

Implementasi *The International Convention For The Prevention Of Pollution From Ship (Marpol Convention)* 1973/1978 terhadap Pencemaran Laut di Indonesia

Syaefa Wahyuni

Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum
Universitas Islam Bandung
Bandung, Indonesia
Syaefa23@gmail.com

Abstract— The 1973/1978 MARPOL Convention which regulates the prevention of oil pollution in the sea originating from ships contains provisions concerning the responsibilities of a member state in preventing marine pollution, from the discharge of goods or hazardous toxic liquid mixtures from ships. Identification of the problem in this research, how is the international legal regulation regarding marine pollution originating from ships according to the 1973/1978 MARPOL Convention and how is the 1973/1978 MARPOL Convention implemented in Indonesia? Based on the results of research conducted by Marine Pollution (MARPOL) in 1973/1978, it contains provisions concerning the Prevention of Oil Pollution from shipping activities, which are regulated in Annex I of MARPOL 73/78. Annex I contains procedures or procedures that must be applied to tankers containing oil, including its waste, to prevent and cope with the occurrence of spills or the discharge of oil into the sea. Responsibilities in marine pollution according to international law include; responsibility of individuals, legal entities and the state. The state plays a role in efforts to prevent, preserve and overcome marine pollution, while individuals or legal entities have a role in preventing, overcoming and compensating based on the principle of absolute responsibility (strict liability), so that the obligation to pay compensation to the coastal state arises immediately at the time of the spill. oil at sea and the occurrence of losses without questioning the guilt or innocence of the tanker concerned. The ideal model to support the principle of strict liability is in the form of Law Number 32 of 2009 concerning Environmental Protection and Management, particularly in articles 87 and 88, which regulates civil liability.

Keywords— *Pollution of the marine environment, Marpol 1973/1978, Strcit Liability*

Abstrak— Konvensi MARPOL 1973/ 1978 yang mengatur pencegahan pencemaran minyak di laut yang berasal dari kapal memuat ketentuan tentang tanggung jawab suatu negara anggota dalam mencegah pencemaran laut, dari buangan barang-barang atau campuran cairan beracun berbahaya dari kapal. Identifikasi masalah dalam penelitian ini, Bagaimana pengaturan hukum internasional mengenai pencemaran laut yang bersumber dari kapal menurut Konvensi MARPOL 1973/1978 serta Bagaimana implementasi Konvensi MARPOL 1973/1978 di Indonesia? Berdasarkan hasil penelitian Marine

Pollution (MARPOL) tahun 1973/1978 memuat ketentuan tentang Pencegahan Pencemaran Minyak dari kegiatan pelayaran, yang diatur dalam Annex I MARPOL 73/78. Dalam Annex I termuat tata cara atau prosedur yang harus diberlakukan pada kapal tanker yang memuat minyak termasuk limbahnya untuk mencegah dan menanggulangi terjadinya tumpahan atau pembuangan minyak ke laut. Tanggung jawab dalam pencemaran laut menurut hukum Internasional meliputi ; tanggung jawab secara individu, badan hukum serta negara. Negara turut berperan dalam upaya pencegahan, pelestarian serta penanggulangan pencemaran laut, sedangkan individu atau badan hukum mempunyai peran dalam pencegahan, penanggulangan serta ganti rugi berdasarkan prinsip tanggung jawab mutlak (strict liability), sehingga kewajiban membayar ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tengki yang bersangkutan. Model yang ideal untuk menunjang prinsip strict liability yaitu berupa Undang- Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, khususnya pada pasal 87 dan 88, yaitu yang mengatur mengenai pertanggungjawaban perdata.

Kata Kunci— *Pencemaran lingkungan laut, Marpol 1973/1978, Strcit Liability*

I. PENDAHULUAN

Konvensi MARPOL 1973/ 1978, (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) dan konvensi UNCLOS 1982 memiliki hubungan yang sangat penting. UNCLOS 1982 mengatur hak dan tanggung jawab negara dalam penggunaan laut diantaranya mengatur penetapan zona-zona maritim, mengatur pelayaran berbagi jenis kapal, sedangkan MARPOL 1973/ 1978 membahas tentang penanganan minyak/limbah selama berada di atas kapal. hal tersebut memiliki keterkaitan satu sama lain yakni UNCLOS 1982 membicarakan zona maritime sedangkan MARPOL 1973/ 1978 membicarakan penanganan minyak atau limbah selama di atas kapal, dengan demikian apabila terjadi peristiwa tabrakan kapal ataupun kebocoran kapal di laut akan ada kepastian hukum. Bagi negara yang telah meratifikasi konvensi MARPOL 1973/ 1978 dan konvensi UNCLOS 1982 maka peristiwa

tersebut dapat di tindak sesuai dengan ketentuan konvensi MARPOL 1973/ 1978 dan konvensi UNCLOS 1982. Terkait dengan yurisdiksi di laut dan pelestarian lingkungan laut, konvensi UNCLOS 1982 menetapkan hal sebagai berikut (Tri melati mokodompit, 2021:180) :

1. Setiap negara memiliki tanggung jawab terhadap yurisdiksinya untuk melindungi dan melestarikan lingkungan dari kerusakan ataupun pencemaran lingkungan laut. Hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 192 Konvensi UNCLOS 1982.
2. Semua negara memiliki hak berdaulat untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alam dalam yurisdiksinya, namun juga berkewajiban memperhatikan kelestarian dan keberlanjutan lingkungan dan sumber daya alamnya. Hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 193 Konvensi UNCLOS 1982.
3. Semua negara memiliki pertanggungjawaban untuk melaksanakan suatu kewajiban internasional dalam melindungi dan melestarikan lingkungan laut serta semua negara harus menjamin adanya upaya dalam sistem perundang-undangan mengenai cara memperoleh ganti rugi yang berkenaan dengan kerusakan yang disebabkan oleh orang perseorangan ataupun badan hukum yang berada dibawah yurisdiksinya. Hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 235 Konvensi UNCLOS 1982.

Berdasarkan Ketentuan undang-undang lingkungan hidup, Indonesia menganut azas pertanggung jawaban mutlak atau biasa disebut dengan Prinsip *strict liability*. *Strict liability* merupakan suatu pertanggung jawaban secara mutlak atas perbuatan pencemaran dan pengrusakkan lingkungan, yang mana dalam hal ini memiliki keterkaitan dengan UNCLOS 1982 yaitu hak dan tanggung jawab negara dalam penggunaan lautan di dunia sedangkan MARPOL 1973/ 1978 berkaitan dengan penanganan minyak/limbah minyak selama berada di atas kapal (tanggung jawab atas penggunaan ataupun pengangkutan minyak/limbah minyak), yang kemudian hal tersebut diterapkan dalam hukum Indonesia antara lain melalui Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

II. LANDASAN TEORI

Menurut Pasal 1 ayat 4 Konvensi UNCLOS 1982, yang dimaksud dengan pencemaran lingkungan laut adalah dimasukkannya oleh manusia, secara langsung atau tidak langsung, bahan atau energi ke dalam lingkungan laut, termasuk kualita, yang mengakibatkan atau mungkin membawa akibat buruk sedemikian rupa seperti kerusakan pada kekayaan hayati laut dan kehidupan di laut, bahaya bagi kesehatan manusia, gangguan terhadap kegiatan-kegiatan di laut termasuk penangkapan ikan dan penggunaan laut yang sah lainnya, penurunan kualitas kegunaan air laut dan pengurangan kenyamanan.(Dewa gede sudika, 2020:165)

Pencemaran laut juga dapat disebabkan oleh kendaraan air, salah satunya pencemaran yang berasal dari kapal laut. Peristiwa pencemaran laut yang kerap terjadi, khususnya di Indonesia disebabkan oleh tumpahan minyak, tabrakan kapal dengan terumbu karang, pembuangan air limbah, dan masih banyak lagi. Dalam sebuah kasus pencemaran kelautan banyak disebabkan oleh bahan kimia yang berbahaya berbentuk partikel kecil yang kemudian diambil oleh plankton dan binatang yang sebagian besar merupakan pengurai ataupun *filter feeder* dengan demikian racun dapat terkonsentrasi didalam laut, dengan cara masuk kedalam rantai makanan dilingkungan laut dan hal tersebut dapat membahayakan mahluk termasuk kerusakan dan pencemaran laut. (Richard steward, 1978: 3-5)

Pencemaran laut merupakan suatu kejadian yang tidak dikehendaki oleh manusia terutama bagi orang-orang yang kehidupannya bersumber dari laut. Sekalipun pencemaran laut tersebut tidak dikehendaki, tetap saja pencemaran laut dari kapal merupakan peristiwa yang tidak terelakkan (*inevitable phenomenon*) dan dampak yang ditimbulkan dari pencemaran laut yang berasal dari kapal dapat merugikan lingkungan laut secara kumulatif diseluruh rantai makanan, dikarenakan laut merupakan bagian dari lingkungan, dimana lingkungan merupakan suatu hal yang tidak terpisahkan dari kehidupan makhluk hidup, baik manusia, hewan, maupun tumbuhan.(Sukanda husen, 2016 : 35-36)

International Convention for the Preventing of Pollution from Ships 1973/1978 (MARPOL 1973/1978) adalah sebuah peraturan internasional yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di laut. Setiap sistem dan peralatan yang ada di kapal yang bersifat menunjang peraturan ini harus mendapatkan sertifikasi dari klas. Isi ketentuan marpol bukan cara pembuangannya, namun cara pengelolaan limbah minyak dikapal serta kriteria-kriteria mengenai kapal yang diperbolehkan untuk beroperasi, agar ketika terjadinya pembuangan tersebut, laut tidak tercemar dan ekosistem laut tetap terjaga. Adapun kewajiban umum negara-negara peserta MARPOL 1973/1978, tertuang dalam pasal 1 yang menyebutkan, bahwa :

“The parties to the convention undertake to give effect to the provisions of the present convention and those annexes there to by which they are bound, in order to prevent the pollution of the marine environment by the discharge of harmful substances or effluents contravention of the present convention.”

Berdasarkan ketentuan tersebut diatas, negara peserta konvensi memiliki kewajiban untuk menerapkan *preventive principle* yaitu mencegah polusi khususnya minyak yang dapat mencemari lingkungan laut.

Marpol memuat 6 (enam) Annexes yang berisi regulasi-regulasi mengenai pencegahan polusi dari kapal, yaitu :

1. Annex I - Oil (minyak)
2. Annex II - *Nixious Liquid Substance Carried in Bulk* (cairan Nox berbentuk curah)
3. Annex III - *Harmful Substance in Packages Form* (barang-barang berbahaya dalam kemasan)

4. Annex IV - *Sewage* (air kotor/ air pembuangan)
5. Annex V - *Garbage* (sampah)
6. Annex VI - *Air Pollution* (polusi udara).

Pencegahan pencemaran lingkungan laut merupakan suatu upaya yang perlu dilakukan untuk melindungi dan melestarikan ekosistem laut. Pengaturan hukum internasional mengenai pencegahan pencemaran laut terdapat dalam UNCLOS 1982, yang diatur dalam Part XII UNCLOS 1982, yakni dari pasal 192-237. UNCLOS 1982 mengadopsi sistem perlindungan lingkungan yang dianut oleh Deklarasi Stockholm 1972, di mana UNCLOS mengakui kedaulatan negara (*territorial sovereignty*) terhadap sumber daya alam yang ada di teritorialnya. Namun sebaliknya, UNCLOS juga mewajibkan negara-negara untuk melindungi lingkungan dan sumber daya alam dari eksploitasi yang tidak ramah lingkungan.

Dengan demikian, dapat dikatakan, UNCLOS 1982 telah merefleksikan prinsip hukum lingkungan *sic utere tuo ut alienum laedas* dan *sustainable development*. Sebagai bukti, bisa dilihat bahwa UNCLOS memberikan pengaturan umum sebagai dasar hukum untuk mengeksploitasi sumber daya alam tetapi juga mengatur tentang kewajiban-kewajiban dasar untuk melakukan proteksi dan konservasi sumber daya alam di laut atau di dasar laut. (Sukande husain, 2016 : 55)

Sedangkan penanggulangan pencemaran atau kerusakan lingkungan dapat dilakukan dengan beberapa cara, yaitu dengan pemberian informasi yang berkaitan dengan peringatan pencemaran atau kerusakan kepada masyarakat. Selain itu penanggulangan dapat pula dilakukan dengan pengisolasian, penghentian sumber pencemaran, remediasi, rehabilitasi, restorasi, atau cara lain sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Secara umum tujuan hukum perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup ialah menciptakan keseimbangan kemampuan lingkungan yang serasi. Dengan demikian hal tersebut merupakan upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan untuk melestarikan fungsi lingkungan hidup dan mencegah terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup yang meliputi perencanaan, pemanfaatan, pengendalian, pemeliharaan, pengawasan, dan penegakan hukum. Di dalam ketentuan Marine Pollution (MARPOL) tahun 1978 memuat ketentuan tentang Pencegahan Pencemaran Minyak dari kegiatan pelayaran, yang diatur dalam Annex I MARPOL 1973/1978. Dalam Annex I memuat ketentuan tentang tata cara atau prosedur yang harus diberlakukan pada kapal tanker yang memuat minyak termasuk limbahnya untuk mencegah dan menanggulangi terjadinya tumpahan atau pembuangan minyak ke laut. Limbah minyak merupakan bahan berbahaya dan beracun (B3) karena sifatnya berbahaya dan beracun (B3), konsentrasi maupun jumlahnya dapat mencemarkan dan membahayakan lingkungan hidup serta kelangsungan hidup manusia dan makhluk hidup lainnya. Dari sumber-sumber tersebut di atas

permasalahan lingkungan yang kemudian berkembang adalah : (H.syamsul arifin, 2012:12)

1. Masalah pencemaran air, udara dan tanah;
2. Masalah kebisingan dan keselamatan kerja;
3. Masalah bau, pengap, debu, dan degradasi kualitas lingkungan hidup;
4. Masalah kekeruhan dan eutrofikasi;
5. Masalah pencemaran perairan yang berakibat terhadap keanekaragaman hayati perairan; dan
6. Masalah sosial ekonomi.

Secara umum, pencemaran laut berdasarkan asal jenis kegiatan, dapat diakibatkan oleh aktivitas domestik manusia (*marine debris*), limbah buangan kegiatan di daratan (*land-based pollution*) dan kegiatan di laut (*sea-based pollution*). Adapun kegiatan di laut yang dapat berpotensi mencemari lingkungan pesisir dan laut, yaitu perkapalan, dumping di laut, pertambangan, eksplorasi dan eksploitasi minyak serta Budidaya laut dan perikanan.

Sumber pencemaran yang ditimbulkan dari adanya kegiatan kapal terutama berasal dari buangan kapal-kapal, baik karena kegiatan operasional rutin maupun karena kecelakaan. Pencemaran laut akibat kecelakaan mengakibatkan masuknya polutan dalam jumlah besar, seperti semburan liar dari sumur lepas pantai (*blow out*), tumpah minyak (*oil spill*) akibat tabrakan kapal tanker (*collision*), tanker kandas (*grounded*), ataupun kebocoran kapal tanker karena lambung kapal tanker tergores atau robek.

Pencemaran laut akibat kegiatan operasional rutin kapal adalah hal yang lebih penting dan selalu menjadi topik hangat untuk ditelaah. Hal ini selain karena kegiatan tersebut secara reguler membuang bahan pencemar ke lingkungan laut sebagai cara murah untuk membuang limbah, juga karena secara teknologi dapat dikendalikan dan dikelola. Limbah yang bersumber dari kegiatan operasional rutin kapal yaitu :

1. Limbah dari kapal itu sendiri, yang dapat berasal bahan-bahan dari ruang mesin kapal seperti minyak bahan bakar dari mesin, dari pipa ataupun tangki bahan bakar, tumpahan minyak pelumas dari rembesan mesin, dari pipa atau tangki, dari rembesan air laut dari sistem propulsi atau dari sistem pendingin yang semua bahan tersebut tercampur dengan air bilge di ruang mesin.
2. Berasal dari muatan kapal, yang dapat terjadi karena adanya kebocoran atau tumpahan muatan, pembuangan muatan yang mengandung limbah, atau muatan tersebut jatuh dari kapal, serta dapat juga karena pencucian tangki muatan dan sistem air ballast.
3. Berasal dari kegiatan manusia, yang dapat terjadi karena pembuangan sampah dan limbah serta kotoran dari penumpang dan awak kapal.

Pencemaran dari limbah atau buangan dari kegiatan rutin kapal yang terutama dan selalu menjadi fokus perhatian adalah limbah campuran minyak, karena selain termasuk dalam kategori limbah B3 juga karena akibatnya

akan sangat cepat dirasakan oleh masyarakat sekitar pantai. Limbah minyak yang dihasilkan menyebabkan pencemaran air laut yang memberikan dampak pada kehidupan di laut seperti kerusakan terumbu karang, mangrove, padang lamun, estuaria dan lain-lain, serta membutuhkan waktu yang sangat lama dan teknologi yang memadai serta dana yang sangat besar dalam menyelesaikan permasalahan pencemaran limbah ini.

Secara garis besar limbah cair yang masuk kategori limbah B3 dari kegiatan kapal di pelabuhan yang secara rutin dihasilkan menurut *International Convention for the Prevention of Pollution from Ship 1973*, adalah dalam bentuk :

4. *Dirty ballast water* (bekas air ballast dari kapal). Air ballast kapal ini terdapat di rongga kapal yang berfungsi sebagai penyeimbang atau stabilitas kapal. Pada kapal jenis tanker, air ballast digunakan untuk mengisi tangki ballast jika kapal tidak mengangkut muatan.
5. *Tank washing*, yaitu air bekas pencucian tangki sludge kapal.
6. *Oily mixtures containing chemicals*, yaitu limbah cair berminyak atau yang mengandung bahan kimia.
7. *Scale and sludge from tanker cleaning*, yaitu lumpur dan material-material dari hasil pencucian tanker. Kotoran-kotoran ini dapat berupa partikel-partikel tanah, grease, serpihan cat, ataupun scrap.
8. *Oily bilge water*, yaitu air kotor bercampur oli dan minyak yang terdapat di palka kapal.
9. *Sludge from fuel oil purifier*, yaitu lumpur dari hasil penjernihan atau pemurnian minyak bahan bakar mesin kapal.

Adapun sasaran dari dibentuknya Marpol 1973/1978 ini ialah dapat menghindari terjadinya polusi dan mempertahankan lingkungan hidup manusia secara umum dan juga menjaga lingkungan laut pada khususnya. Pada dasarnya, objek atau sasaran dibentuknya Marpol ini secara global/umum untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup agar seimbang, tetap terjaga dan tidak rusak.

Kemudian Tujuan dari Marpol yang pertama adalah *Complete Elimination of Pollution* atau menghilangkan terjadinya polusi laut. ketentuan peraturan tersebut bertumpu terhadap pencegahan terjadinya polusi di laut yang ditimbulkan dari kapal. baik konstruksi kapal, perlengkapan yang harus dimiliki kapal, survey-survey serta adanya ketentuan tambahan lainnya, hal tersebut dilakukan agar menghilangkan polusi di laut. Sedangkan capaian yang kedua adalah menekan atau mengurangi angka insiden pembuangan pencemaran di laut atau *Minimization of Accidental Discharge*. Dengan demikian hal tersebut ditunjukkan agar dibuatnya suatu ketentuan bagaimana cara menangani segala hal yang bisa mencemari lautan dari kapal. Salah satunya yakni sesuai dengan ketentuan Marpol Annex I yang menjelaskan secara menyeluruh mengenai suatu peraturan dalam mencegah pencemaran oleh minyak dari kapal, salah satu konten Annex I ialah bagaimana pembuangan minyak yang boleh dibuang ke laut, ketentuan

itu bertujuan untuk mengurangi kesalahan dalam pembuangan limbah atau zat yang akan merusak lingkungan laut.

Adapun ketentuan-ketentuan Marpol yang dimaksud ialah sarana penegakkan dijalankan marpol yang tentu saja memerlukan pihak lain untuk bisa mengawasi dan melaksanakan aturan ini. Dan yang dimaksud Marpol Tools disini ialah *Flag State and Port State Control*. Berikut penjelasannya, yaitu :

1. *Flag State Control*, adalah bendera kebangsaan dimana kapal itu terdaftar yang pastinya negara tersebut harus mengontrol, mengawasi, dan memberi hukuman apabila kapal yang terdaftar di negaranya melakukan pencemaran atas akibat dari tidak melaksanakan atau melanggar aturan yang sudah ditetapkan dalam Marpol.
2. *Port State Control*, dimana pengawasan otoritas pelabuhan suatu negara memiliki peran penting dalam pengawasan terhadap kapal. Layak tidaknya kapal untuk berlayar juga bergantung pada wewenang dari *Port State Control*. Ini juga merupakan suatu perangkat penegak aturan dari Marpol untuk terjaganya kelestarian lingkungan

Dalam konvensi Internasional mengenai pencemaran lingkungan laut didalamnya ada beberapa prinsip yang dikenal dengan prinsip *strict liability*. Secara konsep, tanggung jawab mutlak (*strict liability*) awalnya dikenal dalam kasus *Rylands v Fletcher* yang kemudian diadopsi dalam peraturan perundang-undangan nasional dan konvensi internasional. Keputusan *Court of Exchequer Chamber* dalam kasus ini adalah :

1. Kegiatan atau aktivitas yang mengandung bahaya atau resiko, apabila mengakibatkan kerugian bagi orang lain.
2. Tidak memerlukan pembuktian apakah seseorang yang mengakibatkan kerugian tersebut memenuhi unsur kesalahan atau tidak.
3. Dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul adalah akibat dari kesalahan penggugat sendiri atau akibat bencana alam

Dalam penerapannya di Indonesia, tanggung jawab mutlak dikenal dalam kasus-kasus lingkungan hidup dan diatur dalam regulasi bidang lingkungan hidup, sejak Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, namun terdapat perbedaan yang cukup signifikan dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Perbedaan tersebut dapat dilihat pada Pasal 35 sebagaimana disebutkan : Ayat (1) Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang usaha dan kegiatannya menimbulkan dampak besar dan penting terhadap lingkungan hidup, yang menggunakan bahan berbahaya dan beracun, dan/atau menghasilkan limbah bahan berbahaya dan beracun, bertanggung jawab secara mutlak atas kerugian yang ditimbulkan, dengan kewajiban membayar ganti rugi secara langsung dan seketika pada saat terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup."Ayat

(2) Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan dapat dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) jika yang bersangkutan dapat membuktikan bahwa pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup disebabkan salah satu alasan di bawah ini: a. adanya bencana alam atau peperangan; atau b. adanya keadaan terpaksa di luar kemampuan manusia; atau c. adanya tindakan pihak ketiga yang menyebabkan terjadinya pencemaran dan/ atau perusakan lingkungan hidup. Ayat (3) Dalam hal terjadi kerugian yang disebabkan oleh pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, pihak ketiga bertanggung jawab membayar ganti rugi.

Pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, ganti rugi yang dibebankan harus diberikan secara langsung dan seketika ketika terjadi pencemaran dan/atau perusakan lingkungan. Terminologi ini dianggap menimbulkan perdebatan, karena tidak ada mekanisme yang mewajibkan pencemar dan/atau perusak lingkungan membayar ganti kerugian seketika dan langsung pada saat terjadi pencemaran dan/atau perusakan. Oleh karena itu pada perumusan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, makna tanggung jawab mutlak dikembalikan menjadi tanggung jawab tanpa pembuktian unsur kesalahan.

Pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, tanggung jawab mutlak masih memiliki pengecualian (batasan tanggung jawab pelaku usaha) jika penanggungjawab usaha dapat membuktikan apa yang disyaratkan pada ketentuan Pasal 35 ayat (2). Hal ini tentunya berbeda dengan ketentuan Pasal 88 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, dimana pengecualian tidak diatur. Tanggung jawab mutlak merupakan *lex specialis* dari gugatan PMH (*liability based on fault*), dimana unsur kesalahan dalam PMH tidak perlu dibuktikan oleh penggugat. Adapun perbedaan beban pembuktian antara PMH dengan *Strict Liability*, yaitu sebagai berikut :

1. Perbuatan Melawan Hukum / *Liability based on fault*
 - a. Kesalahan (*fault*)
 - b. Kerugian (*damages*) Kausalitas (*causal link*)
 - c. Beban pembuktian terhadap ketiga unsur di atas terdapat pada penggugat (163 HIR dan 1365 BW)
2. *Strict Liability* / *Liability without fault*
 - a. Kerugian (*damages*)
 - b. Kausalitas (*causal link*)
 - c. Beban pembuktian terhadap kedua unsur diatas tetap merupakan beban penggugat (163 HIR dan 1365 BW)
 - d. Beban pembuktian tentang faktor penghapus pertanggung jawaban/ pembelaan ada pada diri tergugat sebagaimana layaknya suatu pembelaan (tidak terdapat pemindahan beban

pembuktian)

Berdasarkan perbedaan tersebut diatas maka dapat kita ketahui bahwa perbedaan mendasar dari PMH dan *strict liability* ada pada beban pembuktian unsur kesalahan. Jika pada PMH beban pembuktian unsur kesalahannya ada pada penggugat, maka pada *strict liability* beban pembuktian unsur kesalahannya ada pada tergugat, namun penggugat masih harus membuktikan unsur kerugian dan kausalitas. Selain itu, meskipun dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, tidak mengatur secara tegas pengecualian bagi penerapan tanggungjawab mutlak, namun pelaku tetap dimungkinkan membuktikan faktor penghapus bagi pertanggungjawaban mutlak jika dianggap ada, yaitu kesalahan terdapat pada penggugat sendiri atau karena bencana alam. Hal ini tidak diatur mengingat penafsirannya sudah lazim dilakukan oleh hakim.

IV. KESIMPULAN

Marine Pollution (MARPOL) tahun 1978 memuat ketentuan tentang Pencegahan Pencemaran Minyak dari kegiatan pelayaran, yang diatur dalam Annex I MARPOL 73/78. Dalam Annex I termuat tata cara atau prosedur yang harus diberlakukan pada kapal tanker yang memuat minyak termasuk limbahnya untuk mencegah dan menanggulangi terjadinya tumpahan atau pembuangan minyak ke laut. Sedangkan klasifikasi pencemaran laut didalam KHL 1982, yaitu : pencemaran laut yang berasal dari sumber daratan, pencemaran laut yang berasal dari kegiatan dasar laut yang tunduk pada yurisdiksi nasional, pencemaran laut yang berasal dari kegiatan-kegiatan di kawasan, pencemaran laut karena dumping, pencemaran laut yang berasal dari kendaraan air, pencemaran laut yang berasal melalui udara. Tanggung jawab dalam pencemaran laut menurut hukum Internasional meliputi ; tanggung jawab secara individu, badan hukum serta negara. Negara turut berperan dalam upaya pencegahan, pelestarian serta penanggulangan pencemaran laut, sedangkan individu atau badan hukum mempunyai peran dalam pencegahan, penanggulangan serta ganti rugi berdasarkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), sehingga kewajiban membayar ganti rugi pada negara pantai timbul seketika pada saat tumpahnya minyak dilaut dan timbulnya kerugian tanpa mempersoalkan bersalah atau tidaknya kapal tengki yang bersangkutan. Dalam *strict liability* telah ditentukan jumlah maksimum pembayaran ganti rugi melalui asuransi internasional seperti TOVALOP dan Cristal atau melalui dana Internasional OIL Pollution Compensation Fund

Penerapan prinsip pencemar membayar (*polluters pays principles*) dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, tidak secara khusus diatur. Undang-undang tersebut pada pasal 52 ayat (3) menyebutkan Proses penyelesaian sengketa dan penerapan sanksi Pencemaran Laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan berdasarkan prinsip pencemar membayar dan prinsip kehati-hatian. Hal tersebut tidak mengakibatkan prinsip tersebut tidak dapat diterapkan bila terjadi

pencemaran dan/atau perusakan di laut. Dasarnya adalah ayat (4) dari Pasal 52 tersebut, yang menyebutkan ketentuan lebih lanjut mengenai proses penyelesaian dan sanksi terhadap pencemaran laut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Perundang-undangan yang dapat menerapkan prinsip pencemar membayar adalah Undang- Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, khususnya pada pasal 87 dan 88, yaitu yang mengatur mengenai pertanggungjawaban perdata.

V. SARAN

Menindak lanjuti berbagai peraturan yang telah diratifikasi, perlu disesuaikan dengan kondisi/posisi Indonesia agar tidak menimbulkan pertentangan/konflik hukum. Disamping itu, perlu harmonisasi pelaksanaan tugas dan kewenangan penegakan hukum terkait dengan perlindungan lingkungan maritim agar semua instansi yang terlibat dapat saling bersinergi dalam menanggulangi kegiatan pencemaran, termasuk penerapan sanksi hukumnya.

Proses penerapan prinsip pencemar membayar di laut perlu dikonkritkan dengan adanya sinergi antar kelembagaan. Alasannya adalah, banyak kelembagaan terkait dan memiliki dasar hukum yang berbeda, yang dapat berakibat tidak optimal dalam pelaksanaannya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] H. Syamsul Arifin, Hukum Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup di Indonesia, PT. Sofmedia, Jakarta, 2012.
- [2] Richard Steward, E. Krier, Environmental Law and Policy, The Gabes Metril Co. Cnc. Indianapolis, New York, 1978.
- [3] Dewa Gede Sudika Mangku, 2020, Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Menurut Hukum Internasional, Tanjungpura Law Journal, Vol. 4, No. 2.
- [4] Tri Melati Mokodompit, 2021, Harold Anis & Dientje Rumimpunu, Kajian Tentang Kebijakan Pemerintah Terhadap Pencemaran Laut Menurut Peraturan Pemerintah Nomor. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Dan/Atau Perusakan Laut, Lex Administratum, Vol. XI, No. 3.
- [5] A. Sonny Keraf, Etika Lingkungan Hidup, Kompas Media Nusantara, Jakarta, 2010
- [6] Sukanda Husin, Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- [7] Suparto Wijoyo, A'an Efendi, Hukum Lingkungan Inernasional, Sinar Grafika, Jakarta, 2017
- [8] Takdir Rahmadi, Hukum Lingkungan di Indonesia, PT. Rajagrafindo Persada, Edisi Kedua, Jakarta, 2011.
- [9] Santosa, Mas Achmad, et.al, Penerapan Asas Tanggung Jawab Mutlak (strict liability) di bidang lingkungan hidup, ICEL, Jakarta, 1998
- [10] R.R. Churcill dan A.V. Lowe, The Law of the Sea, Manchester University Press, Manchester, 1999.
- [11] Philippe Sands, Principles of International Environmental Law, Second Editions, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.
- [12] Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes, Pengantar Hukum Internasional, P.T. Alumni, Bandung, 2003.
- [13] M Hilman Fauzan, Effendy Deddy. (2021). *Masuknya Syarat Kerja Baru Diluar yang Diperjanjikan oleh Pengusaha di PT. X Padalarang Kabupaten Bandung Barat Ditinjau dari Undang-Undang No.13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan*. Jurnal