. Perahu 873 x 1.000.000 Jumlah 6.301.000.000 Kerugian keseluruhan 1. Kerugian penghasilan nelayan 21263 x 20.000 x 180 hari 76.800.000 2. Kerugian alat-alat a. Kapal Ind. bood 22 x 5.000.000 110.000.000 b. Perahu compreg 426 x 4.000.000 2.584.000.000 c. Jukung fiber 1367 x 2.000.000 2.734.000.000 d. Kerusakan alat-alat : 1) 97 x 150.000 14.550.000 2) 2 x 200.000 440.000 3) 14 x 250.000 3.500.000 Jumlah 82.866.250.000	110.000.000 2.584.000.000 2.734.000.000 873.000.000 6.301.000.000	1. Dana Pembagian Armada a. Kapal diudak 32 x 2.500.000 80.000.000 b. Kapal compreg 639 x 2.000.000 1.278.000.000 c. Kapal fiber 1313 x 1.000.000 1.313.000.000 d. Kapal kayu 1165 x 250.000 291.000.000 e. Penggantian alat RN Adiraja 11.300.000 Jumlah 2.973.550.000 2. Dana Pembagian Nelayan a. Sentolokawat 4295 x 650.000 2.791.750.000 b. Pandanarang 2165 x 650 1.407.250.000 c. Sidakaya 1521 x 650 988.650.000 d. PPNC 3328 x 650.000 2.163.200.000 e. Tegal Katilayu 1448 x 650.000 941.200.000 f. Lengkong 1.100.450.000 g. Tambakreja 900x 650.000 585.000.000 h. Donan 1287 x 650.000 722.000.000 i. Karang Talun 419 x 650.000 270.000.000 j. Tritih Kulon 612 x 650.000 397.800.000 k. Adiraja 505 x 650.000 329.250.000 l. Jetis 298 x 650.000 193.700.000 m. Ujungalang 850 x 650.000 552.500.000 n. Ujung gagak 676 x 650.000 439.400.000 o. Kutawaru 225 x 650.000 146.250.000 p. Panikel 454 x 650.000 295.100.000 Jumlah 12.971.150.000 Lain-lain : Dana DPC HNSI dan TIM SAR 5% 900.000.000 Biaya TIM 147.900.000 Janda Jompo dan Masjid 331.000.000 Sisa KTA 21.263 -20.675 : 587 381.500.000 Biaya Operasional 294.900.000 Total 2.055.300.000 Jumlah Total 18.000.000.000	80.000.000 1.278.000.000 1.313.000.000 291.000.000 11.300.000 2.973.550.000 2.791.750.000 1.407.250.000 988.650.000 2.163.200.000 941.200.000 1.100.450.000 585.000.000 722.000.000 270.000.000 397.800.000 329.250.000 193.700.000 552.500.000 439.400.000 146.250.000 295.100.000 12.971.150.000 900.000.000 147.900.000 331.000.000 381.500.000 294.900.000 2.055.300.000 18.000.000.000
2	MT. Lucky Lady Kejadian 10 September 2004 Bendera : Malta Berisi Seria Crude (minyak ringan 30° API) dari Brunei untuk Cilacap Kompartemen no 1 ± 5300 m ³	Tuntutan ganti rugi nelayan 1. Perahu sangat kotor terkena limbah 2. Kerusakan alat tangkap 3. Kerusakan biota laut dan ekosistem yang ada pada segara anakan 4. Mengakibatkan menurunnya mata pencaharia Tuntutan ganti kerugian : c. anggota nelayan 22.305 org x 30.000 x 180 hr 120.447.000.000 f. inboard 379 x 4.000.000 1.895.000.000 g. fiberglass 2.826 x 2.000.000 5.652.000.000 h. jukung kayu 1.224 x 1.000.000 1.024.000.000 i. alat tangkap 150 x 150.000 22.500.000 Jumlah 132.332.500.000	120.447.000.000 1.895.000.000 5.652.000.000 1.024.000.000 22.500.000 132.332.500.000	Hasil Negosiasi Tuntutan Ganti Rugi 1. Kerugian Ekonomi Kerugian nelayan Kerugian sektor pariwisata 14.000.000.000 2. Kerugian Biaya Operasional dan Lingkungan 25.000.000 Total 14.025.000.000 Biaya operasional : Operasional sekretariat tim 371.350.950 Operasional LH 238.649.050 Operasional negosiasi 75.000.000 Operasional DKP 8.000.000 Operasional 4 kecamatan 19.500.000 Operasional Dinas Perhubungan 2.500.000 Total 715.000.000 Biaya PAM : Adpel 194.000.000 Kodim 50.000.000 Polres 90.000.000 TNI AL 190.000.000 Total 524.000.000 Jumlah Total 15.264.000.000	14.000.000.000 25.000.000 14.025.000.000 371.350.950 238.649.050 75.000.000 8.000.000 19.500.000 2.500.000 715.000.000 194.000.000 50.000.000 90.000.000 190.000.000 524.000.000 15.264.000.000
3	MT. Martha Petrol Kejadian 20 Mei 2015 Bendera : Indonesia	Tuntutan Ganti Rugi HNSI 1. Perbersihan kawasan Laut Cilacap 2. Kompensasi kepada nelayan anggota HNSI - 13.900 org x 15 harix 100.00 3. Ganti rugi alat tangkap perikanan	20.850.000.000	Berita Acara Tindak Lanjut Penyelesaian Tumpahan Minyak (oil spill) di Perairan Teluk Cilacap, antara Drs. Anjar Mugiono MM, Kepala BLH	

IMO 8806199 Jenis minyak Arabian Light Crude	- 21.200 jaring x 350.000 4. Ganti rugi pembersihan kapal dan perahu nelayan - kapal duduk 382 x 1.500.000 - kapal compreg 878 x 1.500.000 - perahu jukung kayu 1.984 x 500.000 Total 5. Ganti rugi kerusakan lingkungan yang sebabkan turunnya hasil tangkapan ikan Jumlah Total	7.420.000.000 764.000.000 1.317.000.000 5.230.000.000 8.303.000.000 4.160.000.000 40.733.000.000	Cilacap dan Eko Hermanto, General Affairs Manager PT. Pertamina RU IV Cilacap. Tertanggal 21 September 2015, Hotel Ambarukmo Yogyakarta. Dituangkan dalam Berita Acara KLHK dalam sub judul : A. Penanganan masalah sosial akibat tumpahan minyak. Karena pencabutan tuntutan ganti rugi dari HNSI Cabang Cilacap, Pertamina telah menyerahkan dana talangan sebagai kompensasi jasa pengambilan ceceran minyak untuk jumlah nelayan 10.674 orang Sebesar 4.250.575.000 Jumlah Total	4.250.575.000
---	--	--	--	----------------------

Sumber : Disarikan dari hasil penelitian penulis

Tabel 9. Data Produksi dan Raman TPI di Kabupaten Cilacap Tahun 2015-2016

Nama TPI	Tahun 2015		Tahun 2016		Naik/Turun		
	Produksi (kg)	Raman (Rp)	Produksi (kg)	Raman (Rp)	Produksi (kg)	Harga (Rp)	%
Sentolokawat	1.735.109,50	4.905.892.750,00	280.799,50	1.065.269.000,00	1.454.310,00	3.840.623.750,00	-78
Pandanarang	126.870,00	7.358.984.660,00	14.551,50	1.547.289.600,00	112.318,50	5.811.695.060,00	-79
Sidakaya	130.068,10	16.740.124.400,00	71.161,00	9.820.333.100,00	58.907,10	6.919.791.300,00	-41
Tegal katilayu	965.738,70	6.980.046.530,00	274.038,03	3.979.246.000,00	691.700,67	3.000.800.530,00	-6
Lengkong	550.509,20	4.749.258.400,00	53.588,20	782.948.000,00	496.921,00	3.966.310.400,00	-84
TPSC	3.126.368,80	23.267.729.500,00	2.048.267,50	18.931.709.300,00	1.078.101,30	4.336.020.200,00	-19
Kemiren	699.828,85	5.310.818.930,00	218.958,00	3.339.435.440,00	480.870,85	1.971.383.490,00	-37
Donan	598.742,66	3.364.427.280,00	904.936,00	5.799.920.000,00	305.193,34	2.435.492.720,00	-72
Jumlah	7.933.235,81	72.677.282.450,00	3.866.299,73	45.266.150.440,00	4.066.936,08	27.411.132.010,00	-38

Sumber : Laporan Pertanggungjawaban Pengurus KUD “Mino Sroyo” Cilacap, Rapat Anggaran Tahunan (RAT) Tutup Buku Tahun 2016.

Kondisi pencemaran yang menyebabkan nelayan tradisional menjadi korban langsung, dapat dilihat dari data diatas (Kondisi perikanan tangkap menurut Laporan Pertanggungjawaban Pengurus KUD Mino Sroyo Cilacap). Perolehan ikan menurun, dilihat dari tahun 2015 total tangkapan 7.933.235,81 kg dengan perolehan harga sebesar Rp. 72.677.282.450,- menjadi di tahun 2016 total tangkapan 3.866.299,73 kg dengan perolehan harga sebesar Rp. 45.266.150.440,-

Kondisi ini merupakan kondisi kotor, karena pada tahun 2015 pencemaran terjadi pada bulan Mei 2015. Data inipun hanya data milik HNSI, sementara pemerintah tidak mendukung tuntutan ganti kerugian melalui data dinas perikanan setempat. Kondisi penurunan tangkapan ikan ini membuat nelayan mengajukan tuntutan ganti kerugian kepada Pertamina sebagai pelaku usaha minyak yang bertanggung jawab atas kapal tanker pengangkut minyak Pertamina. Tuntutan nelayan kepada pihak Pertamina kali ini berbeda dengan tuntutan ganti rugi terdahulu (dua kapal tanker yaitu, *MT. King Fisher* dan *MT. Lucky Lady* yang berbendera Malta, mempunyai sertifikat asuransi P&I, CLC, sehingga mendapat ganti kerugian) yang di dampingi oleh pemerintah. Kali ini tuntutan ganti kerugian nelayan dilakukan sendirian kepada pihak Pertamina atas pencemaran kapal tanker *MT. Martha Petrol* yang berbendera Indonesia serta tidak memegang sertifikat asuransi P&I, CLC.

DPC HNSI Kabupaten Cilacap mengajukan permohonan Ganti rugi sebagai berikut :

1. Agar dilakukan pembersihan kawasan laut Cilacap dari tumpahan minyak secara cermat dan menyeluruh baik yang ada diatas permukaan laut dan dibawah permukaan laut;
2. Memberikan kompensasi terhadap warga nelayan anggota HNSI Cilacap yang karena akibat pencemaran tersebut tidak melaut/mencari nafkah sebesar 13.900 orang x 15 hari x @ Rp. 100.000,- = Rp. 20.850.000.000 (dua puluh milyar delapan ratus lima puluh juta rupiah);
3. Ganti rugi alat tangkap perikanan (jaring) milik nelayan yang rusak akibat tumpahan minyak, jumlah jaring yang rusak 21.200 buah jaring x Rp. 350.000,- = Rp. 7.420.000.000,- (tujuh milyar empat ratus dua puluh juta rupiah);
4. Ganti rugi pembersihan kapal dan perahu nelayan yang kotor akibat tumpahan minyak tersebut berjumlah, kapal duduk 382 buah x Rp. 2.000.000,- = Rp. 764.000.000,-, kapal compreg 878 buah x Rp. 1.500.000,- = Rp. 1.317.000.000,-, perahu jukung fiber 5.230 buah x Rp. 1.000.000 = Rp. 5.230.000.000,-, perahu jukung kayu 1.984 buah x Rp. 500.000,- jumlah = Rp. 992.000.000,-. Jumlah keseluruhan menjadi 8.303.000.000,- (delapan milyar tiga ratus tiga juta rupiah);
5. 1.5.Ganti rugi kerusakan lingkungan akibat tumpahan minyak yang menyebabkan turunnya hasil penangkapan ikan Rp. 4.160.000.000,- (empat milyar seratus enam puluh juta rupiah). Total jumlah permohonan ganti rugi sebesar Rp. 40.733.000.000,- (empat puluh milyar tujuh ratus tiga puluh tiga juta rupiah).

Selanjutnya DPC HNSI mengajukan permohonan kepada Syahbandar setempat untuk menahan Kapal Tanker *MT Martha Petrol* untuk tidak diijinkan berlayar. Surat tersebut ditujukan kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap dengan perihal permohonan tidak memberikan ijin berlayar bagi kapal tanker *MT. Martha Petrol* Belawan IMO. 8806199, nomor surat A.59/HNSI/Cp/VI/2015, tertanggal 3 Juni 2015. Dalam surat tersebut, HNSI

meminta kepada syahbandar untuk :

1. Berdasarkan fakta-fakta baru yang kami dapatkan ternyata pencemaran akibat tumpahan minyak di laut Cilacap berasal dari kapal tanker Martha Petrol Belawan IMO. 8806199 yang telah membawa minyak jenis MFO (*Marine Fuel Oli*) 180 sebanyak 24.000 kilo liter dan telah menabrak karang pada tanggal 3 Mei 2015;
2. Penjelasan resmi dari General Manager Pertamina RU IV Cilacap dalam konferensi pers pada hari Senin tanggal 1 Juni 2015 menyatakan bahwa sumber pencemaran akibat tumpahan minyak di laut Cilacap setelah diadakan penelitian secara seksama di laboratorium berjenis MFO 180 yang diangkut oleh kapal tanker *MT. Martha Petrol* Belawan IMO.8806199;

Dengan fakta-fakta yang ada maka untuk penyelesaian pertanggungjawaban dari kapal tersebut kami mohon kiranya kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap berkenan untuk tidak memberikan dan tidak mengeluarkan ijin berlayar bagi kapal tersebut sampai urusan dengan DPC HNSI sebagai satu-satunya organisasi nelayan di Cilacap diselesaikan. Pada tanggal 22 Mei 2015, Direktur Jenderal Perhubungan Laut mengeluarkan Surat Keputusan dengan Nomor KL.304/4/11/DN-15 tentang Pemberian Izin Kegiatan *Salvage MT. Martha Petrol* Kepada PT. Salvindo Perdanatama.

Dirjend Perhubungan Laut memutuskan tentang pemberian ijin kegiatan *salvage MT. Martha Petrol* kepada PT. Salvindo Perdanatama. Ini

diberikan untuk melaksanakan kegiatan *salvage* berupa penyelamatan terhadap *MT. Martha Petrol* yang kandas di perairan Cilacap pada posisi koordinat 07045.039'S/109003.178'E, berdasarkan Surat Penunjukan *Salvage MT. Martha Petrol* dari PT. Waruna Nusa Sentana kepada PT. Salvindo Perdanatama Nomor 1910/WNS-JKT/V/2015 tanggal 21 Mei 2015. Kewajiban pemegang ijin kegiatan :

1. melengkapi dengan ijin mempekerjakan tenaga asing dari instansi yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk penggunaan tenaga asing;
2. mendapatkan *clearance in* dan *clearance out* atas kapal kerja yang digunakan kepada Syahbandar Cilacap;
3. menjaga kelestarian lingkungan laut;
4. memasang rambu-rambu navigasi selama pelaksanaan pekerjaan guna menjamin keselamatan pelayaran;
5. melaporkan pelaksanaan kegiatan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut selambat-lambatnya 1 (satu) bulan setelah dikeluarkannya ijin kegiatan ini atau dalam 2 (dua) minggu setelah selesai kegiatan;
6. mentaati ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air;
7. menyediakan fasilitas yang diperlukan bagi pengawas yang ditunjuk Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
8. dalam jangka waktu selambat-

lambatnya 1 (satu) bulan setelah memperoleh ijin kegiatan, perusahaan harus telah melaksanakan secara nyata kegiatannya;

9. membayar penerimaan negara bukan pajak (PNBP) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan, yakni Jasa kenavigasian, Ijin kegiatan *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebesar Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah).

Ijin kegiatan ini dapat dicabut apabila pemegang ijin kegiatan tidak mematuhi kewajiban, pengawasan dan pelaporan kegiatan *Salvage MT. Martha Petrol* dilaksanakan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap. Berdasarkan surat dari HNSI kepada KLHK atas tuntutan ganti kerugian atas pencemaran minyak *MT. Martha Petrol*, pihak KLHK melakukan verifikasi lapangan. Pada hari Minggu, 31 Mei 2015, pukul 15.20 WIB dilakukan verifikasi lapangan adanya dugaan sengketa lingkungan hidup dari Direktorat Jenderal penegakkan hukum KLHK.

Verifikasi terkait insiden tumpahan minyak terkait dugaan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan terhadap PT. Pertamina (Pesero) RU. IV Cilacap dan Media Lingkungan yang tercemar/rusak : perairan pesisir Teluk Penyu dan sekitarnya, dengan lokasi/tempat di Teluk Penyu Cilacap. Melalui kegiatan sebagai berikut : 1. koordinasi dengan BLH dan DKP Kabupaten Cilacap; 2. Pertemuan dengan PT. Pertamina (Persero) RU. IV Cilacap;

3. Kunjungan ke *Single Point Mooring* (SPM) dan Teluk Penyu; 4. Kunjungan dan wawancara dengan nelayan dan HNSI Kabupaten Cilacap; 5. Pengambilan foto/dokumen; 6. Pembuatan berita acara.

Dari verifikasi tersebut ditemukan fakta-fakta bahwa, PT. Pertamina (Persero) RU IV adalah perusahaan yang bergerak di bidang pengolahan minyak bumi; pada tanggal 20 Mei 2015 jam 22.52 WIB, *hose string #A* SPM RU IV bocor. Jarak SPM dengan terminal tanki timbun RU IV dan pantai adalah 16 mil laut (25,6 km). Akibat bocoran tersebut ada minyak mentah yang terlepas ke laut. Bocoran tersebut langsung ditanggulangi oleh tim RU. IV Cilacap dengan cara, mengisolasi sebaran minyak dengan *oil boom* untuk mengurangi minyak yang lolos ke pantai dan menyemprot sebaran minyak dengan *dispersant* termasuk minyak yang lolos dari *oil boom*; pada jam 22.53 transfer dari kapal ke tanki darat dihentikan dan pada jam 23.15 WIB, sumber bocoran di *string A* ditutup. Pada tanggal 21 Mei 2015, PT Pertamina (Persero) RU. IV telah melakukan penyisiran wilayah pantai mulai dari perairan Teluk Penyu sampai Pantai Widara Payung (sepanjang 20 km) untuk memastikan ada tidaknya sebaran minyak di pantai tersebut. Hasil penyisiran tidak ditemukan adanya sebaran minyak. Kondisi perairan di SPM sudah dalam keadaan bersih.

Pada tanggal 23 Mei 2015 pukul 13.00 WIB transfer ALC dari SP dilanjutkan dengan menggunakan *string #B* dan dinyatakan tidak ada lagi kebocoran di SPM. proses transfer selesai pada tanggal 27 Mei 2015 pukul 03.06 WIB; Pada tanggal 23 Mei 2015 sampai 24 Mei 2015 Tim Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan melakukan verifikasi ke lokasi kejadian (SPM dan

Pesisir Pantai Teluk Penyu), masih ditemukan spot-spot minyak di area Karang Bolong Nusakambangan dengan luas 10 x 50 meter persegi. Tim Pertamina (Persero) RU. IV Cilacap tetap melakukan tindakan penanggulangan untuk sebaran minyak yang masih tersisa di perairan.

Berdasarkan informasi dari PT. Pertamina (Persero) RU. IV Cilacap pada tanggal 3 Mei 2015, kapal MT. Martha Petrol mengalami kandas di antara *bouy* 1 dan *bouy* 3 dengan kemiringan 80 serta mengalami kebocoran *bunker* bahan bakar dan *forward peak tank*. Posisi kapal kandas berada di luar otoritas Pertamina RU. IV (sekitar 3 km sebelah timur Pantai Teluk Penyu). Penanganan kapal selanjutnya memerlukan waktu untuk perijinan dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Cilacap. Ijin dari Kementerian Perhubungan Dirjend Perhubungan Laut dikeluarkan pada tanggal 22 Mei 2015 untuk penyelamatan (*salvage*) kapal; pada tanggal 23 Mei 2015 awak *owner* MT Martha Petrol akan melakukan *ship to ship* (STS) transfer kargo, namun masih menunggu MT Medelin Expo sebagai kapal penerima. Kapal MT. Medelin Expo tiba pada 27 Mei 2015; pada hari senin tanggal 25 Mei 2015 pukul 04.00 WIB ditemukan ada sebaran minyak di pantai Teluk Penyu. PT. Pertamina (Persero) RU. IV langsung melakukan penanggulangan dengan melokalisir sebaran minyak dengan penaburan *cellusorb* (sejenis *absorbent*), serta dilakukan pengumpulan sebaran minyak yang ada di pantai Teluk Penyu untuk selanjutnya dikirim ke kilang.

Pada saat penanggulangan dilakukan pengamanan lokasi kejadian oleh Pertamina dibantu oleh aparat TNI dan Polri serta menghimbau masyarakat untuk tidak turut serta melakukan pengumpulan minyak, pada kenyataannya

masyarakat tidak mengindahkan himbauan tersebut; pada tanggal 26 Mei 2015, PT Pertamina (Persero) RU. IV bersama masyarakat melakukan pembersihan pesisir pantai dari sisa-sisa *celluorb* dan sampah-sampah terkontaminasi minyak yang ada di pantai Teluk Penyu; PT. Pertamina (Persero) RU. IV telah menerima data-data otentik dari masyarakat baik nelayan maupun masyarakat umum yang menuntut ganti rugi atas kejadian tumpahan minyak; PT. Pertamina (Persero) RU. IV juga telah melakukan koordinasi dengan HNSI Kabupaten Cilacap dalam rangka penyelesaian tuntutan untuk diselesaikan secara kekeluargaan; pada tanggal 28 Mei 2015 pukul 19.00 WIB dilakukan pemindahan sebagian *cargo* (35.000 bbl vs 200.000 bbl) ke MT. Medelin Expo setelah mendapat ijin dari Kementerian Perhubungan Dirjen Hubla tertanggal 22 Mei 2015. Pada tanggal 29 Mei 2015 pukul 17.30 WIB kapal MT. Martha Petrol dipindahkan ke *anchorage area* (3 mill dari posisi sebelumnya ke arah laut lepas); pada tanggal 29 Mei 2015 PT.

Pertamina (Persero) RU. IV Cilacap bersama dengan BLH Kabupaten Cilacap, Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang (DCKTR) Kabupaten Cilacap, Dinas Pariwisata Kabupaten Cilacap, DKP2SKSA Kabupaten Cilacap, TNI dan Polri serta peserta Latsitarda Jawa Tengah melakukan *coastal clean up* di sepanjang pantai Teluk Penyu; pada tanggal 30 Mei 2015, Tim KLHK, BLH Kabupaten Cilacap, DKP2SKSA Kabupaten Cilacap dan PT Pertamina (Persero) RU IV Cilacap melakukan tinjauan lapangan ke SPM, lokasi MT. Martha Petrol, masyarakat dan HNSI Cilacap. Dari paparan kejadian pencemaran minyak oleh Pertamina Cilacap yang merupakan kilang terbesar yang ada di Indonesia kerusakan

yang ditimbulkan bagi ekosistem laut Cilacap tentu saja sangat besar. Namun kepekaan pemerintah dan pihak pelaku usaha minyak tidak responsif dalam memahami kepentingan ekosistem laut. Kondisi ini menandakan bahwa, pemahaman tentang bagaimana merawat dan memelihara alam semesta tempat tinggal makhluk hidup belum didapat baik oleh institusi pemerintah, dalam hal ini KLHK, KKP, Kementerian Perhubungan, serta Pemerintah Propinsi dan Kabupaten setempat. Penanganan pencemaran masih sangat tradisional dengan pemberian kompensasi pembersihan bagi nelayan karena membantu melakukan pembersihan cecceran minyak di sepanjang pantai teluk penyu. Penolakan pembayaran tuntutan ganti kerugian yang dilakukan Pertamina tidak difasilitasi oleh pemerintah dengan alasan kapal berbendera Indonesia dan tidak memiliki asuransi P&I, CLC. Dari sisi tidak dilaksanakannya kewajiban asuransi P&I, CLC, berarti Pertamina sudah melakukan kesalahan dengan tidak melaksanakan kewajiban sebagai persyaratan dari transportasi tanker. Pihak KSOP juga telah lalai dalam melaksanakan kewajiban sebagai otoritas negara dalam memberikan ijin kapal tanker memasuki wilayahnya terutama sebagai tindakan pencegahan pencemaran dan kehati-hatian pencemaran.

Jika kita berpikir tentang kontradiksi antara Pertamina sebagai sumber penghasilan ekonomi negara, maka disisi seberang kita akan melihat pada sisi potensi perikanan dan pemanfaatannya oleh masyarakat dan nelayan tradisional. Ada dua sisi yang sangat sulit disatukan, saat harus melakukan pilihan dalam hal terjadi pencemaran minyak, pertanyaan terpenting dan mendasar adalah, siapakah yang harus diuntungkan?, atau siapakah

yang harus dirugikan? atau bagaimanakah menimbang keadilan untuk penyelesaian pencemaran tersebut. Jawaban yang akan dibuat tentu saja harus mendasarkan pada filosofis dasar kepentingan yang akan dipilih dalam penyelesaian pencemaran tersebut. Secara filosofis, mengingat pada norma dasar Pancasila dan UUD 1945, Pada sila kelima tentang Keadilan Sosial dan Pasal 33 UUD 1945 tentang cabang-cabang produksi yang penting dikuasai oleh negara dengan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, kita dapat melihat filosofis ekologis yang dianut oleh sistem hukum Indonesia.

Keadilan ekologi sosial (ekososial) yang dianut sebagai sebuah kombinasi dari demokrasi sosial ekonomi oleh Indonesia. Sebetulnya dalam modernitas demokrasi sosial ekonomi Indonesia sudah menjadi arah negara dengan ditambahkan Ayat (4) pada Pasal 33 UUD 1945 yang secara implisit mencantumkan keadilan ekologi dengan rumusan; Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan dan kesatuan ekonomi nasional.

Lebih lanjut keadilan ekososial direalisasikan dalam peraturan perundang-undangan yang tertuang dalam UUPPLH, Undang-undang Kelautan serta kebijakan kelautan dan kementerian yang terbentuk (Kemenko Kemaritiman dan KKP) untuk konsent merealisasikan keadilan ekososial di bidang kelautan. Modernisasi ekologis mengimplikasikan sebuah kemitraan dimana pemerintah, kalangan bisnis, pecinta lingkungan yang moderat dan ilmuwan bekerja sama dalam merestrukturisasi ekonomi politik kapitalis melalui pendekatan pelestarian lingkungan (Giddens, 2000.).

Seperti kasus pencemaran Cilacap, modernisasi ekologis akan tercapai bila pemerintah melakukan pendekatan pelestarian lingkungan, namun pelestarian lingkungan ditingalkan. Ganti rugi lingkungan tidak pernah disinggung apalagi sampai kepada *restitutio in integrum* untuk ekosistem laut. Kali ini Keadilan eko-sosial dipahami sebagai sebuah kekhususan demokrasi ekonomi Pancasila. Keadilan lingkungan adalah sebesar-besar kemakmuran rakyat, dan ini *resultant* dalam parameter ukuran yang “adil”. Adil berpihak pada ekonomi kelautan dengan konteks kemaritiman yaitu pemahaman perdagangan atau keuntungan. Akan sangat jelas adil disini akan membahas tentang sebsar besar kemakmuran rakyat. Apabila Pertamina dipaksakan membayar ganti kerugian termasuk lingkungan dan biaya pemulihan, maka Pertamina akan merugi, sedangkan Pertamina adalah Badan Usaha Milik negara dimana penghasilan Pertamina untuk berkontribusi bagi masyarakat.

Jelas disini bahwa keadilan eko-sosial bagi lingkungan di Indonesia masih berorientasi *antroposentrisme*, belum pada *ekosentrisme*. *Centris* terpenting adalah manusia, dalam hal ini adalah masyarakat, sebesar-besar kemakmuran rakyat. Jelas pula pengabaian terhadap korban nelayan tradisional apabila disandingkan dengan kemakmuran rakyat. Keadilan ekososial belum mengarah pada keadilan ekologis yang sesungguhnya karena masih bercorak *antroposentrisme*. Konsep keadilan lingkungan dalam sistem hukum Indonesia masih bercirikan pada keadilan sosialisme, dengan menegaskan kepentingan individu, mengutamakan pada kebersamaan dan kesetaraan. Sebagaimana Giddens merumuskan tentang karakteristik Sosial Klasik (kiri

lama) yang bercirikan antara lain; keterlibatan negara yang cukup luas dalam kehidupan sosial dan ekonomi, negara mendominasi masyarakat madani, kolektivisme, peran pasar yang dibatasi; ekonomi sosial atau campuran, dan kesadaran ekologis rendah.

Modernitas ekologis yang diharapkan dapat dicapai melalui UUPPLH dan Undang-undang Kelautan, melalui prinsip-prinsip kehati-hatian, pertanggungjawaban langsung dan seketika, dan pencemar membayar serta konsep ekonomi biru sebetulnya mengharapkan kemajuan ilmiah dan ekonomi yang tidak bertentangan dengan kebebasan individu melakukan eksploitasi terhadap sumber daya laut namun harus memenuhi prinsip risiko. Prinsip bahwa semua masyarakat memiliki kesempatan memanfaatkan lautnya merupakan prinsip *fairness* dalam kesetaraan berpeluang untuk berkontribusi aktif dalam pembangunan sebagaimana teori keadilan John Rawls sepanjang terdistribusi secara adil melalui pemenuhan risiko yang muncul.

Prinsip *fairness* dalam mengakses sumber daya alam berbanding terbalik pada perlindungan negara terhadap warganya secara adil sebagaimana konsep keadilan distributif Aristoteles. Hal ini berlaku pula dalam hal terjadi kerugian atau risiko. Kerugian yang muncul haruslah diperhitungkan sebagai risiko yang harus ditanggung. Sebetulnya konsep ini sudah diterapkan dalam sistem pertanggungjawaban pencemaran minyak akibat kecelakaan kapal tanker melalui sebuah pengalihan risiko atau tanggung jawab (klausula eksonerasi) melalui kewajiban asuransi laut (P&I, CLC). Keadilan ekososial, seharusnya diterjemahkan sebagai sebuah kesempatan untuk kesetaraan atau *fairness* dalam

memanfaatkan dan mengelola sumber daya laut, namun tentu saja dengan pembatasan tanggung jawab atau risiko yang melekat dalam hal terjadi pencemaran atau kerusakan laut.

Kasus pencemaran di Cilacap secara keadilan ekososial dalam perspektif ekosentrisme menjadi memenuhi nilai keadilan lingkungan laut. Namun bila dilihat secara *aphrosentrisme* penyelesaian kasus pencemaran minyak di Cilacap menjadi memenuhi nilai keadilan, karena masyarakat meskipun tidak diberi ganti kerugian, mereka diberikan kompensasi pembersihan ceceran minyak di pantai, sehingga penghasilannya selama tidak melaut tergantikan. Prinsip-prinsip hukum lingkungan disimpangi dalam penyelesaian kasus, dan intitusi serta pelaku usaha minyak yang melakukan pelanggaran kewajiban tidak diberikan sanksi. Dominasi negara dalam memilah kepentingan prioritas sedemikian kuat, mengesampingkan kepentingan lingkungan laut. Pelaku usaha tidak dibebani kewajiban akan tanggung jawab dan risiko yang ketat akan usahanya.

Simpulan

Modernitas ekologis yang diharapkan dapat dicapai melalui UUPPLH dan Undang-undang Kelautan, melalui prinsip-prinsip kehati-hatian, pertanggungjawaban langsung dan seketika, dan pencemar membayar serta konsep ekonomi biru sebetulnya mengharapkan kemajuan ilmiah dan ekonomi yang tidak bertentangan dengan kebebasan individu melakukan eksploitasi terhadap sumber daya laut namun harus memenuhi prinsip risiko. Prinsip bahwa semua masyarakat memiliki kesempatan memanfaatkan lautnya merupakan prinsip fairness dalam kesetaraan berpeluang untuk berkontribusi aktif dalam

pembangunan sebagaimana teori keadilan John Rawls sepanjang terdistribusi secara adil melalui pemenuhan risiko yang muncul. Kasus pencemaran di Cilacap secara keadilan ekososial dalam perspektif ekosentrisme menjadi memenuhi nilai keadilan lingkungan laut. Namun bila dilihat secara *aphrosentrisme* penyelesaian kasus pencemaran minyak di Cilacap menjadi memenuhi nilai keadilan, karena masyarakat meskipun tidak diberi ganti kerugian, mereka diberikan kompensasi pembersihan ceceran minyak di pantai, sehingga penghasilannya selama tidak melaut tergantikan. Prinsip-prinsip hukum lingkungan disimpangi dalam penyelesaian kasus, dan intitusi serta pelaku usaha minyak yang melakukan pelanggaran kewajiban tidak diberikan sanksi. Dominasi negara dalam memilah kepentingan prioritas sedemikian kuat, mengesampingkan kepentingan lingkungan laut. Pelaku usaha tidak dibebani kewajiban akan tanggung jawab dan risiko yang ketat akan usahanya.

Daftar Pustaka

- Achmad, Ali, 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Yasrif Watampone, Jakarta.
- Achmadi, Asmoro, 2009, *Filsafat Pancasila dan Kewarganegaraan*, RaSAIL, Semarang.
- Adolf, Huala, 2002, *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Edisi Revisi, PT. Raja Grafindo, Jakarta.
- Agustina, Rosa, dkk, 2012, *Hukum Perikatan (Law of Obligations)*, Ed.1., Pustaka Larasan, Denpasar, Universitas Indonesia, Jakarta, Universitas Leiden, Universitas Groninge.
- Albert Gore, 1995, *Marine Degradation*

- from Land Based Activities: A Global Concern*, Artikel dalam U.S. Department of States Dispatch, Vol. 6: No. 46.
- Anthony Giddens, 2000, *The Third Way, Jalan Ketiga Pembaharuan Demokrasi Sosial*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Apeldoorn, L.J. Van, 1983, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Ariadno, Melda Kamil, 2007, *Hukum Internasional Hukum yang Hidup*, Diadit Media, Jakarta.
- Asshiddiqie, Jimly, 2009, *Green Constitution: Nuansa Hijau Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- <http://prasetya.ub.ac.id/berita/Kementerian-Kelautan-Gandeng-UB-Terapkan-Blue-Economy-9389-id.htm>,
- Jelamu Ardu Marius, 2006, *Perubahan Sosial*, Jurnal Penyuluhan, Kajian Analitik, Institut Pertanian Bogor, Vol. 2, No. 2, September 2006
- Mangku, D. G. S. (2012). Suatu Kajian Umum tentang Penyelesaian Sengketa Internasional Termasuk di Dalam Tubuh ASEAN. *Perspektif*, 17(3).
- Mangku, D. G. S. (2013). Kasus Pelanggaran Ham Etnis Rohingya: Dalam Perspektif ASEAN. *Media Komunikasi FIS*, 12(2).
- Media Keuangan, Transparansi Informasi Kebijakan Fiskal, 2015, *Ekonomi Biru, Harapan Baru Konsep Pembangunan yang Ramah terhadap Alam Potensi menjadi Landasan Program dan Kebijakan di Sektor Maritim*, Volume X, Nomor 91, April 2015.
- Periani, A., & Mangku, D. G. S. Implementation Of Asean Convention On Counter Terrorism In Eradication Of Terrorism That Happens In The South Asia Area.
- Purwanto, H., & Mangku, D. G. (2016). Legal Instrument of the Republic of Indonesia on Border Management Using the Perspective of Archipelagic State. *International Journal of Business, Economics and Law*, 11(4).
- Purwanto, H., & Mangku, D. G. S. Border Security In Indonesia And Papua New Guinea.
- Purwendah, E., Mangku, D., & Periani, A. (2019, May). Dispute Settlements of Oil Spills in the Sea Towards Sea Environment Pollution. In *First International Conference on Progressive Civil Society (ICONPROCS 2019)*. Atlantis Press.
- SETIAWATI, N., Mangku, D. G. S., SH, L. M., Yuliartini, N. P. R., & SH, M. (2019). Penyelesaian Sengketa Kepulauan Dalam Perspektif Hukum Internasional (Studi Kasus Sengketa Perebutan Pulau Dokdo antara Jepang-Korea Selatan). *Jurnal Komunitas Yustisia*, 2(1).