

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pencemaran lingkungan laut merupakan salah satu hal yang sangat perlu diperhatikan tidak hanya dalam lingkungan nasional melainkan juga di lingkungan internasional. Masalah yang dihadapi dalam usaha menjaga kelestarian laut sebagai lingkungan hidup adalah pencemaran. Pencemaran yang dimaksud adalah perubahan kondisi laut yang tidak menguntungkan (merugikan dan merusak) yang disebabkan oleh adanya benda-benda asing yang masuk sebagai akibat perbuatan manusia atau proses alam. Benda-benda asing tersebut dapat berupa limbah industri, sampah dan sebagainya.¹

Pencemaran laut adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan atau komponen lain ke dalam laut hingga merubah tatanan/komposisi air karena kegiatan manusia atau karena proses alam, dan kualitas air yang turun sampai ketinggian tertentu dan menyebabkan fungsi dari laut tidak sesuai dengan peruntukannya. Pencemaran laut merupakan masalah yang cukup rawan, akan tetapi seringkali terabaikan ketika kepentingan ekonomi lebih mendesak untuk di kedepankan. Pencemaran laut adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki oleh manusia terutama bagi orang-orang yang kehidupannya bersumber dari laut. Sekalipun pencemaran laut ini tidak dikehendaki pencemaran laut dari kapal merupakan peristiwa yang tidak terelakkan.² Besar kecil terjadinya pencemaran itu tergantung pada muatan yang

¹ Munadjat Danusaputro, 1987, *Binamulia Hukum dan Lingkungan : Hukum Lingkungan dan Pencemaran Laut*, Bandung: Binacipta, hlm. 59

² Sukanda Husin, 2016, *Hukum Lingkungan Internasional*. Penerbit: Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 35-36

dibawanya saat kejadian terjadi. Sehingga dalam hal ini, hukum laut internasional akan terus berkembang untuk mengatur pencegahan dan penanggulangannya.³ Pencemaran laut dapat timbul karena kegiatan-kegiatan manusia di laut dan yang bersumber dari darat. Pencemaran yang bersumber dari laut dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu pencemaran bersumber dari kapal dan pencemaran bersumber dari kegiatan eksploitasi minyak di lepas pantai.⁴

Sumber pencemaran yang paling besar dampaknya adalah sumber tumpahan minyak dari kapal dan bahan kimia baik itu karena kecelakaan kapal maupun karena ulah manusia. Seringnya terjadi kasus pencemaran di lingkungan laut merupakan permasalahan penting bagi masyarakat Internasional untuk mengantisipasi berbagai langkah bagi perlindungan terhadap lingkungan, terutama oleh tumpahan minyak dari kecelakaan kapal-kapal tanker⁵. Sumber pencemaran minyak di laut disebabkan oleh beberapa hal seperti operasi kapal tanker, kecelakaan kapal (kebocoran lambung, kandas, ledakan, kebakaran dan tabrakan), *docking* (perbaikan/perawatan kapal), dan sebagainya. Pencemaran laut dari tumpahan minyak ini bertanggung jawab sebesar 12% dari total zat pencemaran di laut, tapi pencemaran laut dari tumpahan minyak dari kapal menarik perhatian publik yang tinggi disebabkan karena konsekuensi dari tumpahan minyak tersebut.⁶

³ Mochtar Kusumaatmadja, 1986, *Hukum Laut Internasional*, Bandung: Bina Cipta,

⁴ Sukanda Husin, 2016, *Hukum Lingkungan Internasional*. Penerbit: Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 35

⁵ Suhaidi, 2004, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal : Konsekuensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional Melalui Perairan Indonesia*, Jakarta: Pustaka Bangsa Press, hlm 4

⁶ Sukanda Husin, 2016, *Hukum Lingkungan Internasional*. Penerbit: Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 36

Contoh kasus pencemaran laut yang terjadi pada akhir Mei, Kapal X-Press Pearl yang berbendera Singapura terbakar di lepas pantai barat Sri Lanka. Di lansir *British Broadcasting Corporation* (BBC), Kapal tersebut membawa 1.486 kontainer dengan 25 ton Asam Nitrat, 350 ton minyak dan bahan kosmetik lainnya dari Pelabuhan Hazira, India.⁷ Pada tanggal 11 Mei, kru menemukan bahwa sebuah peti kemas mengalami kebocoran tetapi kapal tetap melanjutkan perjalanan menuju Kolombo. Sebelum terbakar pihak Angkatan Laut juga mendengar adanya ledakan dari dalam kapal pada pagi hari. Kapal itu terbakar selama 12 hari sebelum akhirnya tenggelam di lepas pantai barat Sri Lanka. Terbakarnya kapal tersebut menimbulkan ancaman terhadap lingkungan. Diatas kapal tersebut terdapat tumpukan peti kemas yang di dalamnya menyimpan minyak, mikroplastik dan asam nitrat yang sangat berbahaya bagi lingkungan, bahkan sebagian sudah bocor dan masuk ke laut sehingga memunculkan kekhawatiran minyak dan asam nitrat tersebut meracuni kehidupan laut. Selain itu, berton-ton mikroplastik juga telah hanyut mencemari sejumlah pantai sekitar. Pada tanggal 21 Mei 2021, Angkatan Laut Sri Lanka mengerahkan dua kapal patrol lepas pantai, kapal angkatan laut seperti Sagara dan Sindurala bersama dengan sebuah pesawat dalam operasi penyelamatan pemadaman kebakaran yang berjalan lancar meskipun kondisi cuaca buruk disekitar area tersebut.⁸

Tenggelamnya kapal X-Press Pearl di lepas pantai barat Sri Lanka, mulai memberi dampak terhadap lingkungan disekitarnya. Hingga 15 Juni 2021 sekitar 40 penyu dilaporkan terdampar dan mati, enam lumba-lumba, empat ikan paus

⁷ Dua Minggu Terbakar Kapal X-Press Pearl Akhirnya Tenggelam di Laut Sri Lanka, diakses dari <https://timesindonesia.co.id/peristiwa-internasional/350536/dua-minggu-terbakar-kapal-xpress-pearl-tenggelam-di-laut-sri-lanka> Pada Tanggal 22 Maret 2024 Pukul 09.29 WIB

⁸ X-PRESS PEALR; Fire Continues; SLN & SLPA engaged in Containment Efforts, diakses dari <https://web.archive.org/web/20210522083833/https://www.newsfirst.lk/2021/05/22/x-press-pearl-fire-continues-sln-slpa-engaged-in-containment-efforts/> Pada Tanggal 22 Maret 2024 Pukul 09.40 WIB

mati dan berbagai spesies ikan banyak yang terdampar sejak kejadian tersebut.⁹ Sejak akhir Mei, butiran mikroplastik dari kapal X-Press Pearl hanyut di lepas pantai Sri Lanka, bahkan ditemukan ikan-ikan mati dengan perut kembung yang dipenuhi mikroplastik, sementara sebagian mikroplastik itu menyangkut di bagian insang ikan. Terumbu karang tempat ikan berkembangbiak juga hancur akibat minyak tersebut. Sehingga hal tersebut mendorong pihak berwenang untuk melarang penangkapan ikan disekitar laut Sri Lanka. Hal ini juga berdampak pada masyarakat sekitar pantai yang kehilangan mata pencahariannya terutama yang bekerja sebagai nelayan.¹⁰ Nelayan lokal di Sri Lanka diperintahkan untuk tetap berada di darat karena polusi dapat mempengaruhi ekonomi lokal. Melihat hal tersebut, pemerintah Sri Lanka telah mengajukan klaim asuransi awal sebesar \$40 juta kepada X-Press Feeders bahkan kompensasi itu bisa lebih besar apabila telah menimbulkan dampak terhadap lingkungan laut Sri Lanka. Biaya kompensasi tersebut digunakan untuk biaya pemadaman kebakaran dan kompensasi hilangnya pendapatan masyarakat sekitar pantai terutama nelayan.

Otoritas Sri Lanka juga menangkap Vitaly Tyutkalo berkebangsaan Rusia, kapten kapal MV X- Press Pearl pada Senin (14/6/2021) dan menangkap Arjuna Hettiarachchi sebagai agen lokal X-Press Pearl serta menahan passport mereka. Menurut polisi, kapten dan agen lokal X-Press Pearl diperkirakan akan didakwa dengan pencemaran laut setelah kapal yang ia bawa terbakar dan

⁹ Dead Sea Turtles Continue to Wash Up on SL Shores; Authorities Plan to Seek Maximum Compensation, diakses dari <https://web.archive.org/web/20210610013756/https://www.newsfirst.lk/2021/06/07/dead-sea-turtle-continue-to-wash-up-on-sl-shores-authorities-plan-to-seek-maximum-compensation/> Pada Tanggal 22 Maret 2024 Pukul 09.50 WIB

¹⁰ 'Kapal beracun' berbendera Singapura, X-Press Pearl, yang menyebabkan bencana lingkungan, bbc.com, diakses dari <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-57426955> Pada 13 Juli 2022 Pukul 11.38 WIB

tenggelam di lepas pantai Sri Lanka. Ia juga dikatakan gagal untuk mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut. Vitaly Tyutkalo, kapten kapal MV X-Press yang terdaftar di Singapura, ditangkap di hotelnya di ibu kota komersil Kolombo dan Arjuna Hettiarachchi ditangkap oleh Departemen Investigasi Kriminal (CID) Sri Lanka.

Berdasarkan kasus diatas, bahwa kapal MV X-Press Pearl gagal untuk mencegah terjadinya pencemaran laut, karena pada sebelum sampai di pelabuhan mereka sudah mengetahui bahwa ada kebocoran minyak dan asam nitrat di kapalnya, hanya saja mereka tidak diberi izin oleh Qatar dan India untuk merapatkan kapal disana. Sehingga ketika mendekati pelabuhan, terjadi ledakan yang membuat kapal itu terbakar sehari-hari di lepas pantai Sri Lanka yang membuat minyak dan pellet mikroplastik tersebut tumpah masuk ke dalam air dan menimbulkan pencemaran laut. Akibat adanya pencemaran laut oleh minyak tersebut banyak kerugian yang dialami tidak hanya untuk makhluk hidup di laut tetapi juga didarat seperti masyarakat pesisir pantai yang kehilangan mata pencahariannya.

Banyaknya kasus pencemaran lingkungan yang terjadi maka di bawah *Inter-Government Maritime Consultative Organization (IMCO)* merumuskan suatu konvensi Internasional yang membahas masalah pencegahan serta penanggulangan pencemaran yang disebabkan oleh aktifitas kapal, yang dikenal dengan *Convention for the Prevention of Pollution from Ships* atau Konvensi Marpol. Konferensi untuk merumuskan Marpol diadakan di London pada tanggal 8 Oktober-2 November 1973 dan mengadopsi 2 instrumen yaitu Marpol dan Protokol I dan lima tahun kemudian tepatnya tanggal 17 Februari 1978 dilakukan lagi konferensi terkait *tanker safety and pollution prevention* yang

diinkorporasikan dalam Protokol 1978 dan kemudian protokol ini pun digabungkan menjadi satu kesatuan dengan Marpol tahun 1973 dan menjadi Konvensi Marpol 73/78. Marpol merupakan konvensi Internasional yang memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur cara-cara dalam usaha pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut yang berasal dari kapal secara Internasional.¹¹

Konvensi Marpol mengatur pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh aktifitas kapal. Pencemaran laut didefinisikan sebagai peristiwa masuknya partikel kimia, limbah industri, pertanian dan perumahan, kebisingan, atau penyebaran organisme invasi asing ke dalam laut, yang berpotensi memberi efek berbahaya. Konvensi Marpol tidak hanya terbatas pada pencemaran minyak tapi juga mengatur tipe lain pencemaran yang berhubungan dengan kapal, termasuk pengangkutan cairan beracun dalam bulk dan sampah dari kapal.¹² Tujuan dari konvensi ini adalah untuk melestarikan lingkungan laut dalam upaya untuk sepenuhnya menghilangkan polusi oleh minyak dan zat berbahaya lainnya dan untuk meminimalkan tumpahan yang tidak disengaja dari zat tersebut. Marpol sebagai bentuk konvensi Internasional, maka implementasi Marpol tergantung pada apakah Negara peserta sudah menginkorporasikan Marpol ke dalam hukum nasionalnya.¹³ Hal ini merupakan salah satu kewajiban dari Negara peserta, khususnya Negara bendera dan Negara pelabuhan yang meratifikasi Marpol, dengan standar minimal mengatur mengenai larangan untuk melanggar ketentuan dalam Konvensi Marpol dan memberikan sanksi atas setiap pelanggaran yang

¹¹ Kuncowati, "Pentingnya pemahaman awak kapal mengenai annex I MARPOL 73/78 dan latihan pencegahan pencemaran minyak terhadap penanggulangan pencemaran minyak dari kapal", Jurnal Saintek Maritim, Vol XVIII No.1 (September 2018)

¹² Patricia W. Birnie dan Allan E. Boyle, *Internasional Law and the Environment* (Oxford: Oxford University Press, 1992), hlm. 267.

¹³ Baris Soyer dan Andrew Tettenborn, *Pollutions at Sea: Law and Liability*, (New York: Routledge, 2013), hlm. 287.

terjadi.¹⁴ Semua kapal yang ditandai di bawah Negara yang merupakan penandatanganan Marpol harus tunduk pada persyaratannya, terlepas dari mana mereka berlayar dan Negara anggota bertanggung jawab atas kapal-kapal yang terdaftar di bawah Negara masing-masing.¹⁵

Konvensi Marpol Annex I memuat tata cara atau prosedur yang harus diberlakukan pada kapal tanker yang membawa minyak termasuk limbahnya untuk mencegah dan menanggulangi terjadinya tumpahan atau pembuangan minyak tersebut ke laut.¹⁶ Peraturan dalam Annex I menjelaskan mengenai konstruksi dan kelengkapan kapal untuk mencegah pencemaran oleh minyak yang bersumber dari kapal sehingga jikalau terjadi juga tumpahan minyak bagaimana cara agar tumpahan bisa dibatasi dan bagaimana usaha terbaik untuk menaanggulangnya. Selain itu adanya pengaturan tentang sertifikat pencegahan pencemaran oleh minyak atau “*International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)*” dimana sertifikat ini berisikan mengenai data konstruksi dan kelengkapan kapal tanker dan kapal selain tanker atau kapal kargo. Aturan ini terdapat dalam Appendix II. Appendix dalam Annex I ada 3 yaitu Appendix 1 mengenai Daftar dan jenis minyak, Appendix II mengenai bentuk format dari *IOPP Certificate* dan Appendix III mengenai bentuk format dari *Oil Record Book*.

Konvensi Marpol tidak hanya mengatur tentang kapal tanker saja melainkan juga mengatur selain kapal tanker seperti kapal kargo. Didalam

¹⁴ Stephen J. Darmody, *The Law of the Sea : A Delicate Balance for Enviromental Lawyers dalam Natural Resources dan Enviroment Journal*, Vol 9, No. 4, (American Bar Association, Spring 1995), hlm. 24

¹⁵ Copeland, Claudia. *Cruise Pollution : Background, Laws and Regulations, and Key Issues*, 2013

¹⁶ Diah Okta Permata W, Irma Gusmayanti, dan Ria Maya Sari, *Penerapan Pengaturan Pembuangan Limbah Minyak ke Laut Oleh Kapal Tanker Dilihat Dari Perspektif Hukum Lingkungan Di Indonesia*, VOL.1 Issue.1, Jurnal Hukum Lingkungan, 2014, hlm. 172

Annex I terdapat aturan mengenai kapal tanker dan selain kapal tanker atau kargo yaitu terdapat dalam Regulation 26 mengenai *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan* (SOPEP). SOPEP merupakan rencana darurat pencemaran minyak di laut dan sesuai dengan Konvensi Marpol 73/78 dibawah Annex I yang berbunyi:

- “(1) setiap kapal tanker minyak dengan tonase kotor 150 ton atau lebih dan setiap kapal selain kapal tanker minyak dengan tonase kotor 400 ton atau lebih harus membawa rencana darurat polusi minyak di kapal yang disetujui oleh Pemerintah.
- (2) rencana tersebut harus sesuai dengan pedoman yang dikembangkan oleh Organisasi dan ditulis dalam bahasa kerja nakhoda dan perwira yang terdiri dari:
 - (a) prosedur yang harus diikuti oleh nakhoda atau orang lain yang bertanggung jawab atas kapal untuk melaporkan suatu kejadian pencemaran minyak
 - (b) daftar pihak berwenang atau orang-orang yang harus dihubungi jika terjadi insiden pencemaran minyak
 - (c) penjelasan rinci mengenai tindakan yang harus segera diambil oleh orang-orang di kapal untuk mengurangi atau mengendalikan pembuangan minyak setelah kejadian, dan
 - (d) prosedur dan titik kontak di kapal untuk mengkoordinasikan tindakan di atas kapal dengan otoritas nasional dan lokal dalam memerangi pencemaran.”

Selain Konvensi Marpol yang mengatur tentang pencemaran laut ada juga beberapa Konvensi Internasional yang juga mengatur tentang pencemaran laut yaitu *United Nation Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS) atau biasa disebut Konvensi Hukum Laut 1982. Konvensi Hukum Laut 1982 ini merupakan puncak karya PBB tentang hukum laut yang disetujui di Montego Bay, Jamaica tanggal 10 Desember 1982.¹⁷ Konvensi Hukum Laut secara lengkap mengatur perlindungan dan pelestarian lingkungan laut yang terdapat dalam Bab XII Pasal 192-237. Berkaitan dengan pengaturan pencemaran laut dimana dasar pengaturannya terdapat dalam instrument hukum lingkungan

¹⁷ Chairul Anwar. 1989. *Hukum Internasional Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum Laut 1982*, Jakarta: Djambatan, hlm 7

internasional dan hukum nasional yang berorientasi pada upaya atau tindakan untuk menanggulangi terjadinya pencemaran laut. Sebagaimana terdapat dalam Konvensi Hukum Laut 1982 meminta setiap Negara untuk melakukan upaya-upaya untuk mencegah (*prevent*), mengurangi (*reduce*), dan mengendalikan (*control*) pencemaran lingkungan laut dari setiap sumber pencemaran seperti pencemaran dari kapal, limbah berbahaya, dumping dan eksploitasi laut. Dalam berbagai upaya pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan tersebut setiap Negara harus melakukan kerja sama baik kerja sama regional maupun global.¹⁸ Keharusan untuk melakukan kerja sama regional dan global diatur dalam pasal 197 UNCLOS 1982.

Selain berkaitan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan, suatu aturan di dalam UNCLOS 1982 terkait tentang lalu lintas kapal yaitu tentang pendaftaran kapal yang memiliki fungsi terhadap keselamatan dan keamanan transportasi kapal laut dan memberikan kontribusi signifikan terhadap perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Mekanisme untuk menetapkan kewarganegaraan suatu kapal dan mengatur pelayaran adalah dengan mendaftarkan kapal tersebut di suatu Negara tertentu. Dalam pasal 91 ayat (1) UNCLOS yang berbunyi :

“Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ship, for the registration of ship in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.”

Berdasarkan pasal 91 ayat (1) UNCLOS mengakui hak hak setiap Negara untuk menetapkan syarat-syarat pemberian kewarganegaraan dan hak untuk mengibarkan benderanya. Kapal itu memiliki kewarganegaraan dari Negara yan benderanya boleh dikibarkan. Harus ada hubungan yang tulus diantara Negara

¹⁸ Tri Melati Mokodompit, Harold Anis dan Dientje Rumimpunu, *Kajian Tentang Kebijakan Pemerintah Terhadap Pencemaran Laut Menurut Peraturan Pemerintah No 19 Tahun 1999 t*

dan kapal yang bersangkutan. Di dalam UNCLOS mengatur mengenai bendera kapal (*flag state*). *Flag state* adalah Negara tempat suatu perusahaan mendaftarkan kapalnya. Peran Negara bendera adalah melakukan inspeksi rutin kepada setiap kapalnya untuk memastikan keselamatan muatan dan awak kapalnya. Negara tempat kapal tersebut didaftarkan juga bertanggung jawab untuk memungut pajak dari kapal tersebut dan mengatur tingkat pencemaran kapal di bawah benderanya.¹⁹ Bendera sebuah kapal sejak awal telah memberikan indikasi mengenai kewarganegaraan kapal tersebut, Negara dimana kapal memperoleh status hukumnya dan hukum yang berlaku pada operasinya. Dalam pengawasan Negara pelabuhan bahwa Negara bendera diberikan kewenangan yang luas untuk mengawasi dan mengendalikan keselamatan kapal yang mengibarkan benderanya dengan kewajiban khusus untuk inspeksi kapalnya, yurisdiksi dan administrasi entitas pemiliknya, Nakhoda dan perwira serta awak kapalnya. Dan mereka harus menunjukkan bahwa kapal tersebut telah diperiksa dan mematuhi peraturan dan standar internasional.²⁰

Negara bendera juga secara tegas mengendalikan kekuasaan pidana dan disiplin dengan tugas untuk menegakkan yurisdiksi pidana jika terjadi pelanggaran peraturan yang menyebabkan insiden seperti tabrakan, terdampar dan pencemaran. Dalam kasus ini, Negara bendera diharuskan untuk menanggapi laporan-laporan pelanggaran yang melibatkan kapal-kapal yang mengibarkan benderanya, melakukan proses hukum dan memberitahukan kepada Negara

¹⁹ Flag State vs. Port State, diakses dari <https://www.mitags-org.translate.goog/flag-vs-port-state/? x tr sl=en& x tr tl=id& x tr hl=id& x tr pto=tc> Pada Tanggal 31 Juli 2024 Pukul 23.00 WIB

²⁰ *OP-ED; UNCLOS, Flag States, IMO and Accountability*, diakses dari <https://www-humanrightsatsea-org.translate.goog/news/op-ed-unclos-flag-states-imo-and-accountability? x tr sl=en& x tr tl=id& x tr hl=id& x tr pto=tc> Pada Tanggal 2 Agustus 2024 Pukul 22.30 WIB

pelabuhan yang memberi informasi mengenai tindakan yang dilakukan. Dalam pasal 94 ayat 1 UNCLOS disebutkan bahwa :

*“Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.”*²¹

Berdasarkan pasal 94 ayat 1 UNCLOS bahwa setiap Negara harus secara efektif melaksanakan yurisdiksi dan pengawasannya dalam urusan administrative, teknis dan sosial atas kapal yang mengibarkan benderanya baik itu tentang tindakan yang diperlukan untuk menjamin keselamatan kapal yang mengibarkan benderanya.

Ketika pencemaran laut tersebut menimbulkan kerugian bagi Negara lain maka harus ada pengaturan tentang pertanggung jawabannya yang terdapat dalam *International Conventions on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (Civil Liability Convention/CLC)*. CLC merupakan Konvensi Internasional mengenai tanggungjawab perdata terhadap pencemaran minyak di laut. CLC mengatur tentang ganti rugi pencemaran laut oleh minyak karena kecelakaan kapal.²² Sebelum berlakunya (*entry into force*) CLC 1969 negara pantai berharap adanya suatu langkah alternatif yang dapat diberlakukan terhadap pencemaran lingkungan laut. Dengan demikian, para pemilik kapal menciptakan *“the Tanker Owner’s Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (Tovalop)”*²³. Tovalop merupakan pertanggungan sukarela sebagai jalan kompromi yang cepat dan wajar. Dalam sistem Tovalop, ganti rugi akan

²¹ Pasal 94 ayat 1 *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982

²² *Ibid*, hlm 178-179

²³ Edgar Gold, *Hand Book on Marine Pollution*, Canada: Halifax. 1985, hlm 25

diberikan kepada pihak ketiga yang menjadi korban pencemaran minyak dari kapal tanker. Pihak ketiga yang dimaksud adalah negara.²⁴

Berkaitan dengan kasus tersebut dimana terjadinya tumpahan minyak ke dalam laut sehingga mengakibatkan pencemaran laut, maka penulis tertarik untuk mengangkat masalah bagaimana Konvensi Marpol mengupayakan pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut tersebut dengan judul :
“PENGATURAN PENCEGAHAN DAN PENANGGULANGAN PENCEMARAN LAUT BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL STUDI KASUS TERBAKARNYA KAPAL MV X-PRESS DI LAUT SRI LANKA 2021”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, agar penelitian ini tidak menyimpang dari sasaran yang telah ditentukan maka perlu diberi batasan, untuk itu dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut berdasarkan Hukum Internasional?
2. Bagaimana upaya penanggulangan pencemaran laut akibat terbakarnya kapal kargo MV X-Press Pearl di laut Sri Lanka menurut Hukum Nasional Sri Lanka dan Konvensi Marpol?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, Adapun tujuan yang hendak dicapai adalah sebagai berikut :

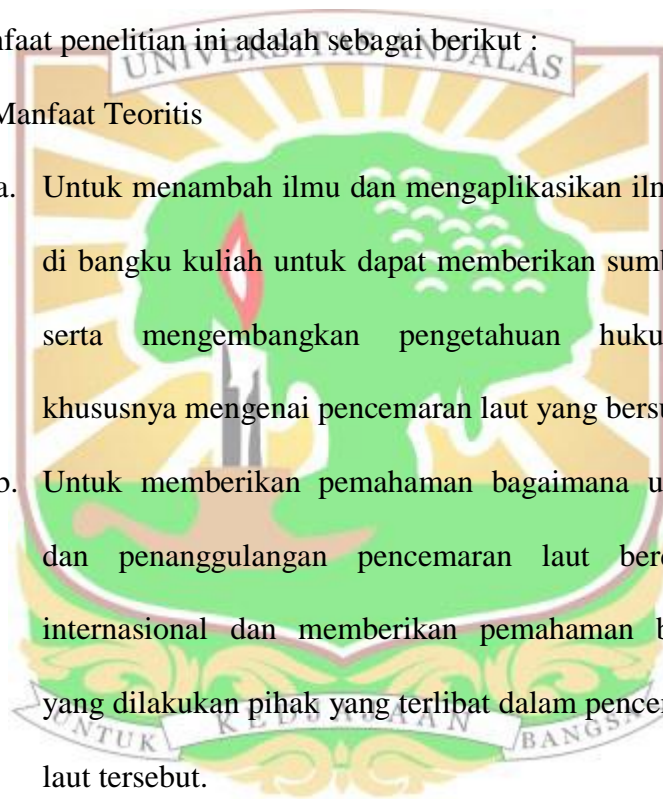
²⁴ Suhaidi. 2005. *Perkembangan Konvensi-konvensi IMO: Ketentuan-ketentuan Tentang Ganti Rugi dari Pencemaran Yang Bersumber Dari Kapal*, Universitas Sumatera Utara, hlm 10

1. Untuk membahas dan meneliti pengaturan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut berdasarkan hukum internasional.
2. Untuk memahami upaya yang dilakukan untuk menanggulangi pencemaran laut akibat terbakarnya kapal kargo MV X-Press Pearl di laut Sri Lanka menurut hukum nasional Sri Lanka dan Konvensi Marpol.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Untuk menambah ilmu dan mengaplikasikan ilmu yang diperoleh di bangku kuliah untuk dapat memberikan sumbangan pemikiran serta mengembangkan pengetahuan hukum internasional khususnya mengenai pencemaran laut yang bersumber dari kapal.
 - b. Untuk memberikan pemahaman bagaimana upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut berdasarkan hukum internasional dan memberikan pemahaman bagaimana upaya yang dilakukan pihak yang terlibat dalam pencemaran lingkungan laut tersebut.
2. Manfaat Praktis
 - a. Penulis berharap penelitian ini bermanfaat bagi semua pihak sebagai bahan tambahan informasi atau referensi bagi pembaca, baik mahasiswa, dosen, ataupun masyarakat umum khususnya dalam bidang pencemaran lingkungan laut.
 - b. Memberikan kontribusi atau sumbangan perkembangan ilmu hukum internasional terkait dalam pencemaran lingkungan laut.



E. Metode Penelitian

A. Tipe Penelitian

Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah penelitian hukum yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif adalah dimana hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan atau hukum yang dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang berpatokan pada perilaku manusia yang dianggap pantas.²⁵ Dengan kata lain, penelitian hukum yuridis normatif melakukan pendekatan dengan melihat norma-norma hukum yang terdapat di dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

B. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif, artinya penelitian ini menggambarkan objek tertentu dan menjelaskan hal-hal yang terkait dengan menggambarkan sistematis fakta atau karakteristik tertentu secara cermat dan faktual, sehingga dapat dihasilkan suatu kesimpulan.²⁶

C. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah data sekunder, dimana sumber data nya berasal dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.²⁷

- a. Bahan hukum primer yaitu semua bahan/materi hukum mempunyai kedudukan mengikat secara yuridis. Dimana bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan yang

²⁵ Amiruddin & Zainal asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, 2012, Jakarta: Raja Grafindo Persada, Hal. 118.

²⁶ Sarifuddin Azwar, 1998, *Metode Penelitian*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, hlm. 7

²⁷ Peter Mahmud Marzuki, 2005, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group

berkaitan dengan penelitian terkait judul yaitu Konvensi Internasional Mengenai Pencegahan Pencemaran yang berasal dari Kapal yaitu

1. *Convention for the Prevention of Pollution from Ship* (Konvensi Marpol 73/78),
2. *United Nation Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Hukum Laut 1982/UNCLOS),
3. *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Respon and Co-operation 1990* (Konvensi OPRC 1990)
4. *International Conventions on Civil Liability for Oil Pollutin Damage 1969* (Konvensi CLC 1969) dan
5. *Marine Pollution Prevention Act, No. 35 Of 2008* (Hukum Nasional Sri Lanka).

- b. Bahan hukum sekunder adalah bahan/materi yang berkaitan dan menjelaskan mengenai permasalahan dari bahan hukum primer yang biasanya terdiri dari buku-buku, literatur, hasil-hasil penelitian yang terkait.
- c. Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang berkaitan dengan penelitian ini, seperti internet, kamus hukum, dan surat kabar.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kepustakaan (*library research*), dimana data yang diperoleh berasal dari buku-buku atau tulisan-tulisan dan

peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan bahan yang akan diteliti.

Data yang diperoleh untuk penelitian ini dilakukan dengan cara mempelajari literatur dan buku-buku yang berkaitan dengan bahan yang akan diteliti serta melakukan penelitian kepustakaan yang akan dilakukan di beberapa tempat yaitu :

- a. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas,
- b. Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, dan
- c. Buku bacaan yang dimiliki

F. Sistematika Penulisan

Hasil dari penelitian ini terdiri dari 4 (empat) bab, dengan rincian sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini dikemukakan mengenai Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Metode Penelitian dan Sistematika Penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini diuraikan mengenai :

- A. Tinjauan Umum Tentang Pencemaran Laut
 1. Pengertian Pencemaran Laut
 2. Sumber Pencemaran Laut
 3. Dampak dan Penanggulangan Pencemaran
- B. Tinjauan Umum Tentang Konvensi Marpol 73/78
- C. Tinjauan Umum Tentang Kasus Terbakarnya Kapal MV X-Press di Laut Sri Lanka

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai pembahasan terhadap masalah yang telah dikemukakan.

BAB IV : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan terhadap semua permasalahan yang telah dibahas dan saran yang perlu untuk perbaikan mengenai permasalahan yang diteliti.

