

Tumpahan Minyak di Laut China Timur: Kajian Kes Tumpahan Minyak Kapal Sanchi

(Oil Spills in the East China Sea: A Case Study of the Sanchi Tanker Oil Spill)

MAHFUZH HAMIZAH BINTI MOHD ARIFF
NURUL IMAN BINTI KHAIRUL ANWAR
NUR ILYANA BINTI EZWAN

ABSTRAK

Kejadian tumpahan minyak di lautan merupakan suatu masalah yang tidak asing kepada masyarakat dunia. Masalah ini adalah berpunca daripada pelbagai faktor seperti pelanggaran kapal dan penggunaan kapal berbendera Panama atau 'Flag of Convenience' yang telah uzur. Kajian ini merupakan kajian kes pelanggaran kapal di Laut China Timur yang berlaku di antara kapal Sanchi dan kapal CF Crystal yang mengakibatkan tumpahan minyak yang besar berlaku di kawasan tersebut. Setelah hampir empat tahun kejadian tersebut berlaku, kajian ini dilakukan untuk meneliti semula aspek liabiliti dan tanggungan negara perairan pantai serta negara pemilik kapal tersebut apabila berlakunya pelanggaran kapal dan tumpahan minyak. Kajian ini juga dilakukan untuk mengenalpasti undang-undang antarabangsa yang terlibat dalam mengawal selia isu tumpahan minyak di laut. Antara undang-undang antarabangsa yang mengawal selia tumpahan minyak adalah seperti Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa Persatuan Bangsa-Bangsa Bersatu, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Civil Liability Convention), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), 1973/1978 dan Northwest Pacific Action Plan (NOWPAP). Kaedah kajian perpustakaan dilakukan dengan meneliti artikel-artikel dan laporan kes berkaitan pelanggaran kapal Sanchi dan CF Crystal serta tumpahan minyak. Kajian mendapati bahawa Negara China hendaklah bertanggungjawab untuk membersihkan tumpahan minyak yang berlaku kerana tumpahan minyak itu berlaku di kawasan Zon Ekonomi Eksklusif China manakala kapal Sanchi pula bertanggungjawab membayar perbelanjaan-perbelanjaan yang diperlukan untuk membersihkan kawasan tumpahan minyak tersebut.

Kata kunci: tumpahan minyak, kapal Sanchi, Zon Ekonomi Eksklusif China, liabiliti Laut China Timur, perlindungan dan pemeliharaan persekitaran laut

ABSTRACT

The issue of Oil spills is a recurring problem that happens in the sea. This problem is caused by various factors such as ship collisions and the usage of old Panama-flagged ships or 'Flag of Convenience'. This article is a case study of a ship collision that occurred in the East China Seas between the Sanchi and CF Crystal Ship that caused a significant oil spill in the area. Four years after the incident, this study is done to re-analyze the aspects of liabilities along with the duties of the coastal states and flag states in the events of marine disasters such as collisions and oil spills. This study is also conducted to identify the international laws involved to regulate the issue of maritime oil spills. Among the international laws to regulate oil spills are the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Civil Liability Convention), International Convention for the Prevention of Pollutions from Ships (MARPOL), and the Northwest Pacific Action Plan (NOWPAP). The library research method was implemented by analysing articles and case reports on the collision between the Sanchi ship and the CF Crystal ship and articles on oil spills. This study finds that China is responsible for the cleanup activities of the oil spill since the incident occurred in the Exclusive Economic Zone of China. At the same time, the Sanchi ship is responsible for compensating the fees to clean up the areas affected by the oil spill.

Keywords: oil spill, Sanchi ship, China Exclusive Economic Zone, Liability, East China Sea, marine environment protection and conservation

PENGENALAN

Tumpahan minyak merupakan permasalahan yang paling kerap berlaku dan menjadi penyumbang kepada kerosakan di lautan. Pada sekitar tahun 1960-an, turut dikatakan bahawa pencemaran laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak hasil daripada aktiviti penerokaan dan pengeluaran petroleum yang semakin aktif digiatkan di kebanyakan pelantar benua serta penggunaan kapal tangki (*super tanker*) yang membawa muatan sehingga 500,000 tan; adalah punca masalah paling utama terhadap alam persekitaran pada waktu itu.

Hakikatnya sekarang, masalah tumpahan minyak yang menyumbang kepada pencemaran laut bukan sahaja disebabkan oleh kebocoran minyak daripada kapal yang berlayar sahaja, namun juga berpunca daripada aktiviti eksport dan import minyak. Dengan perkembangan teknologi kapal tangki minyak yang boleh mengembara jauh dengan muatan yang berat serta pelantar minyak yang semakin canggih, manusia tidak akan berhenti melakukan penerokaan atau pengembaraan merentas benua menggunakan jalan laut untuk mengangkut minyak ke serata dunia bagi tujuan perniagaan import dan eksport minyak bagi memenuhi tuntutan pengguna dari pelbagai wilayah dunia (Bachynsky et al., 2016).

Dalam perjalanan ini, risiko untuk berlaku kejadian yang tidak diingini sentiasa ada seperti pelanggaran kapal dengan kapal atau kapal dengan objek lain, sehingga menyebabkan muatan minyak yang bertan-tan beratnya boleh tumpah ke dalam laut dalam waktu yang singkat. Kejadian seperti inilah yang meyumbang lagi kepada pencemaran laut sehingga menyebabkan pelbagai kerosakan kepada ekosistem laut dunia.

LATAR BELAKANG LAUT CHINA TIMUR

Menurut Encyclopedia Britannica, Laut China Timur adalah dikatakan sebagai lengan Lautan Pasifik yang bersempadan dengan daratan Asia Timur dan memanjang ke timur laut dari Laut China Selatan. Ia dihubungkan oleh Selat Taiwan yang cetek antara Taiwan dan tanah besar China. Kedua dua Laut China Timur dan Laut China Selatan bersama-sama membentuk Laut China. Laut China Timur meluas ke timur hingga rantaian Kepulauan Ryukyu; utara ke Kyushu, yang merupakan bahagian selatan pulau-pulau utama Jepun; barat laut ke Pulau Cheju di Korea Selatan; dan ke barat adalah ke arah China.

Laut China Timur merupakan sebuah kawasan yang mempunyai produktiviti hidupan laut yang sangat tinggi. Negara-negara di sekelilingnya seperti China, Jepun, dan Korea Utara serta Korea Selatan secara aktif memancing di kawasan itu. Kebiasaannya, penangkapan ikan dilakukan dengan menggunakan kapal kecil tempatan, walaupun kapal pukal yang lebih besar juga ada digunakan. Tuna, ikan tenggiri, udang, sardin, ikan bilis, kerang, dan rumpai laut adalah antara sumber utama yang boleh didapati di laut China Timur.

KERANGKA PERUNDANGAN PENGAWAL SELIAAN TUMPAHAN MINYAK DI LAUT

Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa (KUULA) 1982

Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa (KUULA) merupakan sebuah konvensyen antarabangsa yang telah dikuatkuasakan pada tahun 1982. Matlamat utama KUULA adalah untuk mewujudkan sebuah instrumen undang-undang gabungan yang dapat menghilangkan percanggahan dan pertindihan serta memastikan bahawa kelompokan-kelompokan dalam

undang-undang antarabangsa dapat dipenuhi.¹ Hal ini kerana komuniti laut antarabangsa amatlah sensitif terhadap inisiatif-inisiatif serantau disebabkan ia akan melibatkan kepentingan pelbagai negara. Oleh itu, perlunya wujud sebuah instrumen undang-undang yang dapat dijadikan sebagai rujukan utama di peringkat antarabangsa dalam hal-hal berkaitan pentadbiran dan pengawalseliaan undang-undang laut.²

Secara umumnya, setiap negara mempunyai tanggungjawab untuk melindungi dan memelihara persekitaran laut.³ Negara tersebut perlu menetapkan peraturan-peraturan dan piawaian untuk mencegah dan mengawal pencemaran dari kapal. Penggunaan sistem penghalaan yang direka bagi mengurangkan kemalangan yang menyebabkan pencemaran laut juga hendaklah dipromosikan oleh negara-negara tersebut melalui organisasi wibawa, seperti *International Maritime Organization* (IMO), atau melalui persidangan diplomatik am.

Di samping itu, konvensyen ini turut menetapkan bidangkuasa negara dalam menangani pencemaran dari kapal di dalam Fasal 211. Menurut Yoshifumi Tanaka (2012), tanggungjawab mengawal selia pencemaran dari kapal telah diletakkan ke atas negara kapal, negara pantai dan negara pelabuhan. Sebuah negara pantai mempunyai kuasa untuk menangani pencemaran dari kapal di kawasan zon maritim di bawah negara tersebut berdasarkan peraturan, prosedur dan peraturan antarabangsa yang diterima secara umum (Beckman & Bernard, 2013). Peraturan dan prosedur yang telah diterima secara umum yang disebut di dalam KUULA merujuk kepada MARPOL 73/78.

International Convention for the
Prevention of Pollution of the Sea by Oil
(OILPOL), 1954

*International Convention for the
Prevention of Pollution of the Sea by Oil*
(OILPOL) yang telah diterima pakai pada

12 May 1954 di London merupakan konvensyen antarabangsa pertama yang menyentuh tentang tumpahan minyak di laut.⁴ Matlamat konvensyen ini adalah untuk menghalang pencemaran daripada berlaku di laut akibat tumpahan minyak daripada kapal-kapal yang berlayar.⁵ Menurut OILPOL, pembuangan minyak secara sengaja oleh kapal tertentu adalah dilarang di beberapa kawasan laut yang ditentukan oleh konvensyen. Namun begitu, pelepasan minyak secara tidak sengaja seperti bagi tujuan keselamatan kapal, menyelamatkan nyawa atau pelepasan minyak akibat kebocoran yang tidak dapat dielakkan adalah dikecualikan daripada larangan ini. Sekiranya sebuah kapal ingin membuat pembuangan minyak, ia perlu dilakukan di kawasan-kawasan yang dibenarkan dan perlu dicatat di dalam sebuah buku rekod pembuangan minyak yang akan diperiksa secara berkala.

Konvensyen ini telah mencatatkan kejayaan dalam menjadi undang-undang dalam memelihara laut daripada pencemaran minyak. Namun selepas berlakunya kejadian 'Torrey Canyon', komuniti antarabangsa tidak berpuas hati dengan OILPOL oleh kerana kelompongan yang terdapat di dalam peruntukan-peruntukan konvensyen tersebut.⁶ Pengawalseliaan yang lebih ketat diperlukan agar persekitaran laut dapat dipelihara daripada pencemaran disebabkan oleh kapal-kapal yang berlayar. Perkara ini telah membawa kepada pembentukan MARPOL 73/78.

International Convention for the
Prevention of Pollution from Ships
(MARPOL 73/78), 1973/1978

*International Convention for the
Prevention of Pollution from Ships*
(MARPOL) telah menggantikan OILPOL, dengan harapan agar pencemaran secara sengaja atau tidak sengaja sama ada disebabkan oleh minyak ataupun bahan berbahaya yang lain dari kapal dapat dihapuskan. Walaubagaimanapun,

MARPOL telah mengiktiraf kepentingan serta sumbangan konvensyen OILPOL sebagai konvensyen pertama dalam usaha memelihara laut dan persekitaran pantai daripada pencemaran.

MARPOL 73/78 merupakan sebuah instrumen undang-undang gabungan yang terdiri daripada Konvensyen 1973 dan Protokol 1978, di samping dua protokol dan enam lampiran. Sebelum MARPOL diimplementasikan, konvensyen ini perlu diratifikasi terlebih dahulu oleh negara tersebut. Hal ini kerana konvensyen hanya terpakai kepada kapal-kapal memakai bendera negara ahli dan kepada kapal-kapal yang tidak memakai bendera negara ahli tetapi beroperasi di bawah kuasa negara ahli.⁷ Kapal perang, kapal tentera laut atau kapal-kapal lain yang dimiliki atau dikendalikan oleh sebuah negara tidak tertakluk kepada konvensyen ini dan hanya terpakai kepada perkhidmatan bukan komersial sesebuah kerajaan.⁸

MARPOL telah menyenaraikan beberapa 'kawasan khas' serta *Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)* yang terdedah kepada pencemaran dan memerlukan perlindungan yang tinggi disebabkan oleh keadaan laut dan ekologi serta trafik kawasan tersebut. Lantaran itu, pelaksanaan kaedah-kaedah wajib khas ditegaskan di kawasan-kawasan tersebut dan perlu dipatuhi oleh setiap negara ahli IMO.

Berdasarkan pemerhatian penulis, Laut Timur China tidak tersenarai sebagai 'kawasan khas' mahupun PSSA walaupun kawasan laut tersebut kaya dengan hidupan laut di samping merupakan kawasan perikanan serta menjadi laluan pelayaran dari Laut Selatan China ke pelabuhan-pelabuhan pasifik utara.⁹ Sekiranya ingin menjadikan kawasan Laut Timur China sebagai 'kawasan khas' atau PSSA, permohonan perlu dibuat oleh negara-negara ahli di pasifik utara kepada IMO disamping perlu memenuhi syarat-syarat yang telah ditetapkan¹⁰.

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990

Bencana laut seperti tumpahan minyak menunjukkan keperluan bagi setiap negara agar sentiasa bersedia dalam bertindak balas terhadap kejadian tersebut. Kerosakan akibat pencemaran dapat dikurangkan dengan tindak balas yang lebih cepat serta operasi pembersihan yang lebih cekap. Oleh sebab itu, *International Convention on Oil Preparedness, Response and Co-operation (ORPC)* telah diterima pakai pada tahun 1990 bagi menangani kejadian-kejadian pencemaran laut.¹¹

Secara keseluruhannya, konvensyen ini memberi garis panduan kepada kapal-kapal bendera negara ahli serta negara ahli dalam menangani apa-apa kecemasan melibatkan pencemaran minyak di laut. Antara kewajiban yang digariskan oleh konvensyen ini adalah setiap kapal mengibarkan bendera negara ahli untuk menyediakan pelan kecemasan pencemaran minyak berdasarkan garis panduan yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* di atas kapal masing-masing.¹² Penyediaan laporan dan pemakluman segera kepada pelbagai pihak berkenaan kejadian pencemaran minyak telah ditekankan agar pihak berkuasa negara pantai serta pihak-pihak yang terjejas dapat bersedia serta bertindak balas dengan lebih cekap.¹³ Di samping itu, negara-negara ahli juga perlu membentuk Pelan Tindakan Kawalan Tumpahan Minyak Kebangsaan bagi menangani isu pencemaran minyak sama ada melalui kuasa eksekutif atau legislatif. Contohnya, Malaysia telah membentuk Pelan Tindakan Kebangsaan bagi menangani tumpahan minyak di Laut Selat Melaka pada tahun 1975 dan telah dikemaskini pada tahun 1989 dan 2000 untuk merangkumi kawasan Pantai Timur, Sabah dan Sarawak.¹⁴

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Civil Liability Convention), 1996

Konvensyen ini telah dibentuk oleh *International Maritime Organization (IMO)* dan dikuatkuasakan pada 30 May 1996, dengan harapan agar pampasan yang mencukupi dapat disediakan bagi setiap pihak yang mengalami kerosakan pencemaran minyak akibat kemalangan laut yang melibatkan kapal pembawa minyak.¹⁵

Menurut Fasal II, Konvensyen ini terpakai kepada kerosakan pencemaran yang berlaku pada wilayah negara ahli konvensyen termasuk kawasan perairan wilayah dan zon ekonomi eksklusif (ZEE) negara tersebut. Sekiranya negara ahli belum menetapkan ZEE, konvensyen ini terpakai kepada kawasan selepas dan bersebelahan dengan perairan wilayah negara tersebut bersesuaian dengan undang-undang antarabangsa dan dipanjangkan tidak melebihi 200 batu nautika daripada garis dasar yang mana keluasan perairan wilayah diukur.¹⁶

Konvensyen ini telah mengenakan tanggungan keras terhadap pemilik kapal bagi kerosakan pencemaran minyak yang tertakluk kepada had yang boleh diinsuranskan berdasarkan berat kapal (Eze & Eze, 2015). Namun begitu, prinsip tanggungan keras ini dikecualikan kepada kerosakan yang berlaku akibat perang, bencana alam yang serius, kerosakan yang disebabkan perbuatan khianat oleh pihak ketiga atau kegagalan pihak berkuasa dalam menyediakan bantuan pelayaran.¹⁷

INISIATIF SERANTAU

Northwest Pacific Action Plan

NOWPAP terdiri daripada negara China, Jepun, Korea, Rusia yang mewakili *Intergovernmental Meeting (IGM)*, peringkat tertinggi yang mentadbir NOWPAP dan berfungsi sebagai panduan membuat polisi dan keputusan di rantau

Asia Timur. Keputusan IGM dikuatkuasa oleh ibu pejabatnya yang digelar *Regional Coordinating Unit (RCU)* yang terletak di Toyama Jepun dan Busan Korea.

Regional Activity Centre bertanggungjawab menjalankan aktiviti seperti *Special Monitoring & Coastal Environmental Assessment Regional Activity Centre (CEARAC)* yang mana ia bertanggungjawab untuk mengawal selia HAB, membina alatan kawal selia yang baharu dan aktiviti berkaitan pembuangan sampah di laut. Selain itu terdapat *Data & Information Network Regional Activity Centre (DINRAC)* yang bertujuan untuk mewujudkan data dan sistem serantau, menghasilkan pangkalan data yang komprehensif dan menggalakkan pertukaran data serantau.

Di samping itu, terdapat juga *Marine Environmental Emergency Preparedness and Response Regional Activity Centre (MERRAC)*. Ia juga bertujuan untuk mewujudkan langkah-langkah kerjasama untuk persediaan terhadap pencemaran marin dan tindakan terhadap pembuangan sampah di laut dan pengaplikasian *NOWPAP Regional Oil and HNS (Hazardous and Noxious Substances) Spill Contingency Plan*. Akhir sekali terdapat *Pollution Monitoring Regional Activity Centre (POMRAC)* yang bertujuan untuk mewujudkan kerjasama berkaitan pemendapan bahan cemar di sungai dan kesan secara langsung terhadap persekitaran pantai dan aktiviti-aktiviti terhadap pengurusan pesisir dan lembangan sungai atau *integrated coastal and river basin management (ICARM)*.

KRONOLOGI KEJADIAN

Pada 6 Januari 2018, 164,154 dwt kapal Sanchi yang berbendera Panama yang dimiliki oleh Syarikat Minyak Iran (National Iranian Oil Company) telah berlanggar dengan kapal berbendera Hong Kong 75, 725 dwt kapal pengangkut CF Crystall 160 batu nautika (300 km) pesisir pantai Shanghai, menyebabkan berlaku

letupan, tumpahan minyak dan kebakaran di laut. Sebanyak 21 kru kapal pengangkut diselamatkan. Kapal tersebut membawa 136,000 tan gas asli yang terkondensasi yang mudah terbakar daripada Assaluyeh, Iran ke Daesan Korea Selatan. Kapal CF Crystal pula membawa sorgum daripada Kalama USA ke Dongguan China.

Seterusnya, pada 8 Januari 2018, Baki kru kapal Sanchi diselamatkan dan dipindahkan ke Shanghai dikenal pasti. Kru yang hilang adalah terdiri daripada 30 rakyat Iran dan dua Bangladesh. Kapal penyelamat dan kapal pembersihan berada ditempat kejadian untuk membantu operasi mencari dan menyelamatkan dan juga pembersihan. Dua hari selepas itu iaitu Pada 10 Januari 2018, Satu letupan berlaku di hujung kapal dan memaksa penyelamat berundur ke zon keselamatan. Penyelamat persendirian tidak mampu untuk menghampiri kapal tangki yang terlibat kerana kebakaran dan asap bertoksik yang dikeluarkan. Pada 11 Januari 2018, kapal bomba daripada pasukan mencari dan menyelamatkan maritim China memulakan usaha untuk memadamkan api daripada kapal tangki yang terbakar walaupun operasi mencari dan menyelamatkan terganggu oleh cuaca.

Setelah seminggu kejadian perlanggaran tersebut, pada 14 Januari 2018, Kapal Sanchi karam pada waktu tengahari, diikuti dengan letupan besar yang berlaku. Dua mayat telah ditemui de geladak bot penyelamat oleh pasukan penyelamat China sehari sebelum itu. Pasukan tersebut menemui perekod data pelayaran kapal tangki tersebut (kotak hitam). Baki 29 orang kru kapal dianggap mati oleh pasukan penyelamat Iran. Pada 17 Januari 2018, *Shanghai Salvage Bureau* menghantar dron bawah air untuk dan menemui bangkai kapal 116 meter di dalam air. Minyak pekat dan berbau ditemui sehari sebelum siasatan tempat kejadian.

Minyak yang licin terpancar daripada kapal Sanchi yang telah karam dan tersebar disebabkan oleh angin yang kuat dan laut yang berombak pada 21 Januari

2018. Penguatkuasa Maritim daripada Iran, China, Hong Kong dan Panama menandatangani perjanjian untuk menyiasat bersama-sama kejadian pelanggaran tersebut dengan data yang direkodkan daripada pelayaran kapal Sanchi dan CF Crystal. Pihak berkuasa China melihat tiga tumpahan minyak dengan luas permukaan 332 kilometer persegi, berbanding yang dilaporkan hari Rabu iaitu seluas 101 kilometer persegi, menurut *State Oceanic Administration*.

Akhirnya, pada 27 Januari 2018, tiga mayat yang dijumpai sebelum kapal Sanchi tenggelam merupakan warga negara Iran dan keputusan ini adalah berdasarkan laporan forensik yang dilihat oleh Unit Penyiasatan Khas dan berdasarkan kenyataan daripada Organisasi Pelabuhan dan Maritim Iran.¹⁸

KESAN PELANGGARAN

Selepas berlakunya pelanggaran tersebut, kapal Sanchi yang terbakar telah dibawa oleh arus air pasang surut ke Timur sebelum tenggelam di Laut China Timur. Pelanggaran ini yang melibatkan muatan bahan api serta gas kondensat iaitu sejenis minyak Ultra Ringan yang amat mudah terbakar ketika pelanggaran tersebut berisiko tinggi untuk menyebabkan masalah alam sekitar dan kesannya jelas menunjukkan bahawa ia telah menjadi salah satu bencana alam sekitar yang paling buruk dalam sejarah. Kondesat adalah sangat mudah untuk terbakar dan ia mengandungi gas hidrogen sulfida yang sangat beracun dan berbahaya kepada alam sekitar yang mana ia boleh menyebabkan kerengsaan kulit dan boleh membawa maut sekiranya tertelan atau disedut (Arranz et al., 2018).

Menurut laporan oleh Reuters, hasil daripada pelanggaran tersebut, tumpahan minyak bahan api dan kondesat berukuran sebanyak 13 x 11 kilometer (7.0 x 5.9 nmi) terbentuk di permukaan laut, yang kemudiannya telah ditiup angin ke arah Jepun. Bukan itu sahaja, kapal Sanchi

sebagai kapal tangki minyak yang membawa muatan kondensat tersebut juga mempunyai tangki simpanan minyak untuk perjalanan kapal dalam bentuk bahan bakar yang lebih berat, apabila tenggelamnya ia ke dasar laut, tidak boleh dinafikan lagi akan mengancam hidupan dasar laut juga apabila minyak tersebut tumpah dan tersebar dalam laut.

Kesan Terhadap Hidupan Laut

Dalam sebuah artikel oleh *The New York Times*, ia membincangkan lebih lanjut mengenai kesan terhadap persekitaran pelanggarab dan mengatakan bahawa bahagian Laut China Timur di mana tumpahan itu terjadi merupakan lokasi ikan yang dapat dimakan boleh didapati dengan banyak. Pada waktu tersebut juga, Laut China Timur merupakan laluan migrasi bagi banyak mamalia laut, seperti ikan paus.

Tetapi, kesan daripada tumpahan minyak di permukaan serta dalam air laut ini menyebabkan banyak hidupan laut seperti ikan, terumbu karang, ikan paus dan juga banyak lagi jenis hidupan marin lain terjejas teruk kerana ekosistem laut sudah terganggu dengan pencemaran laut tersebut. Banyak hidupan laut yang mati serta ada yang menjadi beracun dan tidak lagi sesuai untuk dimakan oleh manusia. Keadaan ini juga boleh mengancam kepada risiko kepupusan hidupan laut seperti ikan paus.

Kesan Terhadap Industri Perikanan

Seperti yang dinyatakan sebelum ini, kawasan pelanggaran dan tumpahan minyak tersebut merupakan kawasan yang didiami oleh banyak hidupan laut yang boleh dimakan oleh manusia.¹⁹ Apabila ikan, dan hidupan laut lain sudah tercemar dek kerana kawasan laut yang penuh dengan minyak, jelaslah bahawa nelayan-nelayan juga tidak boleh menjalankan kegiatan perikanan seperti kebiasaannya. Kawasan pesisir pantai yang berdekatan

akan terjejas dan ekonomi dalam industri perikanan turut merudum.

BIDANGKUASA YANG TERLIBAT

Kawasan Kejadian

Sebelum mengenal pasti bidangkuasa mana yang terlibat dalam sebuah kejadian pencemaran minyak, haruslah dikenal pasti kawasan di mana kejadian tersebut telah berlaku. Bidangkuasa perairan sesebuah negara pantai meliputi kawasan perairan wilayah, zon berdampingan serta zon ekonomi eksklusif (ZEE). Namun begitu, kawasan ZEE haruslah dituntut terlebih dahulu oleh negara pantai sebelum ia diletakkan di bawah bidangkuasa negara tersebut. Menurut KUULA, keluasan ZEE dapat diukur 200 batu nautika daripada garis dasar di mana perairan wilayah negara tersebut diukur.²⁰ Memandangkan pelanggaran antara kapal Sanchi dan kapal CF Crystal berlaku 160 batu nautika daripada pesisiran pantai Shanghai, China²¹, kejadian tersebut boleh dikatakan telah berlaku di dalam kawasan ZEE China. Peruntukan di dalam *People's Republic of China Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act* telah menegaskan hak dan bidangkuasa China ke atas perlindungan dan pemeliharaan persekitaran laut di ZEE. Oleh itu, China mempunyai bidangkuasa ke atas kejadian tumpahan minyak akibat pelanggaran kapal Sanchi dan CF Crystal menurut Fasal 56(1)(b)(iii) KUULA.

Tanggungan Negara Pantai Dalam Tindak Balas Kejadian Tumpahan Minyak

Apabila berlakunya suatu kemalangan tumpahan minyak berlaku di kawasan laut di bawah bidangkuasa sesebuah negara pantai, negara tersebut bertanggungjawab mengambil segala langkah yang diperlukan bagi memastikan pencemaran minyak tersebut tidak tersebar melepasi kawasan di bawah bidangkuasa mereka. Disebabkan itu, OPRC telah memperuntukkan setiap

negara ahli agar mewujudkan sebuah sistem nasional untuk tindak balas yang cepat dan berkesan terhadap insiden pencemaran minyak.²²

Seterusnya, negara pantai tersebut juga bertanggungjawab untuk memaklumkan dengan segera kepada negara pantai yang dianggap boleh terkesan dengan pencemaran tumpahan minyak tersebut serta memaklumkan kepada organisasi antarabangsa berwibawa²³ bersama-sama dengan penilaian serta apa-apa tindakan yang negara tersebut telah laksanakan.²⁴ Perkara ini telah ditekankan di dalam MARPOL 73/78, di mana negara pantai perlu menyampaikan laporan terperinci berkenaan kejadian tersebut tanpa berlengah kepada pihak pentadbiran kapal yang terlibat dan kepada negara-negara lain yang mungkin terkesan. Menurut Tanaka (2012), pemakluman segera mengenai kecemasan pencemaran minyak yang berlaku amatlah penting bagi membolehkan negara pantai bertindak balas dengan cekap oleh kerana maklumat disampaikan dengan pantas.

Selain itu, negara di dalam kawasan yang terkesan akibat pencemaran tersebut perlu bekerjasama, setakat yang boleh, dalam mengurangkan kesan pencemaran dan kerosakan. Lantaran itu, negara-negara yang terlibat hendaklah bersama-sama membentuk pelan tindakan bagi menangani kejadian-kejadian pencemaran di persekitaran seperti yang diperuntukkan dalam Fasal 199 KUULA. Di dalam Fasal 7(1) OPRC, atas pihak-pihak yang terjejas atau berkemungkinan untuk terjejas, negara-negara seharusnya bekerjasama dan menawarkan perkhidmatan nasihat, teknikal dan peralatan bagi menangani kejadian pencemaran minyak tersebut.

Di samping itu, OPRC telah memperuntukan agar tindakan bagi mengatur dan menyelaras segala aktiviti pembersihan tumpahan minyak di laut dikendalikan di peringkat negara terlebih dahulu.²⁵ Oleh itu, dapat difahami bahawa negara pantai yang terlibat perlu mengetuai dan mengendalikan kerja-kerja

pembersihan tersebut. Tetapi sekiranya pencemaran tersebut terlalu besar dan di luar kemampuan negara pantai tersebut, negara-negara lain haruslah memberi bantuan, termasuklah dari segi penyelidikan dan pembangunan, serta saling bekerjasama agar pembersihan tersebut dapat dilakukan seperti yang digariskan di dalam Fasal 8 OPRC.

Tanggungjawab Negara Pantai Dalam Kes Tumpahan Minyak Kapal Sanchi

Di dalam peristiwa pelanggaran kapal Sanchi dan CF Crystal, bidangkuasa yang terlibat adalah negara China oleh kerana pelanggaran tersebut berlaku di dalam zon maritim negara China, khususnya di Zon Ekonomi Eksklusif (ZEE). Oleh itu, negara China bertanggungjawab untuk mengambil segala langkah yang diperlukan untuk memastikan pencemaran tumpahan minyak daripada kemalangan tersebut tidak tersebar melepasi kawasan di bawah bidangkuasa mereka. Dalam kejadian seperti ini, Pentadbiran Penguasa Pelabuhan mempunyai kuasa untuk bertindak bagi mengelakkan atau mengurangkan pencemaran laut akibat kemalangan kapal.²⁶

Negara China telah meratifikasikan OPRC menyebabkan ia tertakluk di bawah peruntukan peruntukan konvensyen tersebut. Menurut OPRC, China perlu memaklumkan setiap negara yang mana kepentingannya terjejas atau berkemungkinan terjejas akibat kejadian pencemaran minyak tersebut bersama-sama dengan penilaian serta apa-apa tindakan yang negara tersebut telah laksanakan. Antara negara-negara yang kepentingannya mungkin terjejas adalah Jepun dan Korea Selatan.

Di samping itu, kejadian ini turut terlibat dalam bidangkuasa Jepun oleh kerana beberapa hari selepas pelanggaran, kapal Sanchi hanyut lalu tenggelam ke dalam ZEE Jepun menyebabkan perairan negara tersebut juga terkesan daripada tumpahan minyak yang berlaku akibat

kemalangan itu. Hal ini kerana Jepun juga mempunyai tanggungan di bawah KUULA sebagai negara pantai seperti China untuk memelihara dan melindungi persekitaran laut daripada pencemaran dari kapal.

Kedua-dua pihak China dan Jepun dilihat telah memberi tindak balas awal yang baik dengan menghantar pasukan pencari dan penyelamat. Pihak berkuasa China juga telah memaklumkan mengenai kejadian tersebut kepada negara-negara kapal yang terlibat iaitu Hong Kong, Iran dan Panama, serta negara-negara yang mungkin terjejas seperti Korea Selatan dan Jepun seperti yang diperuntukkan di dalam MARPOL 73/78.

Bagi kerja pembersihan tumpahan minyak di kawasan laut yang tercemar, China bertanggungjawab mengetuai dan mengatur kerja-kerja pembersihan tersebut kerana pelanggaran tersebut berlaku di bawah bidangkuasa mereka. Sekiranya terdapat kekurangan dari segi kemampuan atau tenaga kerja, mereka boleh mendapatkan bantuan daripada negara-negara lain.

Kerjasama antara negara pantai dalam usaha menangani sebarang kejadian pencemaran laut seperti yang dituntut oleh Fasal 197 KUULA. Hal ini kerana perlindungan dan pemeliharaan persekitaran laut adalah tanggungjawab bersama. Namun dalam kejadian tumpahan minyak Sanchi ini, hubungan keruh di antara China dan Jepun telah secara tidak langsung menjejaskan usaha dalam menangani masalah tumpahan minyak tersebut. Menurut Corben (2018), semasa pelanggaran tersebut berlaku, China telah menolak bantuan yang ditawarkan oleh Jepun dalam usaha menyelamatkan anak kapal Sanchi walaupun dirayu oleh Iran. Pada masa pihak China mengalu-alukan bantuan dari pihak lain, Kapal Sanchi telah pun bergerak lalu tenggelam di kawasan ZEE Jepun.

LIABILITY

Persoalan yang timbul ialah siapakah yang

memiliki liabiliti untuk membayar pampasan kerana pelanggaran tersebut memandangkan kejadian itu tidak berlaku di perairan wilayah mana-mana negara? Walaupun ia berlaku, undang-undang tempatan untuk kes-kes ini tidak pernah terperinci untuk mendapatkan wang daripada pemilik kapal dengan mudah. Persoalan seterusnya ialah apakah had bagi tanggungan yang boleh dikenakan terhadap pihak yang bertanggungjawab tersebut?

Prinsip Am Bagi Tanggungan Dalam Konvensyen Undang Undang Laut Antarabangsa 1982

Dengan berlakunya kejadian yang menyebabkan pencemaran laut seperti tumpahan minyak, maka keadaan ini mewujudkan tanggungan atau liabiliti terhadap negara kapal yang terlibat sama ada pesalah atau negara perairan di mana tumpahan tersebut berlaku (Tanaka, 2012). Tanggungan ini diperuntukkan dalam KUULA 1982 dalam Seksyen 9 iaitu berkaitan tanggungjawab dan tanggungan. Menurut Fasal 235(1) KUULA 1982, negara-negara adalah bertanggungjawab untuk memenuhi kewajipan antarabangsa mereka dalam menyediakan perlindungan dan pemeliharaan kawasan laut mengikut undang-undang antarabangsa yang telah dipersetujui.

Selain itu, fasal 235(2) KUULA 1982 pula memperuntukkan bahawa negara-negara perlu memastikan bahawa ada penyelesaian bagi pemberian pampasan yang mencukupi sesuai dengan sistem perundangan dalam negara masing-masing bagi mendapatkan pampasan yang segera dan mencukupi atau lain-lain kelegaan berkaitan kerosakan yang disebabkan oleh pencemaran laut secara semulajadi atau oleh orang yang tertakluk dalam bidangkuasa mereka.

Seterusnya, Fasal 235(3) KUULA 1982 pula mewajibkan negara-negara untuk bekerjasama dalam melaksanakan undang-undang antarabangsa yang ada serta perkembangan undang undang

selanjutnya yang berkaitan dengan tanggungjawab berkaitan laut ini. Tanggungan ini turut melibatkan prosedur pembayaran pampasan yang mencukupi, seperti dana insurans atau pampasan wajib.

Sistem Perundangan Maritim Negara China

Seperti yang diperuntukkan dalam Fasal 325(2) KUULA 1982, negara China juga memiliki sistem perundangannya sendiri berkaitan pencemaran laut yang berlaku di negaranya. Meskipun ada peruntukan mengenai pencemaran laut dalam sistem perundangannya, namun ia adalah agak rumit untuk menentukan kadar tanggungan yang harus ditanggung oleh pemilik kapal MT Sanchi terhadap kerosakan-kerosakan yang telah disebabkan daripada tumpahan minyak tersebut kerana keadaan minyaknya iaitu minyak bahan api dan juga tumpahan atau penyebaran gas asli Kondesat iaitu sejenis minyak Ultra Ringan yang boleh dikategorikan sebagai *non-persistent oil*. Selain itu, penulis Victoria Wei (2018), seorang rakan peguam di Firma V&T juga berkata, Kementerian Pengangkutan China mendapati bahawa ketika MT Sanchi tenggelam, masih terdapat sejumlah bahan bakar yang belum terbakar sepenuhnya dalam kapal tersebut dan keadaan ini tidak dinafikan akan memberi kesan kerosakan yang besar terhadap air laut. Justeru beliau berpendapat bahawa pemilik MT Sanchi pasti akan menerima banyak tuntutan bagi mengatasi kerosakan yang diakibatkan seperti dari segi perbelanjaan pembersihan pencemaran laut, pampasan kerosakan sumber semula jadi laut dan persekitaran ekologi, serta kos pembuangan sisa minyak.

Negara China yang merupakan antara negara pengguna minyak paling banyak selepas Jepun dan Amerika Syarikat, di samping industri pembuatan kapalnya yang juga sedang berkembang pesat sesuai dengan peningkatan keperluan pengangkutan minyak di laut,²⁷ keadaan ini

sudah semestinya mendorong kepada peningkatan kemasukan kapal tangki minyak yang tidak terhitung ke dalam perairan China. Hal ini menyebabkan perlunya ada undang-undang antarabangsa yang mengawal selia aktiviti kapal-kapal tersebut, serta menentukan hak dan tanggungjawab serta liabiliti bagi kapal-kapal yang menyebabkan pencemaran kepada laut seperti menyebabkan tumpahan minyak.

Batas Tanggungan Kesalahan Tumpahan Minyak dalam Perundangan China

Berdasarkan sistem perundangan China, tanggungan bagi kerosakan yang disebabkan oleh pencemaran daripada minyak kapal terbahagi kepada dua, iaitu sistem tanggungan kerosakan pencemaran minyak yang disebabkan oleh tumpahan muatan minyak jenis *persistent oil* atau minyak yang mempunyai takat didih tinggi seperti minyak diesel dan minyak bahan api yang dibawa oleh kapal tangki minyak⁵². Hal ini bermakna, perihal batasan tanggungjawab pemilik kapal yang dikira adalah berdasarkan peruntukan yang berkaitan dalam CLC 1992.

Menurut Caryn Anderson (2001), sistem tanggungan yang kedua ialah sistem tanggungan pencemaran minyak yang disebabkan oleh minyak bahan api yang dibawa oleh selain kapal tangki minyak atau *non-persistent oil*; jenis minyak yang mempunyai takat didih rendah seperti *gasoline* dan *kerosine*; minyak jenis ini biasanya hadir dalam bentuk gas yang dibawa oleh kapal tangki minyak. Had tanggungjawab pemilik kapal bagi sistem tanggungan ini tertakluk kepada peruntukan dalam Bahagian 11 dalam *Limitations on Maritime Liability of the Maritime Law of The People's Republic of China*, dan *Provisions of the PRC Supreme People's Court on Several Issues Concerning the Trial of Vessel Oil Pollution Damage Dispute Cases*.

Menurut Victoria Wei (2018), kedua-dua sistem tanggungan ini berbeza

dari segi had limitasi kerosakan yang berlaku dan sama ada pemilik kapal boleh mengenakan batas terhadap tanggungan tersebut untuk menanggung perbelanjaan pembersihan pencemaran dan pencegahan pencemaran dalam tuntutan yang melibatkan tumpahan minyak. Dalam situasi tumpahan minyak kategori *persistent oil* yang dibawa oleh kapal tangki minyak, had liabiliti boleh dipohon menurut peruntukan dalam CLC 1992. Dalam CLC 1992, terdapat empat perkara yang boleh disimpulkan daripada peruntukan ini berkenaan liabiliti tumpahan minyak iaitu pertama, pemilik kapal bertanggungjawab atas tumpahan minyak yang berasal dari kapalnya. Kedua, terdapat sedikit pengecualian terhadap tanggungjawab ini kepada pemilik kapal sekiranya berlaku tumpahan minyak dari kapal mereka. Ketiga, terdapat had liabiliti maksimum yang ditetapkan dalam CLC mengikut jumlah kapal terlibat. Had ini tidak akan berlaku sekiranya pemiliknya bersalah. Dan keempat, pemilik kapal wajib mengambil insurans untuk menanggung tanggungjawabnya sekiranya berlaku pencemaran minyak dari kapalnya.

Namun, bagi kategori *persistent oil* yang dibawa oleh selain tangki minyak atau *non persistent oil* yang dibawa oleh kapal tangki minyak, had liabiliti bagi sebarang kos perbelanjaan tidak boleh dipohon oleh pemilik kapal.

TANGGUNGAN BAGI KAPAL MT SANCHI

Dalam kes kapal MT Sanchi ini, ia melibatkan kedua-dua tumpahan minyak bahan api dan juga bahan kondensat ultra ringan yang telah mengalami pengewapan, maka sudah semestinya dua keadaan ini harus diberi layanan berbeza mengikut kategori sistem masing-masing iaitu liabiliti bagi tumpahan minyak bahan api adalah dengan merujuk CLC 1992 manakala gas kondensat yang teruap dalam air adalah menurut Undang-undang Maritim China.

Menurut penulisan yang sama oleh Firma V&T tersebut, penulis merujuk kepada beberapa autoriti untuk menentukan liabiliti bagi pemilik kapal Sanchi atas kerosakan yang telah disebabkan oleh pelanggaran tersebut. Antaranya, peruntukan dalam *Provisions of the Supreme People's Court on Several Issues Concerning the Trial of Cases of Disputes over Compensation for Vessel-induced Oil Pollution Damage* iaitu peruntukan-peruntukan yang digubal untuk mengadili kes pertikaian mengenai pampasan atas kerosakan pencemaran minyak yang disebabkan oleh kapal berdasarkan amalan kehakiman. Fasal 19 *Provisions of the Supreme People's Court on Several Issues Concerning the Trial of Cases of Disputes over Compensation for Vessel-induced Oil Pollution Damage* menyatakan bahawa sebarang tuntutan pampasan atas kerosakan pencemaran minyak yang disebabkan oleh minyak jenis *non persistent* yang dibawa oleh kapal tangki minyak atau minyak bahan bakar yang dibawa oleh kapal selain kapal tangki minyak adalah dengan merujuk kepada Undang-Undang Maritim Republik Rakyat China mengenai batasan tanggungjawab untuk tuntutan maritim. Dalam Fasal 210 Undang-Undang Maritim Republik Rakyat China pula menetapkan beberapa jumlah had liabiliti yang boleh dirujuk oleh pemilik kapal Sanchi. Selain itu, keputusan penghakiman dalam kes antara *Shinhan Investment* dan *Jiangmen Maritime Bureau* yang melibatkan kapal tangki *Zeus* juga dipertimbangkan untuk mengenal pasti liabiliti kapal Sanchi.

Berdasarkan peruntukan-pertuntukan dan keputusan kehakiman tersebut, boleh disimpulkan bahawa tanggungan penuh boleh dikenakan terhadap pemilik kapal MT Sanchi untuk membayar sepenuhnya perbelanjaan-perbelanjaan yang diperlukan untuk membersihkan sebarang pencemaran yang disebabkan oleh tumpahan minyak bahan api dan kondensat yang teruap ke dalam laut, membersihkan baki gas kondensat yang

sudah teruap dalam kapal yang tenggelam tersebut, dan juga kos untuk mencegah pencemaran oleh baki gas kondensat tersebut sebagai langkah berjaga-jaga.²⁸ Dalam keadaan ini, pemilik kapal tersebut tidak boleh menggunapakai had limitasi kepada tanggungan tersebut berdasarkan Bahagian 11 dalam Undang-undang Maritim China serta peruntukan dalam *Provisions of the Supreme People's Court on Several Issues Concerning the Trial of Cases of Disputes over Compensation for Vessel-induced Oil Pollution Damage*.

ULASAN PENULIS

Terdapat beberapa kritikan yang boleh disimpulkan daripada pelanggaran kapal Sanchi dan CF Crystal ini. Antara kritikan yang utama adalah terhadap kesilapan manusia itu sendiri yang menyebabkan kemalangan itu berlaku. Kekurangan tenaga yang mahir dan kepakaran untuk kru kapal bertindak dalam situasi cemas menimbulkan ketidakpuasan hati ramai pihak memandangkan pengetahuan tentang protokol keselamatan adalah amat penting sebelum memulakan pelayaran. Masalah komunikasi sesama kru kapal juga perlu diberi perhatian kerana masalah tersebut menyebabkan maklumat tidak dapat disampaikan dengan jelas. Di samping itu juga, sikap individualistik negara yang terlibat untuk tidak bekerjasama menyelamatkan kapal dan menyelesaikan masalah tumpahan minyak menyebabkan kesan kemalangan itu menjadi bertambah buruk dan akhirnya merugikan negara-negara yang terlibat.

Bagi sebab yang pertama iaitu kesilapan manusia menyebabkan kemalangan pelanggaran kapal, selaras dengan peraturan berkaitan kemalangan kapal yang diwujudkan oleh IMO, penyiasat daripada negara China, Iran dan Panama menyatakan bahawa sedikit yang perubahan yang dilakukan oleh kapal CF Crystal telah menyebabkan kemalangan itu berlaku. Berdasarkan kes pelanggaran yang berlaku antara Sanchi dan kapal lain,

perkara itu adalah disebabkan oleh kesilapan manusia. Menurut akhbar Iran bertarikh 4 Oktober 2019 menyatakan bahawa kecuaian dan kesilapan kru CF Crystal menghala ke arah kapal tangki Iran telah diisytiharkan sebagai punca utama insiden kemalangan kapal tangki Sanchi. Nader Pasandeh (2019), *Deputy Director General for Seafarer's Affairs & International Specialize Agencies of Iran's Ports and Maritime Organisation (IMO)* menyatakan bahawa Kru dan pegawai kapal pengangkut China tidak menyedari tentang kewujudan kapal tangki minyak Iran sehinggalah perlanggaran itu berlaku.

Kesilapan manusia menyumbang kepada 80 peratus kemalangan kapal tangki. Kemalangan tersebut adalah disebabkan oleh kru kapal terlebih bekerja, kekurangan tenaga pakar dalam operasi tertentu, kelemahan komunikasi atau penggunaan carta navigasi yang lama.²⁹ Bagi kemalangan Sanchi pula, antara faktor yang terlibat adalah terdapat kemungkinan kru kapal tidak mematuhi piawaian prosedur yang digunakan di tempat kerja, peraturan perjalanan dan protokol yang berkaitan. Dalam hal ini, kedua-dua kapal gagal untuk memenuhi Peraturan 5 (*lookout*), Peraturan 7 (Risiko pelanggaran) dan Peraturan 8 (tindakan mengelakkan pelanggaran) Peraturan Menghalang Pelanggaran di Laut Antarabangsa atau *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* (COLREGS) dan Kapal CF Crystal juga telah membuat perubahan 16 minit sebelum berlakunya perlanggaran. Seterusnya, kesilapan manusia juga berlaku disebabkan kesilapan komunikasi antara dua pegawai yang bertugas. Keterangan daripada *Bridge Resource Management (BRM)* menunjukkan bahawa prinsip BRM seperti pemahaman terhadap pencegahan pelanggaran tidak diamalkan di atas kapal. Ketua Pegawai CF Crystal turut memberikan kenyataan yang salah dengan mengatakan bahawa trafik selamat. Akhir sekali kekurangan pegawai dan pekerja yang mahir apabila berlakunya situasi kecemasan. Tindakan untuk

memberitahu ketua oleh pegawai yang bertugas (*officer of watch*) OOW di kapal Sanchi adalah terlambat untuk dilakukan. Nasihat yang diberikan oleh pemerhati juga diabaikan oleh pegawai yang bertugas di kapal Sanchi.³⁰

Tambahan pula, antara sebab mengapa kesan pelanggaran kapal Sanchi dan CF Crystal menjadi semakin buruk adalah kerana hubungan negara di Asia Timur yang tidak mempercayai antara satu sama lain dan kurang menitikberatkan tentang tindakan perlindungan terhadap alam sekitar. Hubungan yang kurang baik antara Negara-negara di Asia Timur dapat dilihat semasa Jepun menawarkan bantuan untuk membantu tetapi ditolak oleh Kerajaan China walaupun Iran telah merayu kepada kedua-dua negara untuk membantu mencari anak kapal yang hilang. Semasa Beijing mewar-warkan bantuan daripada ‘pihak yang relevan’ kapal Sanchi tersebut telah pun berubah arah dan karam di kawasan lebih kurang 315 km daripada Anami Oshima iaitu antara pulau terbesar dalam kepulauan Ryukyu dan berada di kawasan ZEE Jepun berdasarkan Pengawal Perairan Pantai Jepun.

Namun begitu, terdapat sedikit bukti yang menunjukkan negara Jepun dan China mengenyepikan kepentingan masing-masing dan bertindak bersama-sama demi kepentingan bersama. Beberapa bentuk perjanjian pelbagai hala telah dimeterai untuk menjaga kepentingan maritim dan keselamatan alam sekitar di kawasan Asia Timur seperti *North-West Pacific Action Plan (NOWPAP)* dan *Tripartite Environment Ministers Meeting* di antara Jepun, China dan Korea Selatan. Secara teori, perjanjian tersebut bertujuan untuk memudahkan kerjasama serantau terhadap bencana kemusnahan persekitaran maritim yang besar seperti krisis Kapal Sanchi.

Namun, NOWPAP telah menunjukkan ketidakupayaan secara kasar untuk menghasilkan sasaran yang jelas dan boleh dicapai yang memudahkan kerjasama bagi negara yang tidak mempercayai antara satu sama lain dan seterusnya

menyumbangkan kepada kelangsungan kegiatan perikanan dan alam sekitar. Tindakan rejim ini mempunyai dua sekretariat iaitu di Yokohama, Jepun dan Korea Selatan menunjukkan ketidakupayaan negara-negara di bawah rejim ini untuk menyelesaikan masalah yang melibatkan hubungan pekerjaan dalam tempoh masa yang lama atau untuk mengenyepikan antara kepentingan bersama daripada persaingan dan ketidakpercayaan. Konflik di antara negara bagi perlindungan alam sekitar dan pengekstrakan sumber asli juga merupakan sekatan yang besar bagi mencapai kerjasama hubungan di antara Negara-negara Asia Timur. Bagi pandangan pihak yang skeptikal, NOWPAP tidak lebih daripada sekadar bual bicara yang kosong.

Di samping itu juga, pertelingkahan terhadap wilayah antara Beijing dan Tokyo turut menyukarkan usaha kerjasama serantau. Sebagai tamsilnya, pelampung kawalan saintifik yang membolehkan penilaian terhadap pencemaran di laut dilakukan dengan efisien telah dibuang kerana permusuhan antara dua negara tersebut. Tidak ternoktah sekadar itu, konflik yang berlaku memberikan masa untuk kapal Sanchi beralih ke kawasan yang sebelum ini dianggap sebagai selamat dan dianggap bernasib baik iaitu kawasan Senkaku/ Pulau Diaoyu sebelum akhirnya karam. Sekiranya tekanan ketenteraan terus berlaku antara Beijing dan Tokyo, insiden tumpahan minyak di Laut China Timur seperti yang berlaku terhadap Kapal Sanchi bukanlah menjadi yang terakhir. Adalah suatu perkara yang mustahil untuk Jepun membenarkan penguatkuasa China untuk mengetuai operasi pembersihan disekitar pulau tersebut kerana tindakan tersebut akan melampaui kedaulatan bidangkuasa Jepun dan melemahkan reputasi Perdana Menteri Jepun daripada aspek pertahanan negara dan integriti di kawasan sempadan walaupun aset China kebiasaannya memasuki perairan dan ruang negara Jepun kerana ancaman persekitaran akan meningkatkan risiko untuk kehilangan

integriti bagi kedua-dua negara (Tom, 2018).

Berdasarkan hujah yang dinyatakan, adalah ditegaskan bahawa konflik lama antara negara yang terlibat menyukarkan usaha untuk menyelamatkan kapal Sanchi. Sekiranya semua perjanjian yang dimeterai diketepikan semasa berlakunya kemalangan melibatkan kapal di Laut China Timur, maka, pelanggaran kapal CF Crystal terhadap kapal Sanchi bukanlah kemalangan yang terakhir yang berlaku di Laut China Timur. Tambahan pula, sekiranya tidak terdapat usaha untuk mengurangkan kesilapan manusia semasa mengawal kapal, maka kemalangan pelanggaran kapal di laut dan tumpahan minyak akan kerap berlaku terutama bagi negara yang memakai bendera *Flag of convenience* kerana mereka menggunakan kapal yang tua dan uzur. Akhirnya ia akan merosakkan laut dan alam sekitar dalam jangka masa yang panjang.

KESIMPULAN

Kesimpulannya, seperti yang telah dinyatakan, setiap negara perairan pantai mempunyai tanggungjawab dan bidang kuasa di bawah perkara 56 (b) (iii) Konvensyen Undang-undang Laut Antarabangsa untuk melindungi dan memelihara persekitaran marin mereka di kawasan Zon Ekonomi Eksklusif. Memandangkan kemalangan pelanggaran kapal Sanchi dan CF Crystal berlaku di 160 batu nautika daripada Shanghai yang mana masih lagi di dalam kawasan Zon Ekonomi Eksklusif China, maka China mempunyai tanggungjawab untuk membersihkan kesan tumpahan minyak tersebut memandangkan China bertanggungjawab untuk memelihara dan melindungi persekitaran marin mereka. Pada masa yang sama kesan tumpahan minyak tersebut tersebar di sekitar pulau-pulau yang berada di Jepun yang mana berada di Zon Ekonomi Eksklusif Jepun. Oleh itu, Jepun juga mempunyai tanggungjawab untuk membersihkan kesan tumpahan minyak

tersebut.

Kemalangan melibatkan pelanggaran kapal dan tumpahan minyak bukanlah yang pertama kali berlaku tidak kira sama ada di Laut China Timur atau di kawasan perairan yang lain. Kesilapan manusia merupakan punca utama berlakunya pelanggaran dan tumpahan minyak di lautan dan menjadi semakin parah apabila negara-negara yang terlibat mengutamakan kepentingan diri berbanding kepentingan bersama. Oleh itu, terdapat beberapa penambahbaikan yang boleh dilakukan oleh negara perairan pantai dan negara kapal untuk mengurangkan risiko kemalangan dan tumpahan minyak di laut.

Antara tindakan yang boleh dilakukan untuk mengurangkan risiko pelanggaran kapal dan tumpahan minyak di laut adalah dengan cara meningkatkan pemeriksaan kapal di pelabuhan. Sebagai contohnya, Pegawai pemeriksa sewajarnya memeriksa disebalik rekod dengan membuat temu bual secara rawak dengan anak kapal untuk mengetahui sama ada mereka memahami protokol keselamatan. Terdapat pengkaji yang menyatakan bahawa pegawai pemeriksa haruslah disertakan sekali dengan soalan yang tidak dapat dijangka untuk menguji bagaimana kru kapal tangki bertindak semasa berlakunya krisis.

Selain itu, *International Maritime Organization* (IMO) mestilah bekerjasama dengan para pengkaji untuk mengetahui bagaimana kesilapan manusia menyebabkan kemalangan kapal. Laporan mengenai kesilapan manusia yang menyebabkan kemalangan kapal boleh diakses melalui laman sesawang IMO. Industri Perkapalan mestilah menggunakan data ini untuk membina strategi baru mengurangkan kesilapan manusia. Sebagai contohnya, bahasa yang menjadi halangan kepada kru kapal yang berbeza warganegara untuk berkomunikasi boleh ditambah baik melalui latihan.

Bagi kes kapal Sanchi ini, apa yang lebih penting adalah memperbaharui usaha

yang dibuat oleh Tokyo dan Beijing dalam hubungan berkaitan dengan maritim dan tindakan pantas semasa menangani bencana pelanggaran kapal dan tumpahan minyak. Sebagai contohnya, dialog telah diadakan pada awal Disember di Shanghai dimana Kedua-dua negara telah bersetuju dengan kepentingan polisi dan undang-undang maritim dan bersetuju untuk memulakan '*Japan-China Shipping Policy Forum*' untuk menangani 'kepentingan bersama' terutama sekali kepada individu yang terlibat dengan kemalangan ini dan meneguhkan semula kepentingan *Japan-China Maritime Search and Rescue Agreement*. Usaha-usaha ini adalah hampir sama dengan dialog yang telah dijalankan 6 bulan lebih awal di Fukuoka. Namun begitu, semasa kejadian kemalangan kapal Sanchi dan CF Crystal, dialog tersebut hanyalah sekadar dialog tanpa sebarang hasil kerana tindakan untuk menyelamatkan kapal Sanchi lambat untuk dilaksanakan dan kelewatan untuk menyelamatkan kapal tersebut akhirnya menyebabkan kapal tersebut karam pada 14 Januari 2018.

Selain itu, terdapat cadangan untuk mengisytiharkan kawasan Laut China Timur sebagai kawasan sensitif atau *Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)*. PSSA merupakan perlindungan istimewa melalui tindakan yang diberikan oleh IMO kerana kawasan tersebut adalah signifikan dari aspek ekologi, sosio ekonomi, atau sumbangan saintifik dimana sumbangan tersebut terdedah kepada kemusnahan akibat aktiviti kapal antarabangsa. PSSA boleh diberikan oleh IMO di kawasan spesifik sama ada di kawasan perairan wilayah atau Zon Ekonomi Eksklusif atau kedua-duanya untuk melaksanakan langkah tertentu bagi melindungi persekitaran marin yang mudah terdedah kepada bahaya tersebut. Dengan pengisytiharan PSSA di kawasan Laut China Timur tersebut, diharapkan agar tindakan segera dapat diambil oleh mana-mana pihak apabila berlakunya suatu pelanggaran kapal yang mengakibatkan tumpahan minyak atau

masalah-masalah pencemaran yang lain terutama sekali di kawasan negara-negara yang bertelingkah. Oleh itu, dalam menangani kes tumpahan minyak di Laut China Timur atau di mana-mana bahagian laut, semua negara hendaklah mengenyahkan kepentingan masing-masing dan bekerjasama menyelesaikan masalah tersebut dengan segera kerana kelewatan yang berlaku akan memberikan kesan dan kerugian yang besar kepada alam sekitar dan negara yang terlibat.

NOTA

¹ M. Szepes, 'MARPOL 73/78: The Challenges of Regulating Vessel-Source Oil Pollution' (2013) 2 *Manchester Rev. L. Crime & Ethics*, hlm 82.

² C. Stenman, The Development of the MARPOL and EU Regulations to Phase out Single Hulled Oil Tankers, 2005, hlm 8. <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/1941>

³ Fasal 192, Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982.

⁴ E. Anyanova, Oil pollution and international marine environmental law, Sustainable development- Authoritative and leading edge content for environmental management, InTech, Croatia, 2012, hlm. 34.

⁵ A. G. Eze & T. C. Eze, 'International Law and the Prevention and Control of Oil and Gas Pollution', hlm 29.

⁶ E. Anyanova, Oil pollution and international marine environmental law, hlm 40.

⁷ Fasal 3(1), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.

⁸ Fasal 3(3), Ibid.

⁹ J. M. Chen, T. Pei-Hua, L. Jin-Shuen & Y. J. Shiao, 'Shipping routes in the South China Sea and northern Indian Ocean and associated monsoonal influences' (2017) 28 (3) *TAO: Terrestrial, Atmospheric and Oceanic Sciences* 3, hlm 306.

¹⁰ R. Beckman & L. Bernard, 'The Use of PSSAs in the South China Sea. In Securing the Safety of Navigation in East Asia', hlm 4.

¹¹ United Nations Conference on Trade and Development, Liability and Compensation for Ship-Wreck Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers, t. th. https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb20114_en.pdf.

¹² Fasal 3, Ibid.

¹³ Fasal 4, Ibid.

¹⁴ ITOF. Country & Territorial Profiles, A summary of Oil Spill Response Agreements & Resources Worldwide: Malaysia. https://www.itopf.org/fileadmin/data/Document s/Country_Profiles/malaysia.pdf ¹⁵ IMO, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), t. th. [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx).

¹⁶ Fasal II (a)(ii), International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Civil Liability Convention), 1996.

¹⁷ E. Anyanova, Oil pollution and international marine environmental law, hlm 36.

¹⁸ Anon, 'Sanchi', Lloyd's list, T.T. p1-4.

¹⁹ Adolfo Arranz, Marcelo Duhalde, Marco Hernandez, Pablo Robles, Dennis Wong, Darren Long, 'An invisible threat : How the Sanchi oil tanker environmental disaster unfolded'.

²⁰ Fasal 57, Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982.

²¹ A. Leahy, 'Sanchi – learning from journalism', The Navigate Response Newsletter, Februari 2018, hlm 2.

²² Fasal 3, International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990.

²³ Fasal 198, Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa 1982.

²⁴ Fasal 5(1) International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990.

²⁵ Resolusi 4, International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990.

²⁶ Fasal 35, The Marine Environmental Protection Law of The People's Republic of China.

²⁷ Pham Van Tan, 'Civil liability for oil pollution damage caused by ships: Chinese legal system and reference to Vietnam', (2019) 6 (1) *Cogent Business & Management*, hlm 2, DOI: 10.1080/23311975.2019.1699285 (20 Disember 2020).

²⁸ Victoria Wei, 'Determining MT Sanchi's compensation', (2018), *Law.Asia* (15 Disember 2020).

²⁹ W Zheng and C Jihong, 'Human errors are behind most oil-tanker spills', (2018), *Springer Nature Ltd* 560 p162-163.

³⁰ Anon. "Lesson Learned: Awareness and familiarity of key procedures crucial for safe navigation", Safety4sea, 2019: hlm 1-10.

RUJUKAN

A. G. Eze & T. C. Eze. 2015. International Law and the Prevention and Control of Oil and Gas Pollution. *JL Pol'y & Globalization* 35: 24-29.

Adolfo Arranz, Marcelo Duhalde, Marco Hernandez, Pablo Robles, Dennis Wong, Darren Long. 2018. An invisible threat: How the Sanchi oil tanker environmental disaster unfolded. *South China Morning Post*, 18 Januari <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/sanchi/index.html> [20 Disember 2020].

Anon. 2018. China ship underlying cause of Sanchi tanker incident. *Iran press*. 6 May:1-7.

Anon. 2018. China, Iran, Panama sign probe report on sunken oil tanker. *Iran press*. 17 May: 1-7.

Anon. 2018. Stricken tanker leaves large oil slick in the East China Sea. *Reuters*. 15 Januari <https://www.reuters.com/article/us-china-shipping-accident->

- idUSKBN1F40GV [20 Desember 2020].
- Anon. 2018. A costly message from the Sanchi. *The Japan Times*. 22 January: 1-2.
- Anon. 2019. Sanchi incident is the lesson to be learned: Deputy Minister. *Iran press*. 10 January: 1-8.
- Anon. T.T. Sanchi. *Lloyd's list*. 1-4.
- Anon. 2019. Lesson Learned: Awareness and familiarity of key procedures crucial for safe navigation. *Safety4sea*. 1-10.
- Anyanova, E. 2012. Oil pollution and international marine environmental law. Dlm. Sime Curkovic (pnyt.). *Sustainable development—Authoritative and leading edge content for environmental management*. Croatia: InTechOpen.
- Beckman, R., & Bernard, L. 2013. The Use of PSSAs in the South China Sea. Dlm. Shicun Wu & Keyuan Zou (pnyt.). *Securing the Safety of Navigation in East Asia*, hlm. 245-257. United Kingdom: Chandos Publishing.
- Caroline Stenman. 2005. The Development of the MARPOL and EU Regulations to Phase out Single Hulled Oil Tankers. <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/1941> [1 Januari 2021].
- Caryn Anderson. 2001. Persistent vs non-persistent oils: what you need to know, dalam “Beacon” (Skuld Newsletter). *The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)* <https://www.itopf.org/knowledge-resources/documents-guides/document/persistent-vs-non-persistent-oils-what-you-need-to-know-2001/> [20 Desember 2020].
- Chen, J. M., Pei-Hua, T., Jin-Shuen, L., & Shiau, Y. J. 2017. Shipping routes in the South China Sea and northern Indian Ocean and associated monsoonal influences. *TAO: Terrestrial, Atmospheric and Oceanic Sciences* 28(3): 3.
- Corbet, T. 2018. Iranian Oil Tanker Disaster Highlights Northeast Asia's Faultlines. *The Diplomat*, 26 January: 1-7.
- Euan McKirdy, Nanlin Fang & Angela Dewan. 2018. Oil Tanker Sanchi partially explodes in East China Sea. *CNN*. 11 Januari: 1-4.
- Eugene C. LaFond. 2017. East China Sea. *Encyclopædia Britannica*. <https://www.britannica.com/place/East-China-Sea> [15 Desember 2020].
- Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Act (People's Republic of China).
- Hui, W. 2011. Civil liability for marine oil pollution damage - A comparative and economic study of the international, US and the Chinese compensation regime. Doctorate Thesis, Erasmus University Rotterdam.
- IMO, the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx) [1 Januari 2021]. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Civil Liability Convention), 1996.
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990.
- ITOPF. t. th. Country & Territorial Profiles: Malaysia. https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Country_Profiles/malaysia.pdf [1 Januari 2021].
- Jin Wang. 2018. Sanchi oil tanker disaster: how spills and accidents can make ships safer. *Liverpool John Moores University*. 30 January: 1-8.
- Jin Wang. 2018. Sanchi oil tanker disaster: how spills and accidents can make ships safer. *The Conversation*. 31 January: 1-4
- Konvensyen Undang-Undang Laut Antarabangsa, 1982.
- Leahy, A. 2018. Sanchi – learning from journalism. *The navigate response newsletter*, Februari: 2.
- Mark J Valencia. 2014. The East China Sea Disputes: History, Status and Ways Forward. *Asian Perspective* 38: 183-218.
- Mullany, Gerry, 'Huge Oil Tanker Spill in East China Sea Stirs Environmental Fears'. *The New York Times*, 16 Januari <https://www.nytimes.com/2018/01/15/world/asia/oil-tanker-spill-sanchi-east-china-sea> [20 Disember 2020].
- Oleksandr Bachynsky, Olha Vylinska, Bohdan Kuzmenko & Oleksandr Pidchosa. 2016. Problem of Marine Oil Pollution and Prospects of its Solution. *Journal of Global Economy Review* (6) : 77-85.
- Pham Van Tan. 2019. Civil liability for oil pollution damage caused by ships: Chinese legal system and reference to Vietnam. *Cogent Business & Management* 6 (1) : , DOI: 10.1080/23311975.2019.1699285 [20 Disember 2020].
- Szepes, M. 2013. MARPOL 73/78: The Challenges of Regulating Vessel-Source Oil Pollution. *Manchester Rev. L. Crime & Ethics* 2: 73.
- The Marine Environmental Protection Law of The People's Republic of China.
- United Nations Conference on Trade and Development. t. th. Liability and Compensation for Ship-Wreck Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers. https://unctad.org/system/files/official_document/dtl/tlb20114_en.pdf [1 Januari 2021].
- Victoria Wei. 2018. Determining MT Sanchi's compensation. *Law.Asia* <https://law.asia/determining-mt-sanchis-compensation/> [15 Disember 2020].
- Yoshifumi Tanaka. 2012. *Textbook on The International Law of the Sea*. United Kingdom: Cambridge University Press.
- Zheng Wan and Jihong Chen. 2018. Human errors are behind most oil-tanker spills. *Springer Nature Ltd* 560: 162-163.

Mahfuzah Hamizah binti Mohd Ariff
Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM).
E-mel: A168144@siswa.ukm.edu.my

Nurul Iman binti Khairul Anwar
Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM).
E-mel: A168591@siswa.ukm.edu.my

Nur Ilyana binti Ezwan
Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM).
E-mel: A168822@siswa.ukm.edu.my