

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

Aktivitas perdagangan internasional tidak akan bisa terlepas dari industri pelayaran laut. Kapal dagang diseluruh dunia berperan sangat vital dalam mengangkut produk-produk yang dianggap penting dalam perdagangan internasional maupun barang-barang kebutuhan sehari-hari. Seiring dengan semakin meningkatnya kebutuhan angkutan di laut turut menimbulkan permasalahan baik keamanan dan keselamatan maritim maupun degradasi lingkungan laut. Industri perkapalan telah diakui sebagai permasalahan dalam konteks internasional. Pencemaran laut atau *marine pollution* yang diakibatkan oleh kapal bisa bersumber dari aktivitas rutin kapal tersebut dan juga dari kecelakaan kapal. Perkembangan industri minyak dunia yang semakin pesat juga menyebabkan kecelakaan-kecelakaan yang mengakibatkan tercecernya minyak di laut hampir tidak bisa dielakkan.<sup>1</sup> Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi tidak hanya berakibat fatal pada awak kapal, penumpang, barang-barang muatan kapal dan kapal itu sendiri. Akan tetapi juga dapat berakibat buruk pada lingkungan laut dan kawasan sehingga berdampak pada menurunnya kinerja industri pantai dan pesisir.

Oleh sebab itu tindakan-tindakan berupa pengaturan dalam rangka memperbaiki keamanan dan keselamatan maritim serta pencegahan pencemaran laut akan lebih efektif jika dilakukan di tingkat internasional daripada oleh

---

<sup>1</sup>Johny Malisan, "Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penerapan PP Nomoer 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Laut." Halm.7.

masing-masing negara secara sepihak. Pada dasarnya tujuan utama pendekatan global terdiri dari tiga hal yaitu keseragaman hukum, kepastian hukum, dan keadilan antar pihak yang berkepentingan.<sup>2</sup> Keseragaman hukum juga bertujuan untuk menghilangkan atau meminimalkan adanya praktik antara penggugat dan terdakwa yang berusaha untuk membawa perselisihan ke dalam yurisdiksi tertentu semata-mata karena mereka percaya bahwa undang-undang di yurisdiksi tersebut akan lebih menguntungkan kepentingan mereka. Kepastian hukum secara teratur dibantu dengan penggunaan perangkat seperti konvensi internasional atau perjanjian. Kesepakatan ini, dengan menetapkan norma seragam, membantu menghindari konflik hukum nasional yang berbeda. Suatu konvensi/perjanjian internasional juga dapat mempromosikan keadilan dengan menetapkan, secara jelas dan adil, hak dan kewajiban bagi semua pihak yang berkepentingan.

#### **A. Latar Belakang Masalah**

MARPOL 73/78 adalah sebutan dari *International Convention For The Prevention of Pollution From Ship and its Protocol 1973/1978*. Konvensi ini merupakan konvensi internasional yang mengusulkan perbaikan aturan substantif polusi laut yang berasal dari kapal demi melindungi pencemaran laut yang berlebihan.<sup>3</sup> Konvensi ini menunjukkan adanya kesadaran baru masyarakat

---

<sup>2</sup>Paul Nelson, "Australia's National Plan to Combat Pollution of the Sea by Oil and Other Noxious and Hazardous Substances—Overview and Current Issues. *Spill Science & Technology Bulletin*", 6(1), hlm.1

<sup>3</sup> Alan Khee-jin Tan, 2006 : "*Vessel-Source Marine Pollution : The law and Politics of International Regulation*", UK: Cambridge University Press, Hlm.184

internasional bahwa isu lingkungan tidak bisa diabaikan termasuk lingkungan maritim. Masyarakat dunia telah menaruh perhatian dan komitmen yang cukup besar terhadap pencemaran di lingkungan laut dengan menyepakati norma yang berlaku secara universal untuk mengelimanasi segala bentuk pencemaran di laut dalam hal yang bersumber dari kapal. Laut menjadi bagian penting bagi kehidupan manusia, karena 60 % populasi manusia di bumi, berdiam di 60 km dari sebuah pantai yang sangat bergantung pada hasil laut.<sup>4</sup> Disamping merupakan sarana perhubungan (tempat berlayarnya kapal-kapal) dan tempat pengambilan kekayaan alam dan makanan (barang tambang dan ikan), lautan juga merupakan pengatur suhu atau *thermostat* yang berfungsi menyerap panas matahari disiang hari dan menyimpannya selama hari menjadi malam sewaktu alam mendingin. Laut bekerja dengan sama dengan angin dan arus juga mengatur curah hujan dan karenanya mempengaruhi kesuburan daratan yang terletak di dekatnya.<sup>5</sup>

Kapal sebagai alat transportasi sudah digunakan manusia sejak zaman dahulu kala. Setidaknya sejarah mencatat bahwa manusia sudah menggunakan kapal sebagai alat angkut sejak tahun 3200 sebelum masehi, tepatnya oleh masyarakat pesisir wilayah mesir.<sup>6</sup> Seiring dengan lahirnya revolusi industri kapal pun memegang peranan penting dalam aktifitas perekonomian global karena dapat

---

<sup>4</sup>Hartanto Beni(2008), "*Oil Spill (Tumpahan Minyak) di Laut dan Beberapa kasus di Indonesia*", Bahari Jogja, Hlm 12

<sup>5</sup> Mochtar Kusuma Atmadja (1992): "*PERLINDUNGAN DAN PELESTARIAN LINGKUNGAN LAUT (dilihat dari sudut Hukum Internasional, Regional dan Nasional)*", Jakarta: Sinar Grafika dan Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hlm.89

<sup>6</sup>Jean-PaulRodriguez, "*Maritime Transportation*", dalam *The Geography Of Transportation System 3*, (Juni – Agustus 2014), hlm. 14.

menjangkau wilayah yang jauh dan kemampuannya dalam mengangkut barang dengan kapasitas besar. Sejak saat itu pula muatan kapal menjadi beraneka ragam, mulai dari angkutan manusia, barang-barang mentah, rempah, mengangkut minyak melalui laut. Akan tetapi perkembangan angkutan laut ini turut membawa kekhawatiran akan dampak buruk terhadap lingkungan yakni resiko polusi dari pembuangan mesin kapal, pencemaran dari muatan kapal yang tumpah, juga terhadap limbah yang dihasilkan dari aktifitas rutin kapal. Semakin berkembangnya perdagangan global dalam beberapa dasawarsa kebelakang turut meningkatkan konsumsi minyak dunia. Setiap hari ada sekitar 100 juta ton minyak mentah didistribusikan melalui kapal tanker dari pelabuhan yang satu ke pelabuhan lainnya.<sup>7</sup> Melihat volume minyak mentah yang didistribusikan beserta jumlah kapal tanker serta kapal *supertanker* yang mengangkutnya, tidaklah mengherankan apabila sebagian minyak tersebut tumpah ke laut lepas. Kesadaran atas bahaya yang dapat ditimbulkan polusi minyak terhadap lingkungan laut inilah yang menjadi salah satu landasan pemikiran dibentuknya *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships and its Protocols 1973/1978 (MARPOL 73/78)*.<sup>8</sup>

Indonesia merupakan negara maritim memiliki wilayah perairan yang terdiri atas kawasan hulu dan pesisir di hampir seluruh provinsi. Indonesia secara

---

<sup>7</sup> Andrew Griffin, "MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full of Half Empty?" dalam *Indiana Journal of Global Legal Studies*, Vol. 1, No. 2; *Symposium: The Globalization of Law, Politics, and Markets: Implications for Domestic Law Reform* (Spring, 1994), Indiana University Press, hlm. 489 sebagaimana mengutip Dempsey, *Op.Cit.*, hlm. 459-460

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

geografis merupakan sebuah negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan. Hal ini bisa terlihat dengan adanya garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia ( $\pm$  81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia.<sup>9</sup> Dengan potensi maritim yang begitu besar akan sangat disayangkan jika tata kelola laut di Indonesia tidak dikelola dengan bijaksana dan berkelanjutan. Pengelolaan yang hanya memfokuskan pada keuntungan ekonomi dan mengabaikan prinsip-prinsip kelestarian lingkungan akan berdampak buruk bagi Indonesia. Inilah yang saat ini masih menjadi pekerjaan rumah bagi Pemerintah Indonesia untuk membenahi konsep tata kelola kelautan Indonesia. Padahal berdasarkan latar belakang dan fakta sejarah, bangsa Indonesia pernah bersejarah dalam bidang kemaritiman. Tercatat beberapa kerajaan yang pernah ada di Indonesia dikenal sebagai penguasa maritim, seperti Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, Demak, Bone dan lain-lain. Jejak fakta sejarahnya bahkan ditemui di Madagaskar.<sup>10</sup> Namun jika masalah kelestarian laut belum bisa diatasi secara optimal maka kejayaan maritim akan sulit untuk dicapai.

Posisi geografis Indonesia memungkinkan kapal dapat melintas dengan aman dan cepat. Posisi strategis ini menjadikan sebagian besar wilayah perairan

---

<sup>9</sup>Indrita Hardiana., S.H/Benedicta Trixie., S.IP: "*Potensi Indonesia sebagai Negara Maritim*" diakses melalui laman <http://www.perumperindo.co.id/publikasi/artikel/171-potensi-indonesia-sebagai-negara-maritim>, pada tanggal 26 Agustus 2016.

<sup>10</sup> Letkol (Purn) TNI AL Djuanda Wijaya, "*Membangun Kembali Kejayaan Negara Maritim Nusantara*", *The Global Review* (12 Mei 2015) diakses melalui laman: [http://www.theglobal-review.com/content\\_detail.php.lang=id&id=17577&type=8](http://www.theglobal-review.com/content_detail.php.lang=id&id=17577&type=8). Diakses pada tanggal 28 Agustus 2016.

Indonesia dilayari oleh kapal-kapal besar dan memiliki potensi pencemaran yang cukup besar dan merata. Prosentase kejadiannya antara lain Selat Malaka 25 %, Laut Jawa 20 %, Perairan Kepulauan Riau dan Selat Karimata 15 %, Selat Makassar Bali dan Lombok (ALKI II) 20%.<sup>11</sup> Lingkungan laut mengalami degradasi akan sangat berdampak buruk pada menurunnya nilai ekonomis dari kekayaan hayati yang kita miliki. Lingkungan laut yang mengalami pemburuan juga tidak akan mendukung pengembangan dan pengambilan kekayaan hayati secara berkesinambungan. Oleh karena itu masalah perlindungan dan pelestarian lingkungan laut sebagai sumber daya alam secara berkelanjutan tidak kalah pentingnya dibandingkan penetapan garis-garis batas wilayah dan yuridiksi nasional. Inilah yang dinamakan sebagai dimensi ekologi daripada rezim negara maritim. Lahirnya kesadaran atas bahaya yang dapat ditimbulkan polusi minyak terhadap lingkungan laut menjadi landasan pemikiran dibentuknya Konvensi Internasional MARPOL 73/78.

Sebagai bahan analisis apakah MARPOL 73/78 Efektif dalam upaya penanggulangan polusi laut di Indonesia, penulis secara lebih spesifik mengkaji salah satu peristiwa kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia. Kasus yang akan dianalisis adalah Terbaliknya Kapal MT. Kharisma Selatan yang terjadi pada 18 Desember 2007 yang tenggelam di Dermaga Mirah, Pelabuhan Tanjung Perak,

---

<sup>11</sup>Malisan, J. (2011). "Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penerapan PP Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Laut. *JURNAL PENELITIAN TRANPOSTASI LAUT*", 13(1), hlm 76.

Surabaya dan menumpahkan sebanyak 5000 kilo liter minyak bensin ke laut.<sup>12</sup> Kecelakaan ini oleh investigasi KNKT dinyatakan akibat dari distribusi beban kapal yang tidak sempurna dan kapal diketahui memasukan muatan minyak melebihi kapasitas dari muatan seharusnya. Akibat kecelakaan ini wilayah laut secara langsung tercemar oleh minyak yang dibawa oleh kapal. Dari kasus ini penulis akan menganalisis efektivitas MARPOL 73/78 yang telah diadopsi dalam hukum nasional menjadi landasan yang baku untuk menanggulangi polusi di lingkungan laut Indonesia.

## **B. Rumusan Masalah**

Dari penjabaran latar belakang masalah penulis mengemukakan suatu pokok permasalahan yang ingin dikaji lebih dalam, yaitu **Bagaimana efektivitas MARPOL73/78 dalam penanggulangan polusi laut di Indonesia?**

## **C. Kerangka Teori**

### 1. Teori Rezim Internasional

Rezim merupakan sekumpulan prinsip, norma, dan aturan-aturan yang digunakan untuk mengatur persoalan-persolan tertentu yang berada dalam hubungan internasional. Rezim menjadi penting karena memfasilitasi beberapa bentuk dari tata kelola global dalam realitas hubungan yang anarki. Dalam rezim menunjukkan adanya fakta bahwa negara-negara seringkali memiliki kepentingan konvergen dan bersedia bekerja sama untuk mencapai hasil tertentu. Sebagai hasilnya beberapa peneliti percaya bahwa rezim memainkan peran penting dalam

---

<sup>12</sup>Fakultas Hukum Universitas Indonesia, "*Lingkungan Internasional: The international Convention fo the prevention fo the pollution from ship 1973 and PROTOKOL 1998 (MARPOL)*", Hlm.34.

mengurangi konflik internasional antar negara dan memfasilitasi kerjasama di tingkat internasional. Rezim bisa dalam bentuk *convention*, perjanjian internasional dan lembaga-lembaga internasional. Rezim dapat ditemukan dalam berbagai area isu termasuk ekonomi, lingkungan, keamanan, komunikasi, HAM, pengendalian senjata, bahkan hak kekayaan intelektual. Pada umumnya masing-masing negara akan berkumpul pada isu-isu dan kepentingan yang sama. Suatu rezim bisa dalam bentuk bilateral, multilateral, regional, atau dalam lingkup global.<sup>13</sup>

Menurut Stephen Krasner, rezim diartikan sebagai :

*International regimes are defined as principles, norms, rules, and decision-making procedures around which actor expectations converge in a given area of international relations. Principles are beliefs of fact, causation, and rectitude. Norms are standards of behavior defined in terms of rights and obligations. Rules are specific prescriptions or proscriptions for action. Decision-making procedures are prevailing practices for making and implementing collective choice.*<sup>14</sup>

Menurut Krasner, rezim adalah suatu tatanan yang berisi kumpulan prinsip, norma, aturan, dan prosedur pembuatan kebijakan baik yang berupa eksplisit maupun implisit, yang berkaitan dengan ekspektasi dan kepentingan aktor dalam hubungan internasional. Prinsip (*principles*) didefinisikan sebagai kepercayaan atas fakta, variabel penyebab (*causation*), dan membenaran (*rectitude*). Norma (*norms*) didefinisikan sebagai sebuah standar perilaku yang mendefinisikan hak dan kewajiban anggotanya. Peraturan (*rules*) merupakan

---

<sup>13</sup>Martin Griffiths and Terry O'Callaghan (2002), *"International Relations: The Key Concepts"* US and Canada: Routledge. Hlm272.

<sup>14</sup> William C. Olson & A.J.R Groom (1991) *" International Relations Then and Now: Origins and trends in interpretation."*London: HarperCollins Academia, Hlm. 198

anjaran (*prescription*) atau larangan (*proscription*) atas aksi atau perilaku. Prosedur perumusan kebijakan (*decision-making-process*) ialah praktek umum dalam perumusan dan implementasi dari pilihan kolektif.<sup>15</sup>

Dalam menyikapi pemanfaatan laut sebagai lalu lintas penyebrangan kapal pada mulanya masyarakat internasional belum menyadari bahwa jika tidak dilakukan secara bijak maka akan berdampak buruk pada masalah lingkungan dimasa yang akan datang. Kecenderungan memandang biaya-biaya dalam bentuk udara atau air yang tercemar semata-mata hanyalah masalah sepele yang selalu dapat ditolerir sebagai ongkos dari kemajuan yang sifatnya sangat wajar. Namun kemudian publik akhirnya menyadari bahwa biaya yang harus dibayar bisa jauh lebih parah daripada sekedar gangguan kecil misalnya ketika tumpahan minyak raksasa terjadi dipantai laut yang dangkal yang berhasil mematikan kehidupan bahari didalamnya. Inilah yang kemudian memprakarsai lahirnya seperangkat norma dan aturan bersama yang berlaku secara global dalam rangka mengantisipasi dan menanggulangi permasalahan pencemaran laut.

Teori rezim dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana isu lingkungan global dalam hal ini isu *marrine pollution* mampu mengubah negara-negara maritim untuk menyepakati norma bersama dalam menjaga kelastarian laut dari aktivitas perkapalan. Dalam rezim hukum lingkungan internasional terdapat aturan tentang operasi kapal di negara maritim yang diatur dalam *International Convention for The Prevention of Pollution From Ships* (MARPOL 73/78). Rezim International akan berdampak pada

---

<sup>15</sup>Ibid., Hlm.4

legislasi nasional terkait aturan tentang polusi laut yang diakibatkan oleh kegiatan perkapalan terutama dalam penelitian ini akan mengkaji bagaimana upaya pemerintah Indonesia dalam penanggulangan polusi melalui regulasi nasional yang dikeluarkan bagi kegiatan perkapalan di Indonesia. Dikarenakan sifatnya sebagai konvensi internasional, maka implementasi MARPOL 73/78 tergantung pada apakah negara peserta sudah menginkorporasikan MARPOL kedalam hukum nasionalnya.<sup>16</sup>

Rezim internasional diciptakan untuk membuat suatu peraturan dan perjanjian yang bertujuan untuk memecahkan suatu masalah dalam satu isu area. Berhasilnya suatu tujuan dari rezim internasional tentu saja erat kaitannya dengan efektivitas rezim tersebut. Suatu rezim dikatakan sebagai rezim yang efektif adalah ketika rezim tersebut dapat menjadi solusi atas permasalahan yang menjadi tujuan dari pembuatan rezim tersebut.<sup>17</sup> Giligan menerangkan bahwasanya tujuan dari suatu rezim dapat dicapai apabila para aktor mematuhi segala bentuk perjanjian dan peraturan dan dalam rezim tersebut. Dengan mematuhi aturan main akan menjadi ukuran dalam menilai apakah rezim tersebut dapat dikatakan efektif atau tidak. Bahkan jika kepatuhan para aktor berasal dari sebuah paksaan. Apabila kepatuhan para aktor tinggi, maka tingkat efektivitas suatu rezim juga tinggi. Efektivitas rezim juga dapat diukur dengan mengevaluasi rezim sebelumnya. Evaluasi dilakukan dengan melihat dampak dari kebijakan

---

<sup>16</sup>Baris Soyer dan Andrew Tettenborn, *Pollutions at Sea: Law and Liability*, (New York: Routledge, 2013), hlm. 287.

<sup>17</sup> Michael J. Giligan (2006) 'Is Enforcement Necessary for Effectiveness? A Model of the International Criminal Regime', dalam *International Organization*

publik yang dikeluarkan oleh rezim sebelumnya terhadap politik domestik dalam negaranya.

Indonesia telah meratifikasi MARPOL pada tahun 1986 yaitu Annex I dan Annex II<sup>18</sup> dengan Keppres No.46 tahun 1986, dan selanjutnya meratifikasi Annex III, Annex IV, Annex V, dan Annex VI dengan Perpres No.29 Tahun 2012. Artinya bahwa Indonesia telah meratifikasi seluruh Annex dalam MARPOL. Hal ini juga berarti bahwa Indonesia telah menyepakati rezim penegakan yang termuat dalam MARPOL. Langkah-langkah pencegahan terjadinya pencemaran baik yang disebabkan oleh aktivitas rutin kapal maupun kecelakaan merupakan harus diutamakan karena akan lebih efektif untuk mengatasi masalah polusi laut daripada memfokuskan pada upaya penanganan atas polusi yang telah ditimbulkan. Untuk itu Indonesia telah berupaya melakukan pengaturan secara nasional dengan dikuatkannya Peraturan Pemerintah No.19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan atau Perusakan Laut dan juga penguatan instrumen pengawasan dan izin yang telah diatur pada UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mana instrumen yang dapat ditemukan antara lain adalah surat Persetujuan Berlayar<sup>19</sup> yakni menjelaskan adanya fungsi pengawasan yang dapat dijalankan oleh *Port State* untuk dengan efektif mencegah, menjaga, dan mengawasi kapal-kapal yang berpotensi menimbulkan

---

<sup>18</sup>Annex I dan Annex II disebut juga sebagai mandatory annexes, di mana MARPOL dalam awal pembuatannya tidak dapat serta merta *entry into force* hingga banyak *state parties* menerima kedua annexnya. Akhirnya karena standar ketat yang timbul dari Annex II tersebut, dilangsungkanlah amandemen melalui protokol 1978. Gregory E. Lang, "Plastics, The Marine Menace: Causes and Cure" dalam *Journal of Land Use & Environmental Law*, Vol. 5 No. 2(Spring 1990), hlm, 744 dalam sub-bab *Legal Control of Plastic Pollutions-Vessel Source Pollution*.

<sup>19</sup>UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, LN No. 64, TLN No. 4849, Pasal 219 ayat (1) sampai (5) mengenai Surat Persetujuan Berlayar.

pencemaran melalui buangan limbah ataupun yang disebabkan oleh kecelakaan kapal. Mekanisme pencegahan yang diadopsi pemerintah Indonesia melalui MARPOL 73/78 mewajibkan adanya prosedur yang jelas sebelum mengizinkan kapal berlayar oleh otoritas pelabuhan atau petugas syahbandar dan aparat penegak hukum yang terkait melalui inspeksi, monitoring dan pemeriksaan lainnya yang dibutuhkan. Kecelakaan yang terjadi pada kasus MT Kharisma Selatan diakibatkan oleh kesalahan yang diakibatkan kelalaian pemeriksaan kapal oleh otoritas pelabuhan.

## 2. Teori *Compliance*

Konsekuensi yang muncul dari dibuatnya sebuah perjanjian internasional yaitu tentang perilaku para partisipan yang menyepakatinya untuk konsisten dalam memenuhi semua kesepakatan yang dibuat dalam perjanjian internasional tersebut. Perjanjian kerjasama yang disepakati oleh tiap-tiap negara harus memiliki bentuk yang dapat dipahami kedua negara. Dalam situasi seperti ini, tentunya dibutuhkan upaya-upaya kooperatif dari masing-masing negara anggota yang membuat perjanjian internasional. Bentuk dari upaya kooperatif yang dimaksud adalah kepatuhan (*compliance*) terhadap kesepakatan. *Compliance* dalam bahasa Indonesia berarti kepatuhan yang berasal dari kata patuh. Berdasarkan teori *compliance* yang dikemukakan oleh Chayes, kepatuhan atau *compliance* dapat dilihat ketika negara mampu mengontrol tindakannya untuk berusaha mematuhi kesepakatan yang telah disepakati dalam rezim tersebut.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup>Abram Chayes dan Antonia Handler Chayes, 1993. On Compliance. International Organization, 47 (2), hlm. 190, diakses secara online di .web.unair.ac.id

Sedangkan menurut Simmons ketidakpatuhan atau *non-compliance* diindikasikan ketika negara anggota tidak mencerminkan sikap dan perilaku yang sesuai dengan aturan yang telah disepakati dalam perjanjian internasional.<sup>21</sup> Dengan terlibatnya suatu negara dalam sebuah perjanjian internasional, negara tersebut cenderung akan mengubah sikapnya menyesuaikan aturan-aturan yang berlaku, juga hubungan dan pengharapannya terhadap satu sama lain dari waktu ke waktu sesuai dengan perjanjian yang telah dibuat. Menurut Abram Chayes dan Antonia Handler Chayes telah menegaskan ada 3 (tiga) alasan utama yang mendorong sebuah negara mengambil tindakan untuk mematuhi perjanjian internasional, yaitu: efisiensi, kepentingan dan norma.<sup>22</sup>

Terdapat dua aliran dalam studi tentang *compliance* yang saling bertentangan satu sama lain, yaitu: *enforcement school* dan *management school*. Menurut aliran *enforcement* bahwa tindakan *non-compliance* terhadap perjanjian internasional dapat terjadi dalam berbagai motif. *Compliance* baru bisa terjadi jika aturan ditegakkan dan disertai dengan adanya sanksi (*punishment*). Strategi ini cukup efektif agar perjanjian dapat terlaksana, karena setiap pihak mengetahui jika melanggar atau tidak mematuhi perjanjian maka dia akan mendapatkan sanksi. Berbeda dengan aliran *enforcement*, aliran *management* justru menegaskan bahwa kepatuhan (*compliance*) dapat terjadi tanpa harus menyertakan strategi sanksi (*punishment*) dalam formulasi perjanjian, karena

---

<sup>21</sup>B. A. Simmons, 1998. '*Compliance with International Agreements*', Annual Review of Political Science, vol. 1 Hlm 74

<sup>22</sup>Abram Chayes dan Antonia Handler Chayes, 1995, "*The New Sovereignty: Compliance International Regulatory Agreements*", Cambridge; Harvard University Press, .hlm. 4

dianggap tidak efektif.<sup>23</sup> Permasalahan *compliance* sebenarnya memang lebih tepat dianggap sebagai permasalahan pengelolaan (*management*) daripada permasalahan pelaksanaan (*enforcement*). Munculnya tindakan *non-compliance* terhadap rezim bukan tidak sengaja, akan tetapi lebih disebabkan oleh kurangnya kapabilitas, kejelasan dan prioritas kesepakatan dalam perjanjian. Untuk itu dibutuhkan strategi pengelolaan yang *sophisticated* contohnya dengan menggunakan metode persuasi.

Rezim MARPOL dijadikan landasan kerjasama oleh pemerintah Republik Indonesia dengan negara-negara maritim sebagai upaya penanggulangan polusi laut. Akan tetapi, perjanjian kerjasama yang dilandasi atas motif saling menguntungkan tersebut tidak selamanya berjalan dengan baik karena adanya *compliance problem* yaitu terdapat perilaku *non compliance* yang dilakukan oleh pihak partisipan. Sehingga membuat derajat kepatuhan kerjasama dalam rezim MARPOL belum optimal. Indonesia sebagai negara yang telah meratifikasi seluruh ANNEX dalam MARPOL telah menunjukkan kepatuhannya dengan melaksanakan ketentuan-ketentuan yang termuat dalam MARPOL. Indonesia telah meratifikasi MARPOL pada tahun 1986 yakni ANNEX I dan ANNEX II dengan Kepres No. 46 tahun 1986 dan selanjutnya meratifikasi ANNEX III, Annex IV, Annex V, dan Annex VI dengan Perpres No.29 Tahun 2012. Hal tersebut tidak lain sebagaimana yang dijelaskan dalam teori *Compliance* yakni

---

<sup>23</sup>Christer Jonsson & Jonas Tallberg, 1998, "Compliance and Post Agreement Bargaining" dalam European Journal of International Relations, London; SAGE Publications., hlm. 374

Indonesia telah memenuhi tiga indikator kepatuhan rezim baik efisiensi, kepentingan dan norma.

Pada kasus kecelakaan kapal MT Kharisma Selatan yang menumpahkan minyak di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tahun 2007 silam merupakan insiden yang sebenarnya telah diantisipasi oleh MARPOL. Akan tetapi kecelakaan tetap terjadi dikarenakan oleh kesalahan teknis penerapan prosedur oleh otoritas pelabuhan dalam melakukan inspeksi kapal. Sesuai dengan teori Compliance dalam aliran *Management school* bahwa permasalahan *compliance* sebenarnya memang lebih tepat dianggap sebagai permasalahan pengelolaan (*management*) daripada permasalahan pelaksanaan (*enforcement*). Munculnya tindakan *non-compliance* terhadap rezim bukan tidak sengaja, akan tetapi lebih disebabkan oleh kurangnya kapabilitas dalam pengelolaan manajerial teknis dilapangan. Sedangkan dalam aliran *Enforcement School* meyakini *Compliance* baru bisa terjadi jika aturan ditegakkan dan disertai dengan adanya sanksi (*punishment*). Strategi ini cukup efektif agar perjanjian dapat terlaksana, karena setiap pihak mengetahui jika melanggar atau tidak mematuhi perjanjian maka akan dikenakan sanksi.

### 3. Konsep Maritime Security : Marine Safety

Konsep *maritime security* dapat dianalisa sebagai hubungan kedua istilahnya yang saling berhubungan satu sama lain. Menurut Christian Bueger, setidaknya ada empat hal yang perlu dipertimbangkan dalam konsep marime security yaitu: *sea power* (kekuatan laut), *marine safety* (Kemanan Laut), *blue economy* (Ekonomi Biru) dan *human resilience* (Ketahanan Manusia). Masing-

masing konsep merujuk kepada dimensi yang berbeda dalam memahami *maritime security*.<sup>24</sup>

Kekuatan maritim atau *Sea Power* dalam konteks *Maritime security* merupakan upaya yang perlu dilakukan oleh negara maritim untuk mengamankan wilayah kelautannya. Dalam hal ini negara dengan basis maritim sangat dianjurkan untuk memiliki angkatan kapal perang, basis militer yang kuat, yang berfungsi menjaga kepentingan wilayah maritimnya. *Sea power* sangat terkait pada hal-hal yang berkaitan dengan pengawasan dan perlindungan wilayah laut dengan fokus utama oleh adanya pemasangan armada angkatan laut dan penjagaan yang signifikan di setiap wilayah teritorial laut. Terlebih lagi jika wilayah laut tersebut merupakan kawan strategis yang digunakan sebagai jalur perdagangan ekonomi internasional yang sangat bernilai ekonomi. Dalam hal ini negara maritim yang memiliki wilayah laut yang memiliki peran yang signifikan sebagai jalur perdagangan internasional merupakan *national power* yang harus dimaksimalkan untuk memperoleh keuntungan ekonomi.

Konsep *Marine safety* dititikberatkan pada upaya keamanan kapal dan instalasi-instalasi maritim yang tidak lain bertujuan untuk menjaga profesionalitas kemaritiman dan pengawasan lingkungan laut. *Marine safety* menitikberatkan oleh perlunya regulasi yang memuat aturan mengenai konstruksi atau keamanan kapal yang hendak berlayar. Sehingga kapal harus memiliki standar atau spesifikasi yang sesuai dengan regulasi yang berlaku secara internasional. Untuk itu standar yang

---

<sup>24</sup>Christian Bueger 2015. "What is Marine Security? Forthcoming in *Marine Policy*" UK :Department of Politics and Social Science, School of Law, Cardiff University. Hlm.3.

ditetapkan ialah merujuk pada regulasi yang ditetapkan dalam *International Maritime Organization (IMO)* dan Komite Keamanan Laut.

Pada awalnya *marine safety* lahir oleh insiden kecelakaan kapal Titanic 1912. Pada mulanya kasus kecelakaan tersebut difokuskan pada bagaimana mekanisme penyelamatan kru kapal dan penumpang namun secara berangsur-angsur mengalami pergeseran yakni pencemaran lingkungan yang ditimbulkan dan upaya pencegahan terjadinya kecelakaan kapal serta antisipasi bencana lingkungan yang bisa terjadi. Terlebih kasus-kasus tumpahan minyak pada era 1970an dilaporkan telah mengalami peningkatan yang signifikan sebagai hasil dari revolusi industri yang mendukung peningkatan perdagangan internasional. Sementara itu peristiwa Perang Teluk pada tahun 1991 yang menyebabkan tumpahan minyak dalam jumlah yang sangat fantastis tidak hanya dilihat sebagai fenomena keamanan tradisional akan tetapi berimplikasi pada keamanan lingkungan maritim.

*Blue Economy*. Konsep *Maritime security* juga memiliki kaitan yang erat dengan peningkatan ekonomi. Sejarah mencatat bahwa wilayah lautan selalu memiliki nilai ekonomi yang vital bagi negara maritim. Hal ini tidak lain karena mayoritas proses perdagangan terhubung melalui laut dan disamping itu laut menyediakan sumber daya alam yang melimpah untuk dikelola dan dimanfaatkan. Hingga saat ini industri perikanan merupakan industri yang signifikan oleh negara-negara maritim di dunia yang berfungsi menyuplai kebutuhan pangan nasional bahkan global. Nilai komersial dari lautan mengalami peningkatan pada

adanya pengelolaan potensi ekonomi lepas pantai yang terpusat pada pengelolaan energi fosil, penambangan dasar laut dan juga pariwisata pantai.

Konsep dari *blue economy* dan *blue growth* diusulkan pada *RIO+20 World Summit 2012* dan disahkan secara meluas misalnya pada *European Union Blue Growth Strategy* yang bertujuan untuk menghubungkan dan mengintegrasikan dimensi berbeda antara peningkatan ekonomi kelautan dengan konstruksi manajemen strategi pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan.<sup>25</sup> Dalam hal ini konsep *blue economy* memiliki kaitan yang erat dengan *maritime security* untuk mengupayakan strategi manajemen pengelolaan yang berkelanjutan yang tidak hanya memaksa pelaksanaan dan pengawasan terhadap hukum dan peraturan perundangan-undangan tetapi juga mengupayakan adanya jaminan lingkungan maritim yang dilengkapi oleh prasyarat untuk tata kelola sumberdaya kelautan.

*Human resilience*, adalah bagian yang tidak bisa dilupakan dalam membahas *human security*. Dalam memahami konsep *marine security*. Adapun dimensi utama dari *human security* menurut *United Nations and Development Programme* adalah tersedianya bahan makanan, tempat tinggal, mata pencaharian yang berkelanjutan dan keselamatan kerja. Dalam hal ini adanya masalah-masalah di lingkungan laut khususnya masalah yang berkaitan dengan pencemaran wilayah laut akan sangat mengancam ketahanan manusia terlebih bagi mereka yang bermukim di daerah pesisir. Penangkapan ikan yang tidak memperhatikan aspek keberlanjutan, pencemaran laut karena aktivitas kapal maupun kecelakaan kapal akan berujung

---

<sup>25</sup> Ibid., hlm.4

pada berkurangnya jumlah ikan ataupun biota laut lainnya. Laut akan mengalami degradasi yang pada akhirnya berdampak pada keberlangsungan hidup manusia.

Negara harus menyadari bahwa polusi di lingkungan laut oleh kapal sebaiknya diregulasi agar pemilik kapal tidak melakukan operasi kelautannya dengan semena-mena demi mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya dan mengabaikan prinsip-prinsip pelestarian lingkungan laut yang pada fungsi yang sesungguhnya ditujukan untuk kesejahteraan rakyat. Dalam karya tulis ini penulis menggunakan konsep *Marine safety* yang merujuk pada kepentingan negara Indonesia untuk mengamankan wilayah maritimnya. Pencemaran wilayah laut akan sangat merugikan Indonesia dan sekaligus menjadi faktor penghalang untuk mewujudkan konsep *Maritime security* sebagai negara yang memiliki visi menjadi Poros Maritim Dunia. Polusi laut akan berdampak pada menurunnya kualitas laut termasuk segala jenis sumber daya alam yang terdapat di dalamnya. Hal tersebut akan menyebabkan kerugian baik bagi masyarakat pesisir yang bermata pencaharian sebagai nelayan maupun pendapatan negara secara nasional. Atas dasar itulah Indonesia melalui skema yang ditetapkan dalam IMO ikut meratifikasi MARPOL 73/78 dan mengimplementasikan aturan MARPOL dalam hukum nasionalnya. Dalam konteks pencemaran laut oleh kegiatan perkapalan Indonesia merasa memiliki tanggung jawab untuk ikut serta dalam menanggulangi penyebab terjadinya polusi laut tersebut baik yang disebabkan oleh aktivitas rutin kapal ataupun karena kecelakaan kapal. Konsep *Marine security* dalam hal ini adalah target yang harus dicapai oleh Indonesia yang bisa dicapai melalui rezim internasional MARPOL 73/78 dengan penerapan efektif.

#### **D. Hipotesa**

Sesuai dengan pokok permasalahan di atas maka dapat dikemukakan hipotesa dalam penelitian ini adalah Rezim Internasional MARPOL 73/78 efektif menanggulangi polusi laut di Indonesia dengan cara:

1. melaksanakan pengawasan untuk mendeteksi dan mencegah terjadinya pencemaran laut oleh kapal di perairan Indonesia,
2. melaksanakan mekanisme penanggulangan atas pencemaran yang terjadi atas insiden kecelakaan kapal

sebagaimana yang dianalisis melalui tumpahan minyak dari insiden kecelakaan Kapal Mt. Kharisma Selatan.

#### **E. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penulisan ini adalah:

1. Untuk membuktikan jawaban dari rumusan masalah dan membuktikan kebenaran dengan teori serta data yang relevan
2. Untuk mengetahui apakah MARPOL 73/78 efektif dalam menanggulangi polusi laut di perairan Indonesia.
3. Untuk melengkapi tugas akhir sebagai syarat memperoleh gelar sarjana S1 pada jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

#### **F. Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan penulis dalam penulisan skripsi ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian ini menggunakan tehnik pengumpulan data

dengan studi kepustakaan (*library research*) yakni dengan cara mengumpulkan data dari literature yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas, kemudian dianalisis secara komprehensif. Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian yaitu data sekunder yang diperoleh dari berbagai literatur dalam bentuk media cetak maupun *online* berupa buku-buku, jurnal-jurnal, dokumen dan situs-situs internet yang sesuai dengan topik yang dibahas dalam penelitian ini.

### **G. Batasan Penelitian**

Untuk menghindari meluasnya pembahasan mengenai implikasi MARPOL 73/78 dalam pengendalian polusi laut di Indonesia dibutuhkan adanya batasan yang riil. Untuk itu penulis membatasi cakupan penulisan yakni tulisan ini dimulai pada saat Indonesia meratifikasi MARPOL yaitu pada tahun 1986 sampai dengan terjadinya insiden Kecelakaan Kapal MT Kharisma Selatan pada tanggal 18 Desember 2007 di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

### **H. Sistematika Penulisan**

Untuk mempermudah penulisan skripsi ini serta mempermudah memahami konten dalam skripsi ini maka penyusunan skripsi ini didasarkan pada sistematika penulisan yang sesuai. Sistematika penyusunan skripsi ini sebagai terdiri dari:

Bab I berisi latar belakang masalah mengenai permasalahan polusi laut di lingkup nasional dan internasional serta pengaturan polusi laut dalam rezim internasional yakni konvensi MARPOL 73/78. Bab I juga memuat rumusan masalah, kerangka teori, hipotesa, tujuan penelitian, metodologi penelitian,

jangkauan penelitian dan sistematika penulisan. Pada Bab II membahas tentang dasar pembentukan MARPOL 73/78 beserta ketentuan-ketentuan di dalamnya, dan fenomena pencemaran lingkungan maritim di Indonesia dari Kecelakaan kapal tengker sampai pada ratifikasi MARPOL serta implementasinya di Indonesia.

Selanjutnya Bab III pokok bahasan adalah Rezim pencegahan dan Penanggulangan polusi laut dalam MARPOL 73/78. Sedangkan Bab IV menjelaskan tentang analisis bagaimana eektivitas MARPOL 73/78 pada kasus tumpahan minyak dari kecelakaan Kapal MT Kharisma Selatan. Terakhir adalah Bab V, bab ini adalah bab akhir sebagai bab yang menutup penelitian ini. Bab V berisi rangkuman dari bab sebelumnya yang disusun dalam bentuk kesimpulan.