

BAB III

REZIM PENCEGAHAN DAN PENANGGULANGAN POLUSI LAUT

DALAM MARPOL 73/78

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang merupakan salah satu anggota IMO yang penting, tidak hanya bagi kawasan ASEAN, dan Asia Pasifik tetapi juga bagi dunia internasional.¹ Atas dasar inilah pemerintah Indonesia merasa sangat perlu untuk mengamankan kepentingan di wilayah maritimnya. Komitmen Indonesia ditunjukkan dengan keikutsertaan Indonesia pada kerja sama bilateral maupun multilateral yang fokus pada isu-isu perlindungan lingkungan maritim. Indonesia menyadari bahwa saat ini ancaman di wilayah maritim bukan hanya tentang penetapan batas-batas wilayah namun juga hal-hal penting lainnya berkaitan dengan upaya untuk mewujudkan konsep *maritime security* yaitu perlindungan lingkungan maritim oleh dampak pencemaran laut dari kapal. Untuk persoalan ini Indonesia telah meratifikasi Konvensi International tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal pada 1973 dan protokolnya pada 1978 yang dikenal dengan MARPOL 73/78. Indonesia telah meratifikasi konvensi internasional produk IMO (International Maritime Organization) yakni MARPOL 73/78 Annex I dan II melalui Kepres No.46 tahun 1986. Untuk Marpol Annex III, IV, V dan VI dengan Peraturan Presiden No.29

¹Dephub.go.id“Submission of International Convention Ratification Document on Pollution From Ships(Marpol Convention 1993) and SAR Convention 1979 to IMO, Selasa, 28 Agustus 2012): <http://www.dephub.go.id/berita/baca/penyerahan-dokumen-ratifikasi-konvensi-internasional-tentang-pencemaran-dari-kapal-konvensi-marpol-1993-dan-konvensi-sar-1979-kepada-imo14485/?cat=QmVyaXRhfHNiY3Rpb24tNjU=#sthash.ctvoIDsU.pduf>, tanggal 28 feb 2017.

tahun 2013.² Dengan demikian ratifikasi tentu akan mempengaruhi produk hukum nasional Indonesia. Bab ini akan membahas mengenai implementasi MARPOL 73/78 dalam penanganan polusi laut di Indonesia melalui regulasi pencegahan maupun penanggulangan pencemaran yang diadopsi dari MARPOL 73/78.

A. Ketentuan Yuridis Pemberlakuan MARPOL 73/78

Konvensi MARPOL 73/78 berisi kewajiban-kewajiban bagi tiap-tiap negara anggota agar mentaati dan menerapkan ketentuan dalam rangka melindungi lingkungan laut dari pencemaran. Tugas dan wewenang negara anggota MARPOL sebagaimana dalam UNCLOS, dibagi menjadi 3 yaitu, negara yang benderanya dikibarkan oleh kapal (*flag state*), negara pelabuhan tempat persinggahan kapal (*port state*), negara yang teritori lautnya dilewati oleh kapal (*coastal state*).³ Negara bendera kapal ialah Negara dimana suatu kapal didaftarkan. Negara pelabuhan ialah Negara dimana suatu kapal berada di pelabuhan negara tersebut. Negara pantai ialah Negara dimana kapal berada di dalam zona maritim Negara pantai tersebut. Berikut ini adalah penjabaran mengenai tugas dan kewenangan tiap-tiap negara berdasarkan kategori tersebut .

² Beritatrans.com, "Sugeng: Ditjen Hubla Tegas Dalam Pencegahan Pencemaran Laut Lintas Negara", diakses melalui laman: (<http://beritatrans.com/2014/09/14/sugeng-ditjen-hubla-tegas-dalam-pencegahan-pencemaran-laut-lintasnegara/>)

³Lihat United Nations, Conventions on The Law of Sea,1982

1. Negara bendera kapal

Bendera kapal merupakan cara paling modern untuk menentukan kewarganegaraan suatu kapal.⁴Oleh karena itu negara bendera menjadi negara yang berperan paling aktif dalam implementasi MARPOL, karena berdasarkan kasus Lotus di *Permanent Court of International Justice*, negara bendera merupakan negara dengan yurisdiksi untuk menegakkan peraturan atas kapal yang ada di laut lepas.⁵Hal ini menunjukkan bahwa apabila pelanggaran MARPOL terjadi di laut lepas, maka upaya penegakkan diserahkan secara penuh kepada negara bendera, Negara bendera kapal diinstruksikan untuk menerapkan peraturan serta menjalankan fungsi pengawasan terhadap kegiatan kapal berbendera Negara tersebut dalam baik dalam hal administrasi, teknis maupun sarana sosial untuk mencegah terjadinya polusi laut.

Negara bendera kapal mewajibkan kapal berbendera Negara itu agar mematuhi segala aturan standar Internasional termasuk MARPOL 73/78. Tugas utama dari negara bendera kapal adalah memastikan bahwa kapal mereka memenuhi standar acuan baku di sesuai regulasi MARPOL 73/78 yaitu adanya keharusan untuk terus memeriksa kapal-kapal secara periodik serta menerbitkan sertifikat yang dibutuhkan kapal dalam pelayarannya.

⁴Daniel Patrick O'Connell, "*The International Law of The Sea: Volume II*, (Virginia: Oxford University Press," 1984), hlm. 752.

⁵ Mark Szepes, "*MARPOL 73/78: The Challenges of Regulation Vessel-Source Oil Pollution*", dalam *Manchester Student Law Review* vol.2:73,(2013), hlm. 88.

2. Negara Pelabuhan

Yurisdiksi negara pelabuhan telah membaik sejak diperkenalkannya MARPOL dan meningkat secara signifikan lebih lanjut dengan penerapan UNCLOS. Ketentuan dalam MARPOL 73/78 mewajibkan kepada seluruh negara-negara anggotanya untuk menerapkan pemberlakuan segala bentuk mereka kepada semua kapal yang memasuki perairannya tanpa terkecuali. Dengan kata lain tidak ada perlakuan khusus bagi kapal-kapal yang tidak termasuk negara anggota. Hal ini menunjukkan ketaatan pada peraturan MARPOL 73/78 merupakan syarat mutlak bagi kapal jika hendak memasuki wilayah pelabuhan milik semua Negara anggota. Negara pelabuhan juga memiliki kewenangan penuh untuk menerapkan regulasi lebih tegas terhadap kapal-kapal mengenai upaya pencegahan pencemaran sebagaimana yang telah ditetapkan dalam regulasi mereka. Sejak munculnya UNCLOS 1982, yurisdiksi yang dimiliki negara pelabuhan semakin membaik.⁶ Berdasarkan pasal 218, negara pelabuhan berhak mengambil tindakan hukum terhadap pelanggar ketentuan konvensi internasional termasuk MARPOL yang terjadi di laut internasional. Jika dikaitkan dengan implementasi dari MARPOL sendiri, negara pelabuhan diberikan kekuatan dalam 3 hal juga, yaitu inspeksi, monitoring, dan sanksi. Pertama, terkait inspeksi, berdasarkan pasal 5(2) MARPOL negara pelabuhan telah diberikan kekuatan untuk mencegah kapal yang tidak sesuai standar MARPOL ketika diinspeksi untuk tidak berlayar. Namun permasalahannya adalah kemampuan negara pelabuhan untuk melakukan inspeksi cukup terbatas. Negara pelabuhan tidak dapat

⁶Mark Szepes, "*MARPOL 73/78: The Challenges of Regulation Vessel-Source Oil Pollution*", dalam *Manchester Student Law Review* vol.2:73,(2013), hlm. 91

melakukan inspeksi apabila kapal terkait telah memiliki IOPP, yang mana harus dianggap dikeluarkan oleh negara pelabuhan itu sendiri. Pengecualian atas hal ini adalah apabila negara pelabuhan mau mengeluarkan intervensi karena bisa membuktikan adanya kondisi kapal atau perlengkapannya yang tidak sesuai dengan isi IOPP.⁷

Hal inilah yang menjadi hambatan bagi pelaksanaan inspeksi oleh negara pelabuhan, karena pertama, negara pelabuhan harus mengambil risiko membuktikan kondisi kapal yang tidak benar, karena apabila salah, hal ini akan menimbulkan reputasi buruk bagi pelabuhannya sebagai tempat yang sangat ketat bagi kapal, sehingga lalu lintas bisa-bisa menurun.⁸ Kedua, apabila berhasil membuktikan, negara pelabuhan harus membayar biaya prosedur hukum yang diambil terhadap kapal, sehingga tanpa adanya kewajiban, negara pelabuhan umumnya hanya akan melaporkan pelanggaran tanpa mengambil tindakan hukum sendiri.⁹ Ketiga, terkait monitoring, masih berdasarkan pasal yang sama dengan diatas, setiap negara peserta MARPOL memiliki kewajiban untuk mendeteksi tiap pelanggaran atas MARPOL. Namun, terkait kewenangan ketiga bahwa negara pelabuhan dapat menjatuhkan sanksi, sebagaimana dijelaskan di atas masih belum

⁸ Alan Khee-Jin Tan, *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, (UK: Cambridge University Press, 2006), hlm. 220

⁹ Rebecca Becker, "MARPOL 73/78: An Overview in International Environmental Enforcement," dalam *10 Georgetown Int. Environmental L. Rev.*, 1997, hlm. 633.

berjalan sebagaimana mestinya. Bahkan dalam penelitian yang dilakukan oleh sebuah NGO di Belanda, dari 1355 pelanggaran yang dilaporkan ke IMO, hanya 233 yang ditangani oleh negara pelabuhan, sementara sisanya hanya diberitahukan ke negara bendera untuk ditangani sendiri.

3. Negara pantai

Negara pantai diinstruksikan untuk melaksanakan aturan-aturan konvensi terhadap semua kapal yang memasuki teritorinya. Aturan ini juga dibenarkan dalam regulasi UNCLOS 1982 dengan syarat peraturan konvensi yang berlaku bagi jalur lintas damai (*innocent passage*) dengan disertai bukti yang lengkap apabila terbukti telah terjadi pelanggaran. Pada awalnya Negara Pantai tidak begitu memiliki peran yang signifikan. Hal ini dikarenakan minimnya yurisdiksi negara pantai dalam rangka melakukan pengawasan terhadap wilayah teritorinya. Akan tetapi sejak diberlakukannya pasal 56 UNCLOS, negara pantai memiliki yurisdiksi atas laut internal, territorial, dan juga ZEE. Meskipun untuk ZEE, yurisdiksi tidak diperoleh secara otomatis melainkan harus dengan peraturan nasional.¹⁰ Negara pantai umumnya memiliki kemampuan untuk melakukan *monitoring* dan membantu melakukan deteksi atas pelanggaran yang dilakukan kapal. Jika pelanggaran terjadi di wilayah ZEE negara pantai, maka negara tersebut berhak untuk mengajukan tindakan hukum terhadap pelaku hanya apabila pelanggar masuk ke pelabuhan negara. Jika tidak negara pantai hanya mampu

¹⁰Patricia Birnie, Alan Boyle, dan Catherine Redgwell, "*International Law and The Environment*, 3rd ed ", (New York: Oxford University Press, 2009), hlm. 418.

melaporkan pelanggaran ke negara bendera. Sementara untuk kemampuan melakukan inspeksi, ini juga sangat terbatas yaitu apabila kapal yang melintas di perairannya menolak memberikan informasi atau memberikan informasi palsu. Sehingga pada dasarnya peran utama negara pantai hanya dalam hal *monitoring*.

Berdasarkan ketiga perbedaan peran dan tanggung jawab dari masing-masing negara tersebut dapat diketahui dengan jelas bahwa MARPOL 73/78 memuat regulasi atau aturan yang berlaku terhadap negara-negara anggotanya sesuai dengan posisinya masing –masing atau peran dari negara-negara tersebut. Hanya saja negara pantai belum memiliki kewenangan yang cukup besar sebagaimana yang diberikan kepada negara bendera dan negara pelabuhan. Sehingga regulasi yang dimiliki oleh negara bendera dan pelabuhan harus dapat diimplementasikan secara komprehensif agar tidak merugikan negara pantai yang merupakan negara yang teritorinya dilewati oleh kapal. Apabila pengawasan di negara bendera dan negara pelabuhan sudah sesuai prosedur atau tidak melakukan pelanggaran maka tidak ada kekhawatiran bagi negara pantai untuk terkena imbas dari pencemaran yang terjadi akibat pelanggaran aturan.

B. Langkah-Langkah Memenuhi Kewajiban Dalam Marpol 73/78

Implikasi dari meratifikasi konvensi MARPOL adalah dengan mengaplikasikan regulasi MARPOL dalam bentuk regulasi nasional. Bentuk realisasi dari persetujuan negara-negara anggota untuk mengimplementasikan MARPOL 73/78 diikuti dengan tindak lanjut dari Negara tersebut.

Ratifikasi MARPOL oleh sebuah negara adalah hasil dari pilihan rasional dari negara tersebut. Dalam hal ini Indonesia sebagai negara maritim merasa perlu untuk ikut serta dalam hal menjaga lingkungan lautnya dari segala bentuk polusi laut dari pengoperasian kapal. Pertimbangannya tidak lain adalah karena adanya kepentingan terkait lingkungan maritim di bawah yurisdiksi Negara itu. Kedua, bahwa hal ini bermanfaat bagi pemilik kapal suatu negara yang bersangkutan karena Kapal-kapalnya dapat diterima untuk beroperasi dalam skala global. Ketiga, yaitu keuntungan dalam upaya menjaga ketertiban di pelabuhan Negara itu. Negara memiliki kewenangan untuk mengontrol pencemaran dan Negara turut andil dalam berpartisipasi menjaga keselamatan lingkungan internasional. Dalam hal ini dapat dipahami bahwasanya negara-negara yang meratifikasi MARPOL 73/78 mengakui tanggung jawab untuk tidak membuang bahan pencemar ke laut dan disisi lain berhak agar perairannya juga tidak boleh dicemari oleh Kapal Negara anggota lain. Apabila pencemaran terjadi di dalam teritorial mereka, mereka dapat menuntut dan meminta ganti rugi. Sedangkan negara yang tidak termasuk dalam keanggotaan MARPOL 73/78 tidak perlu menerima tanggung jawab untuk melaksanakan peraturan atas kapal-kapal mereka. Dengan demikian kapal-kapal mereka tidak dapat dituntut karena tidak memenuhi peraturan terkecuali bila berada di dalam daerah teritorial Negara anggota. Selain itu Negara yang tidak termasuk sebagai negara anggota apabila wilayah pantainya dicemari tidak bisa menuntut jaminan kepada kapal yang mencemarinya sebagaimana yang termuat dalam MARPOL 7378.

C. Peran Syahbandar dan Biro Klasifikasi Indonesia dalam Upaya Pencegahan Pencemaran oleh Kapal

Dalam hal terjadinya pencemaran di wilayah perairan oleh kapal, instansi yang paling berperan secara teknis adalah *Port Authorities* atau dikenal dengan sebutan Syahbandar. Syahbandar di pelabuhan adalah seorang pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri dengan otoritas tertinggi untuk mengawasi penegakan hukum menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Salah satu otoritasnya adalah pencegahan dan pengendalian pencemaran minyak di laut oleh kapal tanker. Dalam pelaksanaan akan pengurangan dan pencegahan polusi. Syahbandar memiliki peran utama dalam kewajiban negara sebagai negara berdaulat pesisir, termasuk diantaranya adalah penegakan hukum maritim wilayah administratif, perdata dan pidana.

Tugas Syahbandar dalam melakukan pencegahan polusi ini menjabat sebagai Koordinator/Komandan Puskodalok (Pusat Komando dan Lokasi), suatu tim yang terdiri dari Kepolisian, Angkatan Laut, Pertamina (perusahaan gas dan minyak) dan pemerintah daerah.¹¹ Tim yang dibentuk untuk mengendalikan dan mencegah pencemaran yang disebut Tier 1 telah membatasi kewenangan dengan kategori tumpahan minyak tanggap darurat yang terjadi di dalam atau di luar wilayah Pelabuhan atau minyak dan aktivitas gas atau unit lain yang bisa

¹¹EK Purwendah, A Djatmiko, "Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut oleh Kapal Tengker", 2015, diakses melalui portalgaruda.web/jurnal-perspektif.org,

ditangani oleh infrastruktur, fasilitas dan sumber daya manusia yang tersedia di pelabuhan atau unit minyak dan gas atau unit kegiatan lainnya.

Indonesia dengan kekayaan sumber daya alam hayati maupun non hayati dan kedaulatan yang dimilikinya mengatur urgensi transportasi laut melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran) dengan dasar pemikiran tuntutan penyelenggaraan pelayaran sesuai dengan ilmu pengetahuan dan teknologi peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah serta akuntabilitas penyelenggaraan negara dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional. Dalam UU Pelayaran ini diatur mengenai pengertian siapakah Syahbandar.¹²

Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, dan pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana ditetapkan oleh UU Pelayaran perlu dilaksanakan dengan cermat melalui struktur terkait sebagai pemangku kepentingan dalam hal ini diatur tersendiri secara khusus sebagai penjabaran UU pelayaran melalui Peraturan Menteri Tenaga Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (dulu Administrator Pelabuhan yang mengatur jalannya kegiatan pelabuhan dan operasional kapal).¹³ Selanjutnya, Menteri mengatur sepenuhnya tentang segala sesuatu yang bertalian dengan penyelenggaraan pelabuhan dan menunjuk seorang pejabat yang memegang tanggung jawab dan pimpinan umum yaitu Administrator

¹²Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1969 Tanggal 18 Januari 1969 tentang Susunan dan Tata Kerja Kepelabuhan dan Daerah.

¹³Permen Perhubungan 36 Tahun 2012 rekomendasi ada pada Syahbandar.

Pelabuhan atau kepala pelabuhan. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (selanjutnya disebut dengan KSOP) merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Tugas yang diemban adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Syahbandar dalam melaksanakan tugas terhadap perlindungan lingkungan maritim dari kegiatan pencemaran,¹⁴ baik pencegahan maupun penanggulangan pencemaran dalam pelaksanaannya secara mekanisme struktural kinerja organisatoris didukung oleh bidang tersebut di atas. Pertama, Peran Syahbandar sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran adalah melakukan penegakan hukum di wilayah teritorial laut baik secara administratif perijinan, maupun preventif dan represif meliputi pemberian sanksi keperdataan (ganti kerugian) dan sanksi pidana (denda dan kurungan) secara terintegrasi dengan aparat penegak hukum yang lain dalam hal terjadi pencemaran minyak di laut oleh kapal tanker. Syahbandar dalam konsepsi hukum laut internasional sebagai commander/leading sector utama untuk menjaga keselamatan dan keamanan wilayah negara dalam hal ini wilayah lingkungan laut. Peran Syahbandar dalam sistem penegakan hukum laut Indonesia sangat strategis mengingat wilayah yang ditegakkan meliputi sisi administratif terkait persyaratan administratif, surat-menyurat, perijinan dan lain-lain

¹⁴Komar Kantatmadja berpendapat mengutip dari Muchtar Kusumaatmadja, Pencemaran, Laut dan Pengaturan Hukumnya, Universitas Padjajaran, Bandung, 1977, h. 5.

berhubungan dengan ketatausahaan kepelabuhan dan teritorial laut, kemudian penegakan wilayah perdata dan pidana terkait ganti kerugian dan denda atau sanksi badan. Syahbandar melakukan penegakan hukum laut dalam hal terjadi pencegahan dan penanggulangan pencemaran minyak oleh kapal tanker berperan sebagai commander, mengkoordinasi berbagai institusi untuk melakukan berbagai hal supaya pencemaran tersebut tidak berdampak semakin luas.

Kedua, Upaya pencegahan yang dilakukan oleh Syahbandar dalam menanggulangi pencemaran minyak di laut oleh kapal tanker melalui mekanisme pengawasan pencegahan pencemaran dengan kontrol terhadap peralatan pencegahan dan penanggulangan pencemaran kapal tanker yang masuk ke wilayah RI, apabila kapal tanker tersebut tidak bisa mengantisipasi pencemaran tersebut, Syahbandar dan tim yang terbentuk akan menanggulangi pencemaran dengan sarana prasarana yang dimiliki pengusaha minyak dalam hal ini Pertamina, menurut ketentuan, seharusnya pelabuhan memiliki sarana pelabuhan pencegahan dan penanggulangan pencemaran, dalam praktek fasilitas tersebut tidak dimiliki oleh pelabuhan.

Syahbandar dalam berupaya untuk menghindari pencemaran minyak di laut oleh kapal tanker melakukan pemeriksaan administratif kapal tanker melalui kelengkapan sarana prasarana kapal terhadap standarisasi pencemaran yang dimiliki oleh kapal tanker. Kapal tanker yang dapat masuk wilayah Indonesia berdasarkan pada rekomendasi dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang menentukan kelas atau klasifikasi kapal yang boleh beroperasi di Indonesia. Ini terkait dengan kelaiklautan kapal yang secara standarisasi memenuhi persyaratan

memiliki penanggulangan pencemaran, memiliki gas buang dan lain-lain. Meskipun adakalanya di dalam praktek secara administrasi terkadang prosedur dan persyaratan tidak dipenuhi secara rigid karena adanya dispensasi untuk kapal dalam keadaan tertentu. Seharusnya hanya kapal di atas tahun 1992 yang memiliki fasilitas *double bottom* dan *double hull* yang dianggap laik laut yang diijinkan untuk masuk pelabuhan (port state), namun pada kenyataannya di bawah kondisi standar tersebut diijinkan karena memiliki dispensasi.¹⁵

Ketiga, Langkah yang diambil oleh Syahbandar pada saat terjadi pencemaran adalah dibentuknya tim gugus tugas Syahbandar sebagai commander-koordinator penanggulangan pencemaran melaporkan kapal kepada keagenan kapal dan Syahbandar akan minta keagenan untuk menanggulangi pencemaran tersebut dengan SOP (Standar Operasional Prosedur) untuk wilayah pencemaran yang terjadi.

D. Implementasi Konvensi Internasional MARPOL 73/78 Terkait Pencegahan Pencemaran Laut

Indonesia telah meratifikasi konvensi internasional produk IMO (Internatioal Maritime Organization) yakni MARPOL 73/78 Annex I dan II melalui Kepres No.46 tahun 1986. Untuk Marpol Annex III, IV, V dan VI dengan Peraturan Presiden No.29 tahun 2013. Untuk peraturan dalam negeri, pemerintah telah menerbitkan UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran tanggal 7 Mei 2008. Dalam bab XII tentang Perlindungan Lingkungan Maritim. Aturan tersebut

¹⁵bid., halm 18

kuatkan dengan Peraturan Pemerintah No.21 tahun 2010 tentang Perlindungan Maritim. Untuk menindaklanjuti hal tersebut Kementerian Perhubungan telah menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No.29 tahun 2004 tanggal 6 Agustus 2004 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim. Peraturan Menhub ini terdiri dari 8 bab dan 89 pasal, yang mengatur antarlain: Kapal bendera Indonesia yang berlayar keluar negri dan beroperasi dalam negri harus dilengkapi peralatan pencegahan pencemaran oleh minyak dan pencegah pencemaran bahan cair beracun NLS. Selain itu, pencegah pencemaran untuk muatan dalam kemasan, pencegah pencemaran oleh kotoran (*sewage*), pencegah pencemaran oleh sampah (*garbage*), serta pencegah pencemaran udara oleh kapal.¹⁶

Perlindungan Lingkungan Maritim yang ditujukan untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran, meliputi pencemaran dari kapal akibat kebocoran, pencemaran dari operasi kapal, pencemaran dari kegiatan pelabuhan, dan pencemaran akibat membuang limbah ke perairan. Pemerintah Indonesia telah meratifikasi konvensi ini dan protokolnya melalui Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986 tertanggal 9 September 1986 tentang Pengesahan Marpol 73/78, yakni di London, Inggris, pada tanggal 2 Nopember 1973 dan 17 Pebruari 1978, telah diterima International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 beserta Protokol (*The Protocol of 1978 Relating to the International*

¹⁶ beritatrans.com, Sugeng: Ditjen Hubla Tegas Dalam Pencegahan Pencemaran Laut Lintas Negara, diakses melalui laman :<http://beritatrans.com/2014/09/14/sugeng-ditjen-hubla-tegas-dalam-pencegahan-pencemaran-laut-lintas-negara/>, pada tanggal 17 februari 2017.

Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973), yang masing-masing sebagai hasil dari *International Conference on Marine Pollution from Ships* dan *International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention*.¹⁷

Ratifikasi ini tidak lain demi mewujudkan kelestarian lingkungan laut dan mencegah bahaya pencemaran yang berasal dari pengoperasian kapal-kapal. Pemerintah Republik Indonesia memandang perlu untuk ikut serta menjadi pihak di dalam Konvensi beserta Protokol tersebut. Bahwa sehubungan dengan itu, dan sesuai dengan Amanat Presiden Republik Indonesia kepada Ketua Dewan Perwakilan Rakyat Nomor 2826/HK/1960 tanggal 22 Agustus, dengan Keputusan Presiden yaitu sebagai berikut:

KEPUTUSAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA TENTANG PENGESAHAN INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, BESERTA PROTOKOL (THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973)¹⁸

Bagi Pemerintah Indonesia ratifikasi ini menjadi sangat penting karena merupakan upaya mencegah pencemaran di perairan Indonesia dan melindungi lingkungan laut di wilayah teritorial maupun di Zone Ekonomi Eksklusif. Hal ini dinyatakan dalam pertimbangan Keputusan Presiden yang menyatakan “bahwa untuk menjaga kelestarian lingkungan laut dari bahaya pencemaran yang berasal dari pengoperasian kapal-kapal. Pemerintah Republik Indonesia memandang perlu untuk ikut serta menjadi pihak di dalam konvensi beserta protokol tersebut”.

¹⁷Infokapal.web.id, “Memahami Isi dari MARPOL”, Melalui <https://infokapal.web.id/2011/01/03/memahami-isi-dari-marpol/>, 20 Januari 2017

¹⁸Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986 tertanggal 9 September 1986 tentang Pengesahan Marpol 73/78

Diharapkan dengan pengaturan ini penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut yang dapat mengurangi citra Indonesia dalam pergaulan antarbangsa. Terhadap Badan Usaha Milik Negara yang selama ini telah menyelenggarakan kegiatan perusahaan pelabuhan tetap dapat menyelenggarakan kegiatan yang sama dengan mendapatkan pelimpahan kewenangan Pemerintah, dalam upaya meningkatkan peran Badan Usaha Milik Negara guna mendukung pertumbuhan ekonomi.

Dalam upaya mencegah pencemaran minyak di laut oleh kapal-kapal secara teknis MARPOL telah memuat regulasi kewenangan Otoritas pelabuhan. Adapun Garis besar tugas surveyor dan inspektor melakukan pemeriksaan dalam diagram di atas adalah sebagai berikut :¹⁹

1. Memeriksa kapal untuk penyetujuan rancang bangun. Tugas ini hendaknya dilakukan oleh petugas yang berkualifikasi dan berkualitas sesuai yang ditentukan oleh kantor pusat Administrasi maritim.
2. Inspeksi yang dilakukan oleh Syahbandar adalah bertujuan untuk mengetahui apakah prosedur operasi sudah sesuai dengan peraturan.
3. Investigasi dan penuntunan. Surveyor dan Inspector pelabuhan harus mampu melakukan pemeriksaan kasus yang tidak memenuhi peraturan konstruksi, peralatan dan pelanggaran yang terjadi. Berdasarkan petunjuk dari pusat

¹⁹"Marpol 73/78: Overview", diakses dari, pada tanggal 3 Januari 2017.

Administrasi maritim, petugas tersebut harus dapat menuntut pihak-pihak yang melanggar.

Sedangkan apabila pencemaran telah terjadi baik dalam hal kegiatan rutin kapal ataupun kecelakaan kapal, MARPOL juga memuat mengenai upaya penanggulangan pencemaran yang terjadi yaitu sebagai berikut:

- 1) Koordinasi antar instansi pemerintah dan kepolisian dalam menuntaskan suatu kasus. Koordinasi ini sangat penting dilakukan agar pencemaran yang terjadi dapat diselesaikan. Oleh karena itu diharapkan tidak terkesan penanggulangan pencemaran laut bersifat sektoral dimana hanya segelintir pihak/instansi yang berfungsi.
- 2) Beberapa teknik penanggulangan minyak yang telah ada antara lain *spraying chemical dispersants, slick-lickers, floating boom*. Hal yang penting untuk diperhatikan pada aspek ini adalah pentingnya penguasaan prosedur dan teknik-teknik penanggulangan tumpahan minyak oleh pelaksana lapangan. Berkaitan dengan perlengkapan kapal, UU 17/2008 menjelaskan perlengkapan kapal dalam operasi maupun penanggulangan kecelakaan (termasuk tumpahan minyak). Para produsen migas sudah memiliki prosedur kerja dan fasilitas penanggulangan tumpahan minyak yang cukup memadai untuk digunakan dalam penerapan Tier 1 dan Tier 2 yang dilakukan secara *inter-connection* di bawah koordinasi Administrator Pelabuhan.
- 3) Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 215/AL.506/ PHB-87 tentang Pengadaan Fasilitas Penampungan Limbah dari Kapal telah mewajibkan kepada setiap pelabuhan untuk menyediakan fasilitas

penampungan limbah dari kapal. Keputusan Menteri Perhubungan ini merupakan upaya melindungi kelestarian lingkungan laut dan sebagai tindak lanjut atas ratifikasi Marpol 73/78. Hal ini dinyatakan dalam pertimbangannya bahwa sebagai tindak lanjut dari pengesahan atas Konvensi tersebut, perlu menetapkan peraturan tentang Pengadaan Fasilitas Penampungan Limbah dari Kapal. Keputusan ini kemudian lebih dipertegas dalam PP 21/2010 tentang perlindungan lingkungan maritim, dalam pasal 17 ayat 1 dan 2 bahwa setiap pelabuhan wajib memenuhi persyaratan untuk mencegah timbulnya pencemaran yang bersumber dari kegiatan di pelabuhan termasuk di terminal khusus. Persyaratan dimaksud antara lain tersedianya fasilitas penampungan limbah, dan penampungan sampah. Dengan demikian menjadi kewajiban bagi setiap pelabuhan dan terminal untuk menyediakan fasilitas dimaksud dan arena itu perlu langkah pengawasan dan penegakan peraturan.

- 4) Keterkaitan dengan pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota untuk perwujudan perlindungan lingkungan maritim selain adanya sanksi yang tegas bagi kasus pencemaran laut.²⁰

Dengan demikian MARPOL secara keseluruhan telah memuat regulasi-regulasi yang strategis dalam mencegah terjadinya pencemaran dari Kapal baik dari aktivitas rutin kapal ataupun insiden kecelakaan kapal. Upaya penanggulangan pencemaran juga telah tercantum dari regulasi MARPOL. Sehingga bagi negara-negara yang telah meratifikasi MARPOL beserta

²⁰Johny Malisan, *“Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penerapan PP Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Laut”*, Op, Cit., Hal.74-76.

seluruh ANNEXnya harus mengimplemtasikan aturan MARPOL kedalam hukum nasionalnya.

E. Rekomendasi Pencegahan Kecelakaan MT Kharisma Selatan

Atas terjadinya insiden tumpahan minyak dari Kapal Mt. Kharisma Selatan, berikut ini adalah rekomendasi MARPOL 73/78 sebagaimana yang telah diadopsi dalam hukum nasional Indonesia.

1. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

- a. Dalam proses pendaftaran kapal-kapal bekas dari luar negeri perlu memperhatikan tipe kapal sesuai dengan builder certificate dan atau deletion certificate dan salinan sertifikat keselamatan kapal dari negara asal terakhir.
- b. Sebelum proses pembelian kapal yang akan didaftarkan di Indonesia, seyogyanya terlebih dahulu harus mendapat izin dari direktur jenderal perhubungan laut berkaitan dengan konstruksi dan kegunaan kapal.
- c. Peningkatan Pengawasan terhadap penerapan ISM-Code untuk semua perusahaan pelayaran.
- d. Kapal seyogyanya tidak boleh beroperasi sebelum dibuatkan SMS (safety management system) terutama untuk kapal penumpang dan kapal tanker.
- e. Perlu diadakan pengecekan kembali terhadap ijin pengoperasian kapal dari perusahaan pelayaran yang telah mengoperasikan kapalnya sebelum terbitnya sertifikat kapal (Sertifikat keselamatan dan lambung timbul).

2. Lokasi Pendaftaran Kapal

- a. Administrator pelabuhan sebagai pejabat pendaftar kapal, dalam proses pendaftaran kapal-kapal bekas dari luar negeri perlu memperhatikan tipe kapal sesuai dengan builder certificate dan atau deletion certificate dan salinan sertifikat keselamatan kapal dari negara asal terakhir.
- b. Setiap pendaftaran kapal yang berasal dari negara yang mempunyai tulisan dan bahasa asing, disarankan agar seluruh data dan dokumen harus diterjemahkan dalam bahasa yang dimengerti oleh setiap orang/pejabat yang berkepentingan.

3. Biro Klasifikasi

- a. Dalam proses penerimaan dan penerbitan sertifikat klas kapal bukan bangunan baru, harus dilakukan pemeriksaan secara menyeluruh terhadap kondisi fisik yang ada untuk dicocokkan dengan gambar/data kapal yang diajukan.
- b. Dalam pemeriksaan kapal, menekankan aspek keselamatan kapal utamanya untuk kapal yang mengalami modifikasi.

4. Manajemen Keselamatan Perusahaan Pelayaran

- a. Memperhatikan ketentuan dan aturan keselamatan pelayaran seperti halnya tidak mengoperasikan/memuati kapal yang belum memiliki sertifikat lengkap (khususnya sertifikat garis muat).

5. Manajemen/Operator Kapal Tanker

- a. Meningkatkan pemahaman dan implementasi ISM Code bagi awak kapal
- b. Mengembangkan kualitas perawatan kapal (Planned maintenance system).

6. Awak Kapal Tenker

- a. Setiap awak kapal harus familiar dengan seluruh kondisi dan sistem operasi kapal.
- b. Pendidikan dan pelatihan awak kapal harus ditingkatkan dan diawasi²¹

²¹ Kementrian Perhubungan Republik Indonesia “Dreaft Laporan Akhir MT Kharisma”, hlm24-27.