

BAB II

**PERMASALAHAN POLUSI LAUT YANG BERSUMBER DARI KAPAL
DAN PENGATURANNYA DALAM MARPOL 73/78**

Polusi laut merupakan permasalahan yang membutuhkan penanganan yang serius dan konsisten oleh negara-negara yang memiliki kepentingan baik dalam menjaga aspek keamanan wilayah maritimnya. Peningkatan kebutuhan angkutan laut dalam lingkup nasional dan internasional berakibat pada pemanfaatan laut sebagai jalur lalu lintas pelayaran. Utamanya dalam angkutan muatan barang-barang yang berpotensi menurunkan degradasi di lingkungan laut. Hal ini dikarenakan minyak, bahan cair berbahaya dan beracun baik dalam bentuk curah ataupun kemasan dalam skala yang besar, juga adanya potensi pencemaran dari pengoperasian kapal yang tidak bisa dihindari misalnya minyak kotor dan gas buangan dari mesin kapal serta limbah kotoran atau sampah maupun yang bersumber dari tumpahan minyak dari kecelakaan kapal. Pemanfaatan laut pada hakikatnya juga turut meningkatkan potensi pencemaran laut negara pantai serta dampak kerusakannya. Atas dasar itulah masyarakat internasional menginisiasi adanya pengawasan pencemaran laut yang bersumber dari kapal melalui organisasi maritim internasional (IMO).

IMO sebagai bagian integral dari organisasi PBB, didirikan untuk memajukan kerjasama antar negara-negara anggota dalam masalah teknis bidang pelayaran. Fokus utamanya adalah pada bidang keselamatan dan efisiensi penyelenggaraan

transportasi laut.¹ Dengan demikian, IMO sebagai badan khusus PBB mengemban tugas utama untuk menegakkan aturan keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran lingkungan laut. Regulasi terkait dengan pengaturan perlindungan di lingkungan maritim memuat ketentuan-ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut dari kapal baik yang bersumber dari aktivitas rutin maupun kecelakaan kapal yang sifatnya insidental melalui pengakomodasikan ketentuan internasional “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*”.

A. Polusi Laut dari Pengoperasian Kapal

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. Produk-produk tersebut dapat berupa barang-barang manufaktur, produk makanan, bahan baku dan minyak yang merupakan sumber utama energi global.² Pada mulanya permasalahan-permasalahan terkait polusi laut belum mendapatkan perhatian yang besar terutama jika kerusakan lingkungan tersebut berhubungan dengan aktivitas pelayaran. Pada masa itu aturan yang ada lebih menekankan pada pengaturan

¹www.maritimeworld.web.id, “Regulasi Tentang Pencegahan Pencemaran” diakses melalui: <http://www.maritimeworld.web.id/2011/01/regulasi-tentang-pencegahan-pencemaran.html>, 19-01-2017.

²Patricia Birnie, Alan Boyle, Catherine Redgwell, *International Law and the Environment* (3rd Edition, OUP 2009) 398.

tentang hak berlayar, tanggung jawab negara dimana kapal diregistrasikan hingga tanggung jawab negara yang menjadi bendera kapal. Dengan demikian permasalahan lingkungan belum menjadi fokus utama melainkan hanya sebatas bagian dari isu. Seiring dengan semakin tingginya permintaan dan kebutuhan angkutan laut baik dalam skala nasional maupun global. Pengiriman sebagai metode utama pengangkutan barang dalam jumlah yang terus meningkat secara global memberikan dampak yang mahal terhadap lingkungan namun kesadaran akan bahaya dari meningkatnya aktifitas kapal terhadap kelestarian lingkungan baru tumbuh sekitar 50an tahun terakhir.³ Degradasi lingkungan laut yang signifikan telah diidentifikasi sebagai polusi yang bersumber dari minyak baik yang dihasilkan melalui kegiatan rutin kapal maupun kecelakaan dari armada pedagang internasional yang terus meningkat.

Perhatian terhadap kelestarian lingkungan laut aktivitas manusia di mulai pada tahun 1959 akan tetapi pengaturannya masih berfokus pada resiko tumpahan minyak atau *oil spill*. Pada tahun yang sama tepatnya di Inggris menghasilkan satu konvensi internasional yaitu OILPOL.⁴ Pasca Perang Dunia II Ukuran kapal tengker memang meningkat pesat.⁵ Meski demikian resiko pencemaran laut tidak hanya disebabkan oleh minyak tetapi juga zat-zat atau benda-benda lain yang juga mengancam kelestarian ekosistem laut. Hal ini tentu saja akan sangat merugikan

³Nickie Butt, 'The Impact of Cruise Ship Generated Waste on Home Ports and Ports of Call: A Study of Southampton' (2007) dalam 31 Marine Policy 591

⁴ OILPOL kemudian diamandemen pada tahun 1962,1969,1971.

⁵ Wayne K. Talley, "Economies Density of Ocean Tanker Ship", dalam *journal of transport economic and policy*, Volume XX no.1 91-99 (1986), Hlm.3.

negara-negara pantai khususnya masyarakat yang bermukim di daerah pesisir. Atas dasar pertimbangan inilah *Inter-Governmental Maritime Organization* (IMCO) merumuskan sebuah konvensi yang didalamnya memuat aturan mengenai pencegahan dan penanggulangan polusi laut yang disebabkan oleh kapal yang saat ini dikenal sebagai MARPOL 73/78. MARPOL tidak hanya memuat aturan tentang pencemaran oleh minyak tetapi juga yang berasal dari bahan-bahan berbahaya lainnya termasuk limbah dan sampah yang dihasilkan dari aktifitas rutin kapal. Dengan demikian diharapkan MARPOL dapat menjadi standar pengaturan yang lebih ketat dan lebih kongkrit dalam teknis pelaksanaannya dalam rangka mencegah polusi laut dari aktifitas pelayaran.

B. Dasar Pembentukan Marpol 73/78

Inisiatif internasional pertama yang ditujukan untuk pengendalian pencemaran laut yang bersumber dari kapal adalah diadakannya sebuah konferensi di Washington, AS pada tahun 1926. Meski rekomendasi dibuat pada konferensi ini untuk membatasi pelepasan minyak di laut, tidak ada kesepakatan internasional yang bisa dicapai Sampai setelah Perang Dunia Kedua. Pemerintah Inggris mengadakan sebuah konferensi di London pada tahun 1954 di mana sekitar 40 negara. Hasilnya adalah Konvensi Internasional untuk Pencegahan Pencemaran Laut yang bersumber dari Minyak atau *International Convention for the*

Prevention of Pollution of the Sea by Oil, yang biasanya dikenal sebagai OILPOL.⁶

OILPOL mulai berlaku secara internasional pada tanggal 26 Juli 1958, dan menetapkan kewajiban pemilik kapal dan tuan untuk mengoperasikan kapal mereka sehingga dapat meminimalkan timbulnya kejadian kecelakaan dan polusi operasional.⁷ OILPOL diadopsi atas dasar bahwa pelepasan minyak tidak dapat dielakkan dan karenanya harus dilakukan di tempat di mana mereka akan menyebabkan paling sedikit bahaya.

Sementara itu, Konferensi Hukum Laut Pertama Perserikatan Bangsa-Bangsa di Jenewa pada tahun 1958 mengadopsi *The Convention on the High Seas*. Konvensi ini mengandung beberapa ketentuan terbatas mengenai pencegahan pencemaran laut. Secara khusus, Pasal 24 dan 25 dari Konvensi 1958 mengidentifikasi pelepasan minyak dari kapal laut atau jaringan pipa dan pembuangan limbah radioaktif sebagai dua sumber pencemaran laut dimana masing-masing Negara Pihak pada Persetujuan diminta untuk melakukan tindakan./ Yang harus diminta oleh masing-masing Negara pihak pada Persetujuan. Sejak tahun 1958, oleh karena itu, ada kewajiban dasar negara-negara anggota untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut.

Pada tahun 1967, kapal tanker Torrey Canyon kandas saat memasuki Selat Inggris dan menumpahkan seluruh muatannya 120.000 ton minyak mentah ke

⁶ Paul Nelson, "*Pollution From Ships: A Global Perspective*", (hlm.1) diakses melalui laman: http://www.aic.gov.au/media_library/publications/proceedings/26/nelson.pdf tanggal 25 April 2017.

⁷ Ibid., hlm.2

laut. Hal ini mengakibatkan kejadian pencemaran minyak terbesar yang pernah tercatat hingga saat itu.⁸ Insiden tersebut kemudian menjadi titik awal munculnya pertanyaan tentang tindakan yang dilakukan guna mencegah kemungkinan semakin meluasnya permasalahan terkait pencemaran minyak dari kapal serta menimbulkan kekurangan pada sistem yang ada. Kekurangan yang terpapar pada sistem yang ada karena memberikan kompensasi menyusul kecelakaan di laut.

C. Ketentuan-ketentuan dalam MARPOL 73/78

Marpol 73/78 merupakan seperangkat aturan yang berlaku dalam skala global yang memiliki tujuan guna mencegah polusi di lingkungan di laut yang disebabkan oleh kapal. Gagasan "Marpol" muncul hampir lima puluh tahun yang lalu, akan tetapi meningkatnya polusi di laut dalam beberapa tahun terakhir telah menjadikannya sebagai salah satu yang peraturan yang paling strategis di dunia saat ini yang mulai berlaku pada tanggal 2 November 1973 di Kantor pusat Organisasi Maritim Internasional (IMO) di London, Inggris.⁹ Secara teknis, Marpol 73/78 merupakan kombinasi dari dua perjanjian internasional yakni lahir pada tahun 1973 dan 1978. Perjanjian pertama yang mulai berlaku pada tahun 1973 mencegah polusi oleh minyak, bahan kimia dan zat berbahaya yang berbentuk kemasan. Namun kemudian perjanjian tersebut direvisi karena

⁸"*MARPOL73-78: Brief history-list of amendments to date and where to find them*"<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofMARPOL/Documents/MARPOL%207378%20Brief%20History%20%20List%20of%20amendments%20and%20how%20to%20find%em.htm>

⁹ Brighthubwngineering.com, "What is Marpol?" diakses melalui laman: <http://www.brighthubengineering.com/seafaring/63580-what-is-marpol/> (25 april 2017)

serangkaian kecelakaan kapal tanker yang terjadi antara tahun 1976 dan 1977 belum mampu ditangani secara efektif. Perjanjian Marpol yang baru kemudian diadopsi ulang pada bulan Februari 1978.¹⁰

MARPOL 73/78 bisa dikatakan sebagai peraturan dalam skala internasional yang paling ambisius dalam rangka pencegahan pencemaran laut akibat aktifitas rutin ataupun kecelakaan kapal laut. MARPOL tidak hanya mencakup pencegahan pencemaran laut akibat tumpahan minyak dari kapal tetapi mengatur pula soal bahan-bahan beracun, bahan-bahan berbahaya didalam kemasan, termasuk sampah dan limbah dari kapal yang dihasilkan dari operasional rutin melalui lima annex nya, bahkan pada amandemen tahun 2007, ditambahkan pula satu annex yang mengatur soal polusi udara yang berasal dari kapal. Definisi kapal yang digunakan dalam MARPOL tidak terlalu berbeda dari konvensi-konvensi sebelumnya, sebagaimana diatur dalam pasal 2(4) MARPOL, kapal diartikan sebagai *“a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms”*.¹¹ Dengan demikian definisi *“Ship”* yang dimaksudkan dalam peraturan lingkungan lingkungan maritim ialah segala jenis bangunan yang berada di laut baik dalam bentuk bangunan mengapung, melayang serta yang tertanam tetap di dasar laut.

¹⁰ Ibid.,

¹¹ GR. J, Timagenis, *International Control of Marine Pollution Vol I*, (New York: Oceana Publication, 1980), hlm. 368

MARPOL 73/78 ialah konvensi internasional utama yang meliputi pencegahan pencemaran lingkungan laut oleh kapal-kapal yang bersumber dari kegiatan operasional rutin maupun *accidental discharge* atau penyebab yang tidak disengaja yakni kecelakaan kapal.¹² Dengan kata lain konvensi MARPOL bertujuan untuk mengeliminasi secara menyeluruh polusi yang dihasilkan oleh kapal terhadap laut dan meminimalisir terjadinya *accidental discharge* atau pembuangan limbah yaitu pembuangan baik yang disengaja secara sukarela (*voluntary discharge*) ataupun yang tidak disengaja (*accidental discharge*) akibat aktivitas kapal di laut. *Voluntary discharge* merupakan pencemaran yang terjadi saat pembersihan tanki-tanki kapal dan kegiatan operasional lainnya, sedangkan *accidental discharge* adalah pencemaran yang terjadi karena adanya insiden yang terkait dengan kapal. Perbedaan diantara keduanya menjadi penting dan signifikan karena membutuhkan penerapan hukum yang berbeda pula untuk mengontrolnya. Baik disengaja maupun tidak, pada akhirnya kualitas laut dan seisinya tetap terdegradasi.

MARPOL 1973/1978 terdiri dari 6 (enam) Annexes yang memuat regulasi-regulasi yang terkait upaya pencegahan maupun penanggulangan polusi laut dari kapal.

1. Annex I tentang pencemaran yang disebabkan oleh minyak.

¹² www.imo.org, "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)", diakses melalui laman: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-%28MARPOL%29.aspx>, pada tanggal 20 november 2016.

Lampiran ini mulai diberlakukan pada tanggal 2 Oktober 1983 yang didalamnya meliputi regulasi yang mengupayakan deteksi dini demi mencegah terjadinya pencemaran laut dari minyak yang berasal dari aktifitas operasional rutin kapal maupaun pelepasan minyak yang tidak disengaja. Telah terjadi perubahan amandemen Annex I tahun 1992 yang mewajibkan kepada kapal-kapal tanker minyak baru untuk memiliki fasilitas kapal selam ganda serta menginstruksikan kepada kapal-kapal tanker yang telah ada sebelumnya agar mengikuti kapal selam ganda, yang mana hal ini direvisi pada tahun 2001 dan 2003.

2. Annex II tentang Peraturan Pengendalian Pencemaran oleh Bahan Cair Beracun.

Lampiran ini mulai diberlakukan pada tanggal 2 Oktober 1983 yang merupakan regulasi tentang berbagai kriteria-kriteria pelepasan dan pengendalian pencemaran oleh zat cair berbahaya yang dimuat kapal dalam jumlah besar. Aturan ini memuat sekitar 250 jenis barang yang tidak boleh dibuang ke laut namun hanya bisa disimpan dan selanjutnya diproses lebih lanjut ketika tiba di pelabuhan. Pelepasan residu kapal hanya diperbolehkan pada konsentrasi dan kondisi tertentu yang bervariasi sesuai dengan kategori zat masing-masing. Tidak diizinkan untuk melakukan pembuangan residu yang mengandung zat berbahaya dalam jarak 12 mil laut dari tepi pantai terdekat.

3. Annex III tentang Pencegahan Pencemaran akibat bahan berbahaya dalam bentuk kemasan.

Lampiran ini mulai diberlakukan pada tanggal 1 juli 1992 yang berisi persyaratan umum untuk menerbitkan standar rinci mengenai kemasan, pelabelan, dokumentasi, penyimpanan, batasan jumlah maksimum. Annex ini mendefinisikan, "zat berbahaya" sebagai zat-zat yang diidentifikasi sebagai polutan laut dalam Kode Barang Berbahaya Maritim Internasional (IMDG Code) atau yang memenuhi kriteria dalam Lampiran Lampiran III.

4. Annex IV tentang Pencegahan Pencemaran oleh limbah dari Kapal.

Lampiran ini mulai diberlakukan pada tanggal 27 September 2003 yang berisi persyaratan untuk mengontrol polusidi lingkungan laut oleh limbah. Pembuangan limbah ke laut dilarang, kecuali jika kapal memiliki dalam operasi pabrik pengolahan limbah disetujui atau ketika kapal adalah pemakaian limbah dipecah dan didesinfeksi menggunakan sistem yang dibolehkan pada jarak lebih dari 3 mil dari daratan terdekat; limbah yang tidak dihaluskan atau didesinfeksi harus dibuang dengan jarak lebih dari 12 mil dari daratan terdekat.

5. Annex V Pencegahan Pencemaran yang bersumber dari Sampah Kapal.

Lampiran ini mulai diberlakukan pada tanggal 31 Desember 1988 berisi tentang kesepakatan terkait berbagai jenis sampah yang dilarang, ketentuan batasan jarak pembuangan dari darat yang diperbolehkan serta ketentuan tentang mekanisme dan prosedur pembuangannya. Aspek yang terpenting dari Annex ini adalah peraturan lengkap yang secara tegas melarang pembuangan segala bentuk dan jenis plastik ke laut.

6. Annex VI tentang Pencegahan Polusi Udara dari Kapal¹³

¹³Ibid.,

Lampiran ini mulai diberlakukan pada tanggal 19 Mei 2005 yang berisi menetapkan atas batasan maksimal sulfur oksida dan nitrogen oksida yang berasal emisi dari knalpot kapal dan pelarangan atas emisi yang disengaja sebagai bahan yang dapat merusak lapisan ozon. Sebuah bab yang diadopsi pada tahun 2011 mencakup langkah-langkah efisiensi energi teknis dan operasional wajib yang dimaksudkan guna mengurangi emisi gas rumah kaca dari kapal.

Keenam Annex ini masing-masing merupakan pokok pengaturan MARPOL terkait limbah dan polusi, yang membentuk bagian integral dari MARPOL sendiri. Hal ini juga semakin menguatkan posisi MARPOL sebagai instrumen legal utama yang mengupayakan pencegahan seminimum mungkin atas pencemaran lingkungan laut oleh kapal baik yang disebabkan oleh tindakan operasional maupun sebab insidental.

D. Fenomena Pencemaran Lingkungan Maritim di Indonesia dari kecelakaan Kapal Tanker

Indonesia sebagai negara maritim dihadapkan pada masalah pencemaran laut yang diantaranya diakibatkan oleh industri pelayaran. Permasalahan ini sudah seharusnya diantisipasi sejak dini dan mendapatkan tempat yang lebih besar tidak hanya oleh Pemerintah namun kepada semua pihak yang berkepentingan dalam hal pemanfaatan laut. Pihak pemerintah selaku pihak yang berkewangan dalam perumusan kebijakan idealnya dapat membentengi segala sumber daya alam berupa kekayaan dan keindahan biota laut melalui perangkat regulasi-regulasi perundang-undangan nasional dari ancaman polusi laut demi kelestarian dan keberlangsungan pemanfaatan statergis ekosistem laut. Tetapi sangat disayangkan

bahwa polusi di lingkungan laut di dalam wilayah perairan Indonesia masih belum terselesaikan. Tidak jarang media massa memberitakan mengenai pencemaran di sebagian besar wilayah pantai dan perairan Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah belum maksimal dalam menjalankan fungsinya dalam rangka mengatasi persoalan polusi laut. Sejarah mencatat bahwa di Indonesia pernah terjadi tumpahan minyak dari kecelakaan kapal tanker diantaranya sebagai berikut.

- Tanker Showa Maru, karam di Selat Malaka tahun 1975, menumpahkan 1 juta ton minyak mentah;
- Choya Maru, karam di Bulebag, Bali (1975), menumpahkan 300 ton bensin;
- Golden Win, bocor di Lhokseumawe, NAD (1979), menumpahkan 1.500 kiloliter minyak tanah
- Nagasaki Spirit, karam di Selat Malaka (1992), menumpahkan minyak mentah;
- Maersk Navigator, karam di Selat Malaka (1993), menumpahkan minyak mentah;
- Bandar Ayu, karam di Pelabuhan Cilacap (1994), menumpahkan minyak mentah;
- Mission Viking, karam di Selat Makassar (1997), menumpahkan minyak mentah;
- MT Natuna Sea, karam di Pulau Sambu (2000), menumpahkan 4.000 ton minyak mentah.
- MT Kharisma Selatan, terbalik di Dermaga Mirah, Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya (2007), menumpahkan 500 kiloliter MFO (*marine fuel oil*)¹⁴

¹⁴“Tumpahan Minyak Perbatasan Harus Segera Diatasi”, <http://kiara.or.id/content/view/1026/133/lang.id/>, diakses pada hari Selasa, tanggal 19 Desember 2016.

Tumpahan minyak dari kecelakaan kapal tengker akan memberikan dampak buruk terhadap berbagai organisme laut. Wilayah laut yang tercemar oleh minyak juga berdampak buruk kepada beberapa jenis burung, dan juga turut mengganggu organisme lainnya yakni berbagai jenis ikan, terumbu karang, hutan mangrove serta rusaknya kawasan wisata pantai. Laut yang tercemar minyak juga akan mengganggu serta mengurangi transmisi cahaya matahari ke dalam air laut karena cahaya matahari diserap oleh minyak kemudian dipantulkan kembali ke udara. Pencemaran laut oleh minyak juga tentu saja akan sangat merugikan nelayan dan petani secara ekonomi. Misalnya pada kasus karamnya Kapal Tanker Showa Maru secara signifikan menurunkan produksi tangkapan ikan di sekitar Selat Malaka yaitu dari 27,6 ton pada tahun 1974 menjadi 6,1 ton pada tahun 1975.¹⁵

Kasus yang akan dianalisis penulis adalah Terbaliknya Kapal MT. Kharisma Selatan yang terjadi pada 18 Desember 2007. Kapal MT. Kharisma Selatan tenggelam di Dermaga Mirah, Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya dan menumpahkan 5000 kilo liter minyak bensin ke laut.¹⁶ Kecelakaan ini oleh investigasi KNKT dinyatakan akibat dari distribusi beban kapal yang tidak sempurna dan kapal diketahui memasukan muatan minyak melebihi kapasitas dari

¹⁵Siswanto Rusdi (2008) "*Menyoal Penanganan Pencemaran Laut-di Indonesia*" melalui laman:<http://www.indonesiamaritimeclub.net/2008/01/05/menyoal-penanganan-pencemaran-laut-di-indonesia/>, diakses pada tanggal 20 Desember 2016.

¹⁶Kementrian Perhubungan Republik Indonesia "Draaft Laporan Akhir MT Kharisma" diakses melalui laman : http://kemhubri.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/Laut?Draft_Laporan_Akhir_MT_Kharisma_Selatan.pdf, diakses pada tanggal 23 November 2016

muatan seharusnya. Akibat kecelakaan ini wilayah laut secara langsung tercemar oleh minyak yang dibawa oleh kapal.

E. Ratifikasi MARPOL 73/78 di Indonesia

Perjanjian-perjanjian internasional di bidang maritim yang telah disepakati dan kemudian diratifikasi oleh pemerintah Indonesia sampai saat ini sudah cukup banyak. Perkembangan perjanjian internasional yang lahir di abad 20 ini, nampaknya berkaitan erat dengan meningkatnya pemanfaatan teknologi tinggi dan bahan berbahaya yang menimbulkan dampak yang luas bagi masalah sumberdaya di laut.¹⁷ Perjanjian internasional yang telah diratifikasi belum cukup memadai untuk dilaksanakan apabila hanya berupa meratifikasi perjanjian internasional menjadi hukum nasional. Akan tetapi secara lebih lanjut dibutuhkan adanya peraturan-peraturan pelaksanaan yang disesuaikan dengan pasal-pasal perjanjian internasional tersebut. Dibutuhkan Implementasi yang kongkrit atas perjanjian internasional yang telah diratifikasi guna mengakomodir permasalahan yang ingin diselesaikan sebagaimana yang diamatkan dalam sebuah perjanjian.

Dengan diratifikasinya sebuah perjanjian internasional oleh suatu negara akan memberikan keuntungan berupa hubungan kerjasama hubungan internasional yang mencakup pendanaan, teknologi, serta bantuan ilmiah yang dapat membantu

¹⁷[www.academia.edu, "Perjanjian Internasional yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia di Bidang Maritim. Diakses melalui laman: \[https://www.academia.edu/8450276/Perjanjian Internasional yang telah Diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia di Bidang Maritim\]\(https://www.academia.edu/8450276/Perjanjian_Internasional_yang_telah_Diratifikasi_oleh_Pemerintah_Indonesia_di_Bidang_Maritim\), pada tanggal 5 januari 2017](https://www.academia.edu/8450276/Perjanjian_Internasional_yang_telah_Diratifikasi_oleh_Pemerintah_Indonesia_di_Bidang_Maritim)

meningkatkan serta mendorong pembangunan nasional. Terlebih permasalahan terkait polusi laut merupakan salah satu masalah yang cukup rumit bagi negara-negara berkembang terlebih lagi apabila negara-negara berkembang tidak memiliki solusi yang tepat dalam rangka mengatasi persoalan tersebut karena fokus utama negara-negara berkembang baru adalah sebatas upaya peningkatan kesejahteraan ekonomi, serta peningkatan infrastruktur dan suprastruktur. Indonesia yang termasuk dalam kategori sebagai negara berkembang, seringkali menghadapi persoalan lingkungan khususnya menyangkut lingkungan perairan namun kesadaran untuk menanggapi persoalan ini belum dipahami oleh semua elemen bangsa dan negara.

Terkait permasalahan terhadap perlindungan wilayah perairan dan laut di Indonesia, pemerintah telah menandatangani *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* atau MARPOL 73/78. Konvensi ini adalah konvensi internasional yang mencakup pencegahan polusi lingkungan perairan yang diakibatkan operasional ataupun kecelakaan kapal. Konvensi MARPOL ini mengadopsi dua traktat di tahun 1973 dan 1978 dan diperbaharui setiap tahunnya melalui amandemen. MARPOL 73/78 telah diadopsi tanggal 2 November 1973 sebagai produk *International Maritime Organization (IMO)*.¹⁸ Indonesia meratifikasi konvensi ini pada 21 Oktober 1986. Konsekuensi meratifikasi konvensi ini adalah dengan tunduk dan mengikuti peraturan-peraturan yang termuat di dalamnya tanpa terkecuali. Apabila terbukti melakukan pelanggaran-

¹⁸"Marpol 73/78: Overview", diakses dari laman: <http://www.epa.gov/OWOW/OCPD/marpol.html>, pada tanggal 3 Januari 2017.

pelanggaran atas annexes konvensi akan dijera dan diberi sanksi sebagaimana yang diatur dalam konvensi ini.

Alasan Indonesia untuk meratifikasi konvensi ini yaitu: Pertama, konvensi ini dijadikan acuan utama bagi Indonesia untuk dapat menuntut ganti rugi kepada para pihak yang terbukti melakukan pencemaran di wilayah perairan Indonesia. Posisi Indonesia yang bukan termasuk sebagai kategori kelompok negara *super power* akan menyulitkan Indonesia dalam melakukan negosiasi di lain terutama dengan negara-negara besar. Dengan keikutsertaan Indonesia institusi multilateral ini Indonesia lantas memiliki *bargaining power* cukup kuat. Selain itu melalui konvensi ini Indonesia juga dapat mengakomodir kepentingan Indonesia secara *mutual cooperation*. Alasan kedua yaitu dengan meratifikasi konvensi ini dapat memberikan keuntungan bagi Indonesia dalam upaya mewujudkan lingkungan maritim Indonesia yang bersih. Indonesia dapat mengurangi tingkat polusi di sepanjang wilayah lautnya, terutama dari pihak-pihak luar yang tidak bertanggung jawab dan semata-mata mengejar keuntungan pribadi dan kelompok.

Indonesia telah meratifikasi MARPOL pada tahun 1986 yaitu Annex I dan Annex II/68 dengan Keppres No. 46 tahun 1986, dan selanjutnya meratifikasi Annex III, Annex IV, Annex V, dan Annex VI dengan Perpres No. 29 Tahun 2012. Sehingga Indonesia telah penuh meratifikasi seluruh Annex dalam MARPOL. Berikut ini adalah tugas dan tanggung jawab negara anggota MARPOL terkait dengan pencegahan pencemaran yang dilakukan melalui kapal di laut:

1. Menyetujui MARPOL 73/78 – Pemerintah suatu negara
2. Memberlakukan Annexes I dan II – Administrasi hukum / maritim
3. Memberlakukan optimal Annexes dan melaksanakan – Administrasi hukum / maritim.
4. Melarang pelanggaran – Administrasi hukum / maritim
5. Membuat sanksi – Administrasi hukum / maritim
6. Membuat petunjuk untuk bekerja – Administrasi maritim
7. Memberitahu Negara-negara yang bersangkutan – Administrasi maritim.
8. Memberitahu IMO – Administrasi maritim
9. Memeriksa kapal – Administrasi maritim
10. Memonitor pelaksanaan – Administrasi maritim
11. Menghindari penahanan kapal – Administrasi kapal
12. Laporan kecelakaan – Administrasi maritim / hukum
13. Menyediakan laporan dokumen ke IMO (Article 11) – Administrasi maritim
14. Memeriksa kerusakan kapal yang menyebabkan pencemaran dan melaporkannya – Administrasi maritim.

15. Menyediakan fasilitas penampungan yang sesuai peraturan – Administrasi maritim.¹⁹

Namun sayangnya, walaupun telah ada pengaturan seperti ini, dengan dikuatkan Peraturan Pemerintah No.19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan atau Perusakan Laut, pencemaran laut melalui kapal di Indonesia masih tetap terjadi. Hal ini sebenarnya dapat diminimalisir melalui penguatan instrumen pengawasan dan izin yang telah diatur pada UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu instrumen berupa Surat Persetujuan Berlayar²⁰ di mana fungsi pengawasan ini dapat dijalankan oleh *Port State* untuk dengan efektif mencegah, menjaga, dan mengawasi kapal-kapal yang berpotensi menimbulkan pencemaran melalui pembuangan limbah dari kapal menuju laut lepas.

¹⁹Ibid.,

²⁰ UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, LN No. 64 , TLN No. 4849 , Pasal 219 ayat (1) sampai (5) mengenai Surat Persetujuan berlayar .