

ABSTRACT

Indonesia is one country that put massive concern toward environmental issues, one of them is maritime issue. To develop better response on maritime case, Indonesia has ratified Marpol 73/78 in order to maintain the Indonesia's Sea Area from environmental hazards posed by the movement of the vessels. Marpol Convention is the main international convention covering prevention of pollution of the marine environment by ships from operational or accidental causes. It is a combination of two treaties adopted in 1973 and 1978 respectively and updated by amendments through the years.

This research will explain about the effectiveness of Marpol 73/78 in the prevention of marine pollution and the recovery of marine pollution caused by ships. Using International Regime Theory, this paper will also explain about the case of oil spill of MT Kharisma Selatan and how Indonesia as a country that already ratifies the Marpol Response toward that issue. This research is done where the context are analysed using compliance theory. As the result, Indonesia's level of compliance with the implementation of Marpol regulation is expected to be able to create Indonesian Marine Area that is clean and free of pollution as meant in the concept of maritime security for maritime countries including Indonesia to achieve.

Keywords: Indonesia, Marine pollution, MARPOL 73/78.

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.¹ 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.

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

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

Makassar Bali dan Lombok (ALKI II) 20%.² 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, Surabaya dan menumpahkan sebanyak 5000 kilo liter minyak bensin ke laut.³ 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

²Malisan, 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.

³Fakultas Hukum Universitas Indonesia, "Lingkungan Internasional: The international Convention fo the prevention fo the pollution from ship 1973 and PROTOKOL 1998 (MARPOL)", Hlm.34.

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.

KARANGKA TEORI

1. Teori Rezim Internasional

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 pembenaran (*rectitude*). Norma (*norms*) didefinisikan sebagai sebuah standar perilaku yang mendefinisikan hak dan kewajiban anggotanya. Peraturan (*rules*) merupakan anjuran (*prescription*) atau larangan (*proscription*) atas aksi atau perilaku. Prosedur perumusan kebijakan (*decision-making-process*) ialah praktek umum dalam perumusan dan implementasi dari pilihan kolektif.⁴

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

⁴Ibid., Hlm.4

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 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.⁵

⁵Baris Soyer dan Andrew Tettenborn, *Pollutions at Sea: Law and Liability*, (New York: Routledge, 2013), hlm. 287.

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. 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.⁶ 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.⁷ 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.

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

⁶Abram Chayes dan Antonia Handler Chayes, 1993. *On Compliance*. International Organization, 47 (2), hlm. 190, diakses secara online di .web.unair.ac.id

⁷B. A. Simmons, 1998. '*Compliance with International Agreements*', Annual Review of Political Science, vol. 1 Hhlm 74

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 dianggap tidak efektif.⁸

PEMBAHASAN

Pada dasarnya penanggulangan pencemaran wilayah maritim Indonesia dapat diatasi secara efektif dengan mengimplementasikan regulasi MARPOL secara komperhensif sebab *International Convention for the Prevention of Pollution from ships* (MARPOL 73/78) melaksanakan pengawasan untuk mendeteksi dan mencegah terjadinya pencemaran laut oleh kapal di perairan Indonesia serta melaksanakan mekanisme penanggulangan atas pencemaran yang terjadi atas insiden kecelakaan kapal. Dengan demikian MARPOL sebenarnya merupakan instrumen yang efektif dalam menanggulangi masalah pencemaran laut di Indonesia yang disebabkan oleh aktivitas perkapalan. Akan tetapi Indonesia perlu memperbaiki *management* operasional otoritas jasa pelayaran dalam mengawasi kapal-kapal yang melakukan aktivitasnya di wilayah perairan laut Indonesia. Pada kasus kecelakaan Mt. Kharima Selatan Indonesia baru mampu melakukan upaya penanggulangan atas pencemaran dengan cukup baik dan sesuai standar yang telah ditetapkan dalam regulasi MARPOL. Namun akan jauh lebih baik jika ke depannya Indonesia lebih mengutamakan pada aspek-aspek

⁸Christer Jonsson & Jonas Tallberg, 1998, "Compliance and Post Agreement Bargaining" dalam *European Journal of International Relations*, London; SAGE Publications., hlm. 374

pengecegan dengan penguatan kapabilitas management. Sehingga prosedur-prosedur arahan dalam MARPOL dapat di jalankan dengan baik sehingga dapat mencegah terjadinya pencemaran terutama yang disebabkan atas kecelakaan kapal.

KESIMPULAN

Tumpahan minyak oleh kecelakaan Kapal MT Kharisma Selatan menunjukkan dengan jelas bahwasanya sesungguhnya hukum perundang-undangan yang telah berlaku secara nasional yang diadopsi dari aturan-aturan yang termuat dalam MARPOL telah mengatur dengan sedemikian rupa tentang mekanisme pencegahan pencemaran wilayah perairan laut Indonesia dari kecelakaan kapal. dengan demikian letak kesalahan sesungguhnya bukan pada tidak efektifnya MARPOL dalam menjadi dasar hukum pencegahan pencemaran laut namun sebaliknya MARPOL akan efektif dalam pencegahan pencemaran laut jika kepatuhan pada aturan yang ada dilakukan secara komperhensif. Bahwa sebenarnya Kecelakaan Kapal MT. Kharisma Selatan yang menumpahkan minyak di Dermaga Mirah sebenarnya dapat dicegah mengingat kecelakaan tersebut diakibatkan oleh kesalahan prosedur perijinan kapal untuk berlayar. Berbeda jika kecelakaan disebabkan oleh faktor alam seperti badai ataupun tubrukan dengan kapal lain.

Penceraman 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 dan sumber daya alam yang ada di

dalamnya, kemudian hal tersebut akan menyebabkan kerugian baik bagi masyarakat pesisir yang bermata pencaharian sebagai nelayan maupun pendapatan negara secara nasional.⁹ 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 upaya yang harus dicapai oleh Indonesia yang bisa dicapai melalui rezim internasional MARPOL 73/78 dengan penerapan efektif. Efektivitas dapat dicapai apabila regulasi dalam MARPOL diterapkan secara menyeluruh dan Indonesia tidak hanya tanggap dalam upaya penanggulangan terhadap pencemaran tetapi juga memperkuat upaya pencegahan pencemaran. Untuk tercapainya upaya pencegahan pencemaran lingkungan maritim kuncinya adalah adanya komitmen bersama antara pemerintah sebagai regulator, operator pelabuhan dan operator kapal serta pengguna jasa dalam melaksanakan kewajiban masing masing. Dengan demikian bukan tidak mungkin mimpi memiliki perairan yang bersih dapat terwujud.

⁹Christian bueger 2015. " *What is Marine Security? Forthcoming in Marine Policy*" UK :Department of Politics and Social Science, Shchool of Law, Cardifft University. Hlm.3.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU:

Hartanto, Beni (2008), *Oil Spill (Tumpahan Minyak) di Laut dan Beberapa kasus di Indonesia*, Bahari Jogja, VIII.

Kusumaatmadja, Mochtar, 1992, *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional, Sinar Grafika dan Pusat Studi Wawasan Nusantara*, Jakarta

Tan, Alan Khee-jin, 2006: *Vessel-Source Marine Pollution : The law and Politics of International Regulation*, UK: Cambridge University Press.

JURNAL:

Bueger, Christian, 2015, *What is Maritime Security? Forthcoming in Marine Policy*, Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics: Cardiff University.

Jae-Young, Ko & John W, Day (2004), *A Review of Ecological Impacts of Oil and Gas Development on Coastal Ecosystems in The Mississippi Delta*, *Ocean & Coastal Management*, 47, 597-623.

Jonsson, Christie & Tallberg, Jonas, 1998, "Compliance and Post Agreement Bargaining" dalam *European Journal of International Relations*, London; SAGE Publications., hlm. 374

Giligan, M. 2006. "Is Enforcement Necessary for Effectiveness? A Model of the International Criminal Regime" < dalam *International Organization*, 60 (4), pp. 935-967.

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), 65-77.

ONLINE:

Hardiana, Indrita, *Potensi Indonesia sebagai Negara Maritime*, diakses laman:

.

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia "*Draft Laporan Akhir MT Kharisma*", diakses pada tanggal 23 November 2016.