

PERTANGGUNG JAWABAN  
PERUSAHAAN PEMILIK KAPAL  
TERHADAP KASUS  
PENCEMARAN LINGKUNGAN  
SEBAGAI AKIBAT TUMPAHAAN  
MINYAK MUATAN KAPAL DI  
LAUT DI INDONESIA

*by Nilawati Yuddin*

---

**Submission date:** 27-Oct-2023 03:21PM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2208880737

**File name:** Nilawati\_Yuddin\_Turnitin.docx (73.67K)

**Word count:** 5510

**Character count:** 37085

# **PERTANGGUNG JAWABAN PERUSAHAAN PEMILIK KAPAL TERHADAP KASUS PENCEMARAN LINGKUNGAN SEBAGAI AKIBAT TUMPAHAN MINYAK MUATAN KAPAL DI LAUT DI INDONESIA**

## **Abstrak**

### **Kata kunci:**

### *Abstract*

### *Keywords:*

### **Pendahuluan**

Lingkungan laut sebagai perwujudan suatu bagian (aspek) dari lingkungan hidup di atas bumi, dewasa ini memperlihatkan perkembangan baru. Manfaat laut bukan lagi sekedar tempat menangkap ikan, penghasil garam, kegunaan pelayaran, atau tempat rekreasi. Namun, di dalam perkembangannya saat ini mengarah pada hasil mineral di dasar laut, dan barengi pula dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin maju pesat manfaat laut semakin besar. Lebih jauh lagi, bahkan manfaat laut itu telah berkembang menjadi tempat pemukiman bagi umat manusia yang masa ini telah mulai diperkirakan oleh para ahli ilmu pengetahuan. Sehingga kebinekaan guna laut bagi manusia, dapat digolongkan antara lain sebagai sarana pelayaran, tempat kegiatan hiburan, pertambangan dan pertahanan keamanan. Kesemuanya itu diwujudkan oleh manusia lewat pandangan maupun perhatian yang selalu berubah.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi selain berdampak positif namun juga memiliki dampak negatif, hal ini terjadi apabila manusia dengan perkembangan yang ada hanya memikirkan kepentingannya sendiri tanpa memikirkan kepentingan lingkungan yang di sekitarnya. Aktifitas yang dilakukan di laut tentunya akan memberikan dampak terhadap kondisi lingkungan laut itu sendiri, baik terhadap biota laut maupun terhadap manusia yang hidup atau bertempat tinggal dipinggiran pantai. Laut yang merupakan jalur transportasi dari daerah yang satu ke daerah yang lain maupun antar Negara tentu memiliki peran yang sangat penting. Untuk itu diperlukan adanya pengawasan dan kontrol dan pemerintah terhadap setiap aktifitas yang dilakukan di laut, dengan tujuan menjaga lingkungan laut dari pencemaran atau perusakan. Namun tidak dapat dipungkiri sering terjadi pencemaran ataupun perusakan lingkungan laut baik sengaja maupun tidak disengaja terjadi, salah satunya adalah terjadinya **pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak** dari kapal akibat kebocoran, dibuang secara sengaja dan lain sebagainya.

Mengingat peran laut yang sangat strategis karena sebagian masyarakat mengandalkan laut sebagai mata pencaharian dan hidupnya, laut perlu mendapat perhatian utama dalam penegakkan hukumnya terutama dari akibat kerusakan ekosistem karena pencemaran. Sumber pencemaran laut dapat berasal dari:

- 1) pencemaran yang disebabkan atau berasal dari kapal;
- 2) pencemaran yang berasal oleh instalasi pengeboran minyak;
- 3) sumber pencemaran di darat; dan
- 4) pencemaran melalui udara.

Permasalahan pencemaran minyak karena kecelakaan kapal (tanker) di Indonesia perlu mendapatkan perhatian serius berkenaan dengan hak menggugat (*ius standi*), pembuktian yang terkait dengan verifikasi ilmiah untuk menjelaskan hubungan kausal, penerapan asas ganti kerugian, cakupan dan luas isu lingkungan untuk menetapkan jumlah ganti rugi, dan kriteria pemulihan lingkungan terkait dengan sistem kebenaran formil yang dianut dalam sistem penuntutan ganti kerugian secara perdata.

Masalah perlindungan lingkungan laut ini berkaitan dengan hal pencemaran karena tumpahan minyak sudah diatur sejak dirumuskannya “Konvensi Jenewa 1958” yang mengatur tentang peraturan atau rezim laut lepas. Ketentuan perundang-undangan dengan acuan Konvensi terkait upaya yang dapat memicu terjadinya pencemaran laut akibat pemanfaatan serta mengeksplorasi sumber daya laut dan disekitarnya bisa dibuat oleh tiap negara secara tegas untuk mencegah minyak yang berasal dari pipa bawah laut maupun dari kapal tanker.

Kapal sebagai transportasi pengangkutan memiliki peran penting pada kegiatan ekonomi khususnya dalam perdagangan nasional ataupun internasional. Pentingnya pengangkutan tersebut tergambar pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang di dalam negeri, serta dari dan ke luar negeri. Di samping itu, pengangkutan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan. Dalam hal pengangkutan melalui laut, digunakan sarana atau alat transportasi dengan menggunakan kapal laut untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dalam memindahkan muatan berupa barang dan maupun orang. Kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua belah pihak, yaitu pihak Pemberi Jasa Pengangkutan atau Pemilik Kapal (*Shipowner*) dengan Pemakai Jasa atau Penyewa (*Charters*). Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi Pemberi Jasa Pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada Pasal 468 KUHD.

Adanya aktifitas pengangkutan dari kapal tersebut maka ada kemungkinan terjadinya kerugian baik itu kepada Penumpang, Pencarter dan bahkan Awak Kapal itu sendiri. Hal tersebut juga dapat disebabkan oleh karena terjadinya kecelakaan kapal,

Kecelakaan kapal tersebut dapat berupa Kapal Tenggelam, Kapal Terbakar, Kapal Tubrukan, dan Kapal Kandas. Namun timbul suatu pertanyaan bagaimana dengan hal kondisi dimana kapal mengalami Kebocoran, tidak menutup kemungkinan kebocoran terjadi sehingga menimbulkan kerugian pada berbagai pihak. Bahkan yang paling dikhawatirkan adalah apabila sampai muatan yang dibawa kapal tersebut sampai tumpah dan menimbulkan pencemaran lingkungan laut. Selain itu terkadang para awak kapal juga membuang limbah air yang sudah tercampur minyak ke laut, yang seharusnya melalui proses pemisahan minyak dan air dengan menggunakan mesin Oil Water Separator (OSW), hal ini sering terjadi karena dilakukan di tengah laut dimana jauh dari pengawasan instansi terkait.

Peristiwa pencemaran di perairan atas tumpahan minyak lebih sering terjadi dibanding pencemaran yang terjadi di darat, pencemaran minyak saat ini semakin sering terjadi seiring dengan peningkatan permintaan minyak dunia terhadap industri yang harus diangkut dari sumbernya yang cukup jauh. Juga seiring dengan peningkatan jumlah anjungan-anjungan pengeboran minyak lepas pantai, serta akibat peningkatan kuantitas transportasi laut.

Dampak tumpahan minyak dapat menimbulkan kerusakan lingkungan laut yang teramat besar. Kerusakan sebagai akibat tumpahan minyak selain berupa kerugian langsung terhadap ekonomi dan sosial masyarakat juga berupa kerugian jangka panjang, terutama terhadap lingkungan laut, yang baru dapat diketahui setelah sekian lama terjadinya tumpahan minyak. Untuk itu perlu segera dilakukan penanggulangan agar minyak dapat secepatnya dibersihkan, dilokalisir dan dimusnahkan sehingga kerusakan yang lebih besar dapat dicegah. Masyarakat yang berada di sekitar pantai yang tercemar perlu mendapatkan ganti rugi secepatnya, serta kerusakan ekosistem laut harus segera dilakukan *recovery* dan mengembalikan lingkungan ke keadaan sebelum terjadinya tumpahan.

Jika dilihat pada <sup>1</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Kecelakaan Kapal di Indonesia saat ini masih belum memasukan atau menyebutkan kebocoran kapal sebagai suatu kecelakaan kapal. Padahal dilihat memiliki dampak yang besar. Seharusnya Kebocoran Kapal dan juga kesengajaan pembuangan limbah air bercampur minyak oleh awak kapal dapat dimasukan dalam undang-undang dan peraturan pelaksanaanya tersebut. Bahkan pada regulasi secara Internasional sudah menjelaskan bagaimana pertanggungjawaban yang dapat dilakuka<sup>1</sup> ketika kapal mengalami kebocoran mengakibatkan pencemaran yaitu pada Pasal 192 *United Nations Convention on the Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982)*, menyatakan bahwa “Setiap negara harus menjaga lingkungan laut, yang berarti memberikan penekanan bahwa ekosistem laut merupakan bagian yang wajib dijaga dan dilestarikan oleh setiap negara”. Konvensi tersebut juga mengatur penyelesaian berupa pertanggungjawaban dan ganti kerugian atas pencemaran tersebut. Pengaturan mengenai pertanggungjawaban atas pencemaran lingkungan laut diatur dalam ketentuan Pasal 235 UNCLOS 1982.

Mengingat dampak yang ditimbulkan dari adanya kebocoran kapal ini cukup besar baik pada kerugian yang timbul dan juga kepada para pihak yang terlibat. Maka timbul pertanyaan prinsip pertanggungjawaban apa yang tepat digunakan dalam hal pertanggungjawaban Pengusaha Kapal dalam pengangkutan laut terhadap timbulnya kebocoran kapal.

Indonesia sebagai negara kepulauan dan secara geografis sangat strategis sebagai jalur perlintasan kapal dan karenanya sangat rentan terhadap bahaya tumpahan minyak terutama dari kapal. Dari beberapa peristiwa tumpahan minyak yang terjadi telah menimbulkan dampak kerusakan yang sangat parah. Sementara terdapat kendala untuk mendapatkan ganti rugi bagi penanggulangan yang dilakukan baik terhadap pemulihan hak masyarakat yang menderita kerugian maupun pemulihan lingkungan yang rusak.

Sumber utama pencemaran laut biasanya berasal dari tumpahan minyak yang bersumber dari kegiatan operasional kapal, pengeboran lepas pantai (eksplorasi) maupun akibat kecelakaan kapal. Setiap tahunnya 3 sampai 4 juta ton minyak bumi mencemari lingkungan laut. Pencemaran minyak bumi yang disebabkan oleh kapal umumnya disebabkan oleh tumpahan minyak dari kapal, baik yang berasal dari tangki bahan bakar kapal itu sendiri atau tumpahan minyak dari kapal akibat proses pembuangan minyak kotor yang terdapat di dalam kamar mesin maupun minyak sebagai kargo (muatan). Sumber pencemaran laut yang bersumber dari kapal diklasifikasikan menjadi empat macam, yaitu kegiatan operasi kapal, pembuangan secara sengaja (*dumping*), kegiatan di dasar laut dan kegiatan di darat.

Kasus pencemaran minyak yang terjadi di Indonesia diantaranya, pencemaran lingkungan laut yang terdampak dari kegiatan transportasi laut adalah Banten Selatan, karena wilayah ini ramai dilalui oleh kapal dan barge atau tongkang. Kondisi geografis wilayah ini sangat ramai dilalui moda laut sehingga rawan dan cuaca yang kurang mendukung sehingga dapat terjadi tubrukan dan kandasnya kapal, Pencemaran laut dengan tumpahnya minyak di perairan sekitar Kepulauan Karimata yang berisiko menyebabkan terganggunya biota laut dan mengancam kerusakan karang akibat hempasan badan tongkang (yang terbalik). Terlebih wilayah laut tempat tumpahnya material karnel sawit berada dalam kawasan cagar alam laut. Sejak 12 Juli 2019, sumur minyak Pertamina di Karawang, bocor hingga minyak tumpah mencemari lingkungan sekitar. Tak kurang, 12 (dua belas) desa di Karawang dan Bekasi serta tujuh pulau di Kepulauan Seribu, terdampak tumpahan minyak, seperti Pulau Air, Pulau Untung Jawa, Bidadari, Lancang, Pulau Rambut, Pulau Damar dan hal serupa terjadi di Balikpapan, Banjarmasin dan Batam pada Tahun 2018.

Tumpahan minyak (*oil spill*) merupakan bencana atau kejadian yang sangat membahayakan baik bagi awak kapal, perusahaan, masyarakat nelayan dan yang paling merugikan terhadap alam itu sendiri terutama ekosistem laut, dalam hal ini perlu ribuan tahun untuk memulihkan kondisi ekosistem laut tersebut. Permasalahan pencemaran minyak dipantai menjadi sedemikian latent di Indonesia mengingat karakteristik geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki wilayah laut lebih luas dari daratan serta banyaknya kasus pencemaran minyak di Indonesia disebabkan beberapa

wilayah pantai Indonesia secara geografis potensial pencemaran, karena karakteristik tertentu yaitu, memiliki Pelabuhan dan Badan Usaha Milik Negara untuk Pengolahan Minyak.

Sampai saat ini masalah pencemaran belum dapat terselesaikan dengan baik bahkan pemberitaan mengenai sumber pencemar sulit untuk diakses oleh pemerintah dan masyarakat. Negara sebagai pelaksana kegiatan perlindungan lingkungan laut dan fasilitas pendukungnya seharusnya memiliki instrumen hukum untuk mengklaim ganti rugi dan restitusi bagi pelaku dan penanggung jawab usaha. Pencemaran minyak di laut baik oleh kapal tanker, kapal penumpang, kapal barang akan menjadi perhatian serius karena pencemaran menimbulkan kerugian yang serius bagi ekologi laut dan masyarakat yang tinggal dipinggiran pantai. Sebuah argumentasi diberikan oleh John Maddox, pencemaran akan dapat dipecahkan dengan menghitung ongkos-ongkos yang timbul (*price*), pencemaran merupakan masalah ekonomi, “*we can reduce pollution if we are prepared to pay it*”, sehingga harus dipahami bahwa masalah pencemaran adalah persoalan ekonomi, artinya berapa kemampuan kita membayarnya baik dengan menciptakan alat pencegah pencemaran *anti-pollution* maupun secara tidak langsung dengan membayar kerugian yang disebabkan oleh pencemaran. *changes can solve many environmental problem*. Menurutnya, pencemaran dapat dikendalikan secara ekonomis melalui pengaturan hukum seperti penerapan denda, pajak pada bahan yang diproses atau limbahnya.

#### **METODE PENELITIAN**

##### 1) Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis adalah bersifat yuridis normatif dengan menemukan kebenaran yang didasarkan dengan logika keilmuan hukum dari segi normatif, dengan menggunakan metode pendekatan perundang-undangan (*States Approach*).

##### 2) Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder, yang bersumber dari studi kepustakaan berupa, peraturan perundang-undangan, literatur, majalah dan koran online, dan lain sebagainya. Setelah mendapatkan semua data yang diperlukan baik teori atau temuan lainnya, lalu dianalisa dan mengkritisi serta memberikan gagasan kritis dalam penelitian.

Untuk mendukung penelitian yang menggunakan bahan-bahan pustaka, maka dibutuhkan bahan-bahan hukum sebagai berikut:

- a. Bahan Hukum Primer, adalah bahan hukum yang memiliki kesinambungan yang kuat dengan permasalahan yang diteliti, seperti menggunakan peraturan perundang-undangan seperti UU PPLH, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, serta konvensi internasional yang berkaitan dengan pertanggungjawaban terhadap terjadinya pencemaran laut.

b. Bahan Hukum Sekunder, adalah dokumen tidak resmi yang didalamnya membahas dengan detail, segala hak yang telah diteliti oleh bahan-bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder dapat dikatakan pula sebagai penunjang ataupun pendukung terhadap bahan hukum primer.

Dalam penulisan penelitian ini, bahan hukum sekunder yang akan digunakan berupa buku dan jurnal hukum yang memiliki keterkaitan terhadap peratanggungjawaban perusahaan pemilik kapal terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak di laut.

c. Bahan Hukum Tersier, adalah bahan hukum yang membantu bahan hukum primer dan sekunder dalam hal memberikan pemahaman-pemahaman serta pengertian terhadap bahan hukum lainnya. Bahan hukum tersier yang digunakan dalam penelitian ini adalah internet yang berisikan tentang tanggungjawab pemilik kapal terhadap pencemaran laut akibat tumpahan minyak dari kapal miliknya.

3) Teknik Pengumpulan Data

Teknologi akuisisi data adalah langkah strategis penelitian, ketika pengumpulan data tidak berjalan dengan baik berakibat penelitian tidak membuahkan hasil yang maksimal. Karena tujuan dari penelitian itu sendiri adalah untuk mendapatkan data yang diperlukan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik studi kepustakaan.

4) Analisis Data

Data yang telah diperoleh baik dari data primer maupun data sekunder, kemudian dianalisis secara kualitatif, selanjutnya data tersebut dituliskan atau dipaparkan secara deskriptif guna memberikan pemahaman yang jelas berdasarkan hasil penelitian.

1.5.1 Tahapan Penelitian

a. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

penelitian dilakukan dengan penelusuran bahan pustaka, yaitu membaca literatur/buku berkaitan dengan pendapat ahli, dokumen, jurnal, esai, serta sumber bacaan lainnya yang ada hubungannya dengan permasalahan yang diteliti.

1.5.2 Analisis Data

Analisa data merupakan proses yang tidak pernah selesai, dengan tujuan untuk mengorganisasikan dan mengurutkan data ke dalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja atau analisis data adalah proses menyusun mengkategorikan data, mencari pola atau tema dengan maksud untuk memahami maknanya.

Analisa data kualitatif dalam penelitian ini dilakukan dengan studi kepustakaan yang menjadikan peraturan perundang-undangan, literatur atau sumber buku lainnya yang akan menjadi analisis untuk mengembangkan

teori yang digunakan dalam memberikan titik terang terhadap permasalahan yang diteliti.

Penelitian kualitatif digunakan untuk mengemukakan suatu penjelasan mengenai suatu fenomena yang diteliti, peneliti hukum kualitatif menggunakan data sekunder sebagai data utama, hal ini dikarenakan dalam suatu penelitian yang meneliti suatu fenomena diperlukan pendekatan yang berawal dari suatu kerangka teori, gagasan para ahli dan pemahaman peneliti berdasarkan pencarian atau pengalaman yang dilakukan lalu dikembangkan untuk memperoleh suatu pembenaran dalam bentuk dukungan data.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Akibat pencemaran laut dari tumpahan minyak baik disengaja maupun tidak disengaja, yang dilakukan oleh kapal-kapal yang melintas di laut, tentu saja memiliki dampak yang besar terhadap lingkungan laut bahkan terhadap manusia. Dampak tersebut dapat merusak habitat dan biota laut, dan juga mengganggu mata pencaharian dan juga kesehatan manusia yang terkena dampak.

Dampak tumpahan minyak di laut, disadur dari situs resmi Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, berikut beberapa dampak tumpahan minyak di laut, sebagai berikut:

### **1. Kematian organisme**

Sebagian besar tumpahan minyak yang terjadi di pantai atau laut dalam memiliki risiko kematian lebih besar bagi ikan-ikan. Baik yang berada di tambak maupun keramba. Selain itu juga berdampak pada kerang-kerangan yang kemampuan berpindah untuk menghindari tumpahan minyak sangat rendah.

### **2. Dampak bagi plankton**

Limbah minyak ini berdampak langsung pada plankton, terlebih saat masih fase telur atau larva. Akan lebih parah lagi jika lokasi tumpahan minyak terjadi di daerah yang tertutup seperti teluk.

### **3. Bau lantung**

Terjadi pada jenis ikan keramba dan tambang yang tidak dapat bergerak menjauhi lokasi pencemaran minyak bumi. Sehingga mengakibatkan bau dan rasa tidak enak.

### **4. Kerusakan ekosistem**

Ekosistem pesisir dan laut seperti mangrove, delta sungai, estuary, dan terumbu karang berfungsi penting bagi kelangsungan hidup makhluk disekitarnya. Wilayah pesisir yang terkena tumpahan minyak dapat terganggu, karena wilayah tersebut mejadi tempoat berkembangbiak dan habitat serta makan untuk organismes dewasa di sekitarnya.

Oleh sebab itu dalam menangani masalah pencemaran minyak di laut harus dilakukan dengan serius dan tegas, baik oleh pemilik kapal, pemerintah tetapi juga masyarakat yang dapat melaksanakan fungsi pengawasan terhadap langkah-langkah yang



dilakukan oleh pemilik kapal, fungsi masyarakat merupakan kewajiban sebagaimana yang diamanatkan oleh UU No. 32 Tahun 2009.

Berdasarkan kajian yang telah dilakukan<sup>1</sup>, terdapat beberapa rekomendasi dalam meningkatkan efektivitas implementasi MARPOL 73/78 dalam mencegah dan menanggulangi pencemaran laut akibat tumpahan minyak dari kapal:

1. Kewenangan pemerintah terbagi atas dua konsep yaitu kewenangan pemerintah ini dapat dijalankan pada berbagai sektor dan terlembaga pada satu kelembagaan (*Single Agency Multi Task/ SAMT*) atau kewenangan tersebar di banyak instansi pemerintah (*Multi Agency Multi Task/ MAMT*). Dalam hal ini pemerintah Indonesia dapat mengadopsi model MAMT seperti negara Australia yang berarti terdapat instansi selain *Coast Guard* yang memiliki kewenangan di laut. Oleh karena itu, dalam penanganan kasus-kasus pencemaran laut oleh minyak dari kapal, diperlukan koordinasi melalui mekanisme yang disepakati oleh para Lembaga tersebut sehingga dapat menghindari tumpang tindih kewenangan. Diperlukan sebuah peta koordinasi yang menerjemahkan seluruh peraturan dengan cukup detail dimulai dari tahap pencegahan, penanggulangan dan pemulihan serta penindakan sanksi yang dituangkan dalam sebuah peta koordinasi yang menarik dan lebih mudah dimengerti sehingga semua lembaga yang melakukan pengawasan di laut seperti Bakamla RI, TNI AL, KLHK, KKP, Bea Cukai, dan Polisi jelas dalam mengemban tugas masing-masing. Hal ini dapat dibantu oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenkomarves) dalam memimpin sebagai koordinator dan akselerator program untuk mencapai penguatan *Indonesia Maritime Information Center* (IMIC) Bakamla RI untuk menjadi *Fusion Center* atau pusat penyedia data dan informasi keamanan di laut.
2. Pada kasus kecelakaan kapal MT Kharisma Selatan Indonesia mampu melakukan upaya penanggulangan atas pencemaran dengan cukup baik sesuai standar yang telah ditetapkan dalam regulasi MARPOL 73/78. Namun akan jauh lebih baik jika kedepannya Indonesia lebih mengutamakan pada aspek-aspek pencegahan dengan penguatan kapabilitas *management* yaitu dengan memperbaiki operasional otoritas jasa pelayaran dalam mengawasi kapalkapal yang melakukan aktivitasnya di wilayah perairan laut Indonesia. Untuk tercapainya upaya mencegah 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 seperti administrator pelabuhan sebagai pejabat pendaftar kapal dalam melakukan proses pendaftaran kapal-kapal.
3. Pemerintah dapat melakukan program inspeksi kapal yang ekstensif yaitu dengan mengunjungi pelabuhan-pelabuhan untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan. Dengan demikian pemerintah dapat memberi sanksi terhadap Pelabuhan dan menginspeksi dan menahan kapal untuk memastikan kekurangan yang serius,

---

<sup>1</sup> Erry Herman, dkk, Laporan Akhir Kajian Hukum Internasional Implementasi Marine Pollution (Marpol 73/78) Terhadap Lingkungan Laut Di Indonesia, Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, Jakarta, 2021, hlm. 6-9

1 termasuk yang terkait dengan peralatan pencegahan pencemaran yang harus ada atau diperbaiki.

4. Pemerintah Indonesia sebaiknya membangun lokasi transit di kawasan Selat Malaka yang memiliki fasilitas serta teknologi yang memadai agar setiap kapal yang melintasi kawasan tersebut dapat melakukan kegiatan pencucian kapal maupun pembuangan limbah sisa operasionalnya. Lokasi transit yang dapat direkomendasikan adalah seperti pelabuhan-pelabuhan di wilayahwilayah strategis yang terletak di sekitar Selat Malaka.
5. Pemerintah Indonesia dapat mencoba menerapkan praktik baik yang dilakukan oleh Jepang dalam melaksanakan tindakan pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut akibat tumpahan minyak dari kapal. Jepang memiliki armada yang cukup kuat dengan jumlah kapal patroli dan pesawat terbang yang cukup banyak dan sangat baik dalam hal pengawasan dan koordinasi antar lembaganya. Jepang melakukan pemetaan pembagian tugas melalui pembagian wilayah laut menjadi 16 bagian setiap bagiannya dilengkapi armada laut dan udara, oleh karena itu diharapkan Indonesia menerapkan metode tersebut dengan wilayah laut yang sangat luas. Berkaitan dengan hal pengawasan pemerintah dalam menerapkan zona-zona tertentu pada bagian wilayah laut tertentu yang butuh pengawasan yang lebih ketat, seperti menerapkan zona merah terhadap Selat Malaka sehingga dapat mengawasi apabila ada kapal-kapal yang sedang membuang limbah secara ilegal atau mengawasi kapal yang mematikan VMS.
6. Dalam rangka proses penegakan hukum, dalam hukum lingkungan itu sendiri dimulai dari pematuhan (*compliance*), penindakan, dan penyelesaian sengketa. Pematuhan merupakan suatu proses untuk memotivasi masyarakat melaksanakan hukum secara sukarela. Penataan bersifat preventif sedangkan penindakan bersifat represif dan dalam sistem hukum lingkungan nasional, proses penindakan meliputi proses penanggulangan, pengendalian, penerapan sanksi administratif, dan rehabilitasi. Dalam upaya untuk mencegah terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan diakibatkan oleh oil spill, maka harus dilakukan instrumen penataan ekonomi lingkungan hidup insentif disinsentif. Insentif perlu dilakukan sebagai sistem penghargaan kinerja di bidang PPLH salah satunya ialah suatu kapal yang telah memiliki peralatan pencegahan *oil spill*, maka perusahaan kapal tersebut dapat diberikan insentif berupa: pemberian keringanan kewajiban; pemberian kemudahan dan/atau pelonggaran persyaratan pelaksanaan kegiatan; pemberian fasilitas dan/atau bantuan; pemberian dorongan dan bimbingan; pemberian pengakuan dan/atau penghargaan; dan/atau pemberitahuan kinerja positif kepada publik (PP 46/2017). Sedangkan untuk kapal yang tidak memiliki alat pencegahan *oil spill*, maka harus diberikan disinsentif, yaitu: penambahan kewajiban; penambahan dan/atau pengetatan persyaratan pelaksanaan kegiatan; dan/atau pemberitahuan kinerja negatif kepada publik (PP 46/2017). Apabila pencegahan-pencegahan yang dapat dilakukan dalam instrumen pematuhan tidak dapat dijalankan dengan baik, maka dapat langsung diterapkan penegakan hukum berupa sanksi administrasi, sanksi

perdata, dan/atau sanksi pidana. Kemudian sebagai instrumen bersifat punitif, telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

7. Dalam hal penghitungan kerugian lingkungan dan pedoman penghitungan yang layak telah diatur lebih jelas dalam Peraturan Menteri LHK Nomor 7 Tahun 2014 Tentang Penghitungan Kerugian Lingkungan Hidup. Dalam hal pemulihan dan penanggulangan, Indonesia telah memiliki dua peraturan yang cukup komprehensif yaitu Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak Di Laut dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Km 263 Tahun 2020 Tentang Prosedur Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak (Tier 3) di Laut.
8. Metode *remote sensing*/ penginderaan jauh. Selain melakukan pemantauan secara aktif dan berkomunikasi dengan pihak-pihak terkait, menyiapkan posko kesehatan dan rutin memberikan informasi terkini kepada masyarakat yang terdampak tumpahan tersebut adalah langkah yang wajib dilakukan pemerintah. Dengan demikian, dalam pelaksanaannya diperlukan keterlibatan para pemangku kepentingan terkait yang berada di bawah manajemen pemerintah untuk bersama-sama melakukan penanggulangan yang terpadu dan komprehensif.
9. Pemerintah sebaiknya mempertimbangkan untuk meratifikasi *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation 1990* (OPRC). Dalam lingkup regional, Indonesia juga perlu memanfaatkan *ASEAN Mechanism for Joint Oil Spill Preparedness and Response*, yakni sebuah *bilateral agreement* dan kerja sama antara negara-negara ASEAN dalam menanggulangi tumpahan minyak di laut.

Berdasarkan uraian diatas terlihat upaya pemerintah sebagai bentuk tanggung jawab terhadap terjadinya kasus pencemaran di laut. Kenyataannya sampai saat ini pencemaran laut akibat tumpahan minyak di laut masih sering sekali terjadi, namun penanganannya terkesan lambat bahkan tidak terselesaikan dengan baik, salah satu penyebabnya adalah biaya pembersihan pencemaran laut tidak murah dan terbentur oleh sumber daya manusia yang melakukan proses pembersihan tersebut. Untuk melindungi dan membantu pemilik kapal dari berbagai kemungkinan peristiwa yang dapat merugikan/mengakibatkan kehilangan keuntungan terutama dalam menangani pencemaran laut perlu adanya suatu mekanisme ataupun sarana untuk mengalihkan risiko kerugian atau penanggulangan pencemaran laut akibat tumpahan minyak. Sarana pengalihan risiko tersebut adalah melalui asuransi. Asuransi merupakan lembaga keuangan bukan bank yang menjalankan kegiatan di bidang jasa keuangan yang secara langsung atau tidak langsung menghimpun dana dari masyarakat dengan menerbitkan surat berharga.

Pada hakekatnya penanganan masalah pencemaran laut oleh minyak bumi merupakan masalah bagaimana dapat mempertahankan suatu kualitas lingkungan laut, sehingga ketentuan hukum yang ada masih bersifat sektoral dalam bentuk peraturan, instruksi atau kebijaksanaan. Ketentuan hukum nasional Indonesia yang dimaksudkan

dalam hal ini adalah setelah ditandatanganinya Konvensi PBB tentang Konvensi Hukum Laut PBB 1982 (*United Nations Convention On The Law Of The Sea 1982*, Done at Montego Bay, Jamaica, 10 Desember 1982. Entered into force on 16 November 1994) yang telah diratifikasi oleh Indonesia berdasarkan dengan Ketentuan-ketentuan hukum nasional tersebut adalah :

1. Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan laut yang ditindaklanjuti dengan terbitnya Peraturan presiden No. 83 Tahun 2018 tentang Penanganan Sampah Laut.
2. Instruksi Menteri Perhubungan No. IM.4/AL.1003/Phb-82 tentang Pemilikan Sertifikasi Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran laut bagi kapal-kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan curah lebih dari 2000 ton.
3. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut No. DKU.64/7/10-82 tentang Pemilikan sertifikasi dana jaminan ganti rugi pencemaran laut bagi kapal-kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan curah jumlah lebih dari 2000 ton.
4. Surat Edaran Direktur Jendral Perhubungan Laut No. DKP. 49/1/11 tahun 1982 tentang Pemilikan sertifikasi dana jaminan ganti rugi pencemaran laut bagi kapal-kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan curah dalam jumlah lebih dari 2000 ton.
5. Keputusan Menteri Perhubungan No. 167/HM.207/Phb-86 tentang Sertifikasi Internasional Pencegahan Pencemaran oleh minyak bumi dan sertifikasi internasional pencegahan pencemaran oleh bahan cair beracun.
6. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut No. Py.6/1/11- 86 tentang Pelaksanaan Keputusan Menteri Perhubungan No. 67/HM.207/Phb-86 tentang Sertifikasi internasional pencegahan pencemaran oleh minyak bumi dan sertifikasi internasional pencegahan pencemaran oleh bahan cair beracun.
7. Petunjuk Pelaksanaan Keputusan Dirjenperla No. Py/69/1/11- 86, No. UM. 48/2/14/DII86 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Keputusan Dirjenperla No. Py.69/1/11-86
8. Instruksi Direktur Jendral Perhubungan Laut No. UM.48/27/20-85 tentang Tata Cara Pengisian Formulir Pencemaran Laut.
9. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 86 tahun 1990 tanggal 8 September 1990 tentang Pencegahan Pencemaran Laut oleh Minyak dari Kapal-Kapal.
10. Prosedur Tetap (PROTAP) Selat Makasar dan Selat Lombok No. DKP.49/1 /1 No.27/Kpts/DM/MIGAS/1 981 tentang Prosedur tetap (PROTAP) Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut oleh Minyak Bumi di Selat Makasar dan Selat Lombok.

Peran pemerintah dalam penanganan pencemaran minyak dilaut dapat diartikan sebagai pihak yang berwenang untuk melakukan tindakan hukum tertentu dari sebuah tindakan yang dilakukan seseorang atau pihak tertentu. Peran pemerintah terlihat dari beberapa wujud, yaitu:

1. Selaku Katalisator, dimana pemerintah harus selalu memperhitungkan faktor yang akan berpengaruh terhadap pembangunan nasional, tidak hanya faktornya saja

pemerintah juga harus bisa memperhitungkan resiko yang akan dihadapi dalam menjalankan pembangunan dan pemerintah berusaha untuk mengadakan barang dan jasa sesuai dengan kebutuhan utama masyarakat, pemerintah dalam mengadakan pengadaan barang dan jasa ini harus transparansi karena dalam pengadaan barang dan jasa ini rentan dengan terjadinya tindak korupsi, dalam hal pengadaan barang dan jasa ini pemerintah dapat menggunakan e-procurement atau bisa disebut pengadaan barang dan jasa secara elektronik atau online,

2. Selaku Dinamisator, pemerintah harus bisa menjadi teladan bagi masyarakat dengan menunjukkan sikap, tindak tanduk dan cara kerja yang baik, pemerintah juga harus bisa mengikuti perkembangan zaman atau tidak kaku dalam membuat suatu program atau kebijakan, sehingga masyarakat dapat menerima dengan baik suatu program ataupun kebijakan yang dibuat pemerintah,
3. Selaku Stabilisator, pemerintah harus bisa menjaga kestabilan nasional, baik kestabilan secara politik maupun secara ekonomi, sehingga kebijakan dan program yang telah dibuat dapat terlaksana dengan baik, berarti disini peran pemerintah sendiri haruslah netral, tidak berpihak pada siapa saja dan pemerintah harus independen,
4. Selaku Pelopor, pemerintah harus bisa melewati rintangan dan hambatan dengan menggunakan inovasi yang dimilikinya, sehingga menciptakan sebuah pemikiran yang baru dalam menjalankan suatu program, ini berarti pemerintah harus bisa menjadi kekuatan utama bagi masyarakat.

Menurut Menteri Perhubungan Republik Indonesia, salah satu gangguan utama terhadap transportasi laut adalah adanya pencemaran di perairan, khususnya akibat dari tumpahan minyak bumi. Potensi pencemaran tersebut, dapat terjadi baik dalam skala kecil maupun skala besar. Pencemaran ini dapat merusak lingkungan, dan membahayakan masyarakat di wilayah terdampak. Salah satu peran dan tanggung jawab pemerintah adalah menjaga, dan menjamin terlaksananya perlindungan lingkungan maritim. Guna mengatasi tumpahan minyak tersebut, diperlukan suatu sistem tindakan penanggulangan yang cepat, tepat, dan terkoordinasi. “Kementerian Perhubungan telah melakukan berbagai langkah nyata menyangkut hal tersebut. Langkah tersebut antara lain, pengesahan peraturan perlindungan lingkungan maritim, penguatan fungsi kelembagaan, peningkatan kerja sama di dalam negeri maupun secara internasional hingga pembangunan kapasitas sumber daya manusia,” Dalam pengembangan regulasi, Kementerian Perhubungan mengeluarkan beberapa peraturan, yang bertujuan untuk memastikan perlindungan lingkungan maritim. Beberapa di antaranya adalah peraturan terkait Pencegahan Pencemaran dari Kapal, Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan, Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim, dan **tentang Prosedur Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak (Tier 3) di Laut**. Kemudian, dalam penguatan fungsi kelembagaan, Kementerian Perhubungan melalui direktorat teknis berupaya untuk meningkatkan kecakapan dan kemampuan guna menunjang pelaksanaan tugas dan fungsi di lapangan. “Sebagai contoh, Kemenhub melakukan pembaharuan kapal patroli dan perangkat lunak pendeteksi pergerakan tumpahan minyak, serta

pengadaan alat penanggulangan pencemaran yang ditempatkan di berbagai Unit Penyelenggara Teknis Ditjen Perhubungan Laut,” Kementerian Perhubungan pun telah menjalin kerja sama dengan kementerian dan lembaga terkait. Kemenhub juga aktif menjalin kerja sama dengan negara-negara lain di Kawasan Asia-Pasifik, khususnya dalam penanganan pencemaran minyak lintas batas negara. Dan yang terakhir, dalam pembangunan kapasitas sumber daya manusia, Kementerian Perhubungan khususnya melalui direktorat teknis, rutin mengadakan dan mengikuti pendidikan dan pelatihan bagi personil. Hal ini khususnya dalam penanganan pencemaran di perairan, baik di dalam negeri maupun di luar negeri. Ditjen Perhubungan Laut juga menjalin kerja sama dengan Philippine Coast Guard, dan Japan Coast Guard untuk melaksanakan latihan rutin bersama menanggulangi tumpahan minyak di perairan. “Kami selalu mengingatkan, sebagai insan yang terkait dengan kegiatan pelayaran dan kepelabuhanan, penting untuk ikut berperan serta dan nyata dalam memastikan terselenggaranya perlindungan lingkungan maritim. Hal tersebut juga merupakan bagian dari komitmen dan langkah nyata pemerintah dalam menjaga kelestarian lingkungan khususnya laut dan perairan,” ucap Menhub.

Penanggulangan adalah suatu upaya yang dilakukan oleh pemerintah untuk menangani suatu permasalahan yang timbul dimasyarakat dalam hal ini pengendalian lingkungan sendiri telah diatur dalam Undang-undang No. 32 Tahun 2009 dalam Pasal 13 berisi tentang pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup dalam rangka pelestarian fungsi lingkungan hidup, dan pengendalian lingkungan hidup tersebut merupakan tanggung jawab dari pemerintah daerah masing-masing, berarti disini peran dari pemerintah sangat berpengaruh dalam pencegahan ataupun pengendalian dari lingkungan hidup itu sendiri. Karena pasti setiap daerah mempunyai aturan untuk pengendalian lingkungannya masing-masing, sebab daerah di Indonesia mempunyai sumber daya alam berbeda, dan pastinya peraturan yang dibuat untuk pengendalian pencemarannya atau pengendalian lingkungannya juga berbeda. walaupun telah diatur dalam Undang-undang No 32 Tahun 2009 namun dalam pengimplementasinya masih kurang maksimal karena masih banyak pencemaran yang terjadi di Indonesia, hal ini juga menunjukkan bahwa pemerintah kurang tegas dalam mengambil keputusan untuk orang atau pihak yang telah melakukan pencemaran ataupun perusakan terhadap lingkungan.

Peran pemerintah sendiri tidak dapat berjalan dengan baik, apabila tidak adanya dukungan atau sinergitas dengan pemilik atau perusahaan kapal, masyarakat, pihak swasta ataupun stakeholder yang bersangkutan dengan kebijakan yang dibuat oleh pemerintah.

Sinergitas antar pemilik atau perusahaan kapal dengan pemerintah, terutama bila terjadi pencemaran laut akibat tumpahan minyak di laut dan bagaimana menangani pencemaran tersebut belum berjalan dengan baik. Terkadang dalam penanganan pencemaran ada berbagai hal yang mengakibatkan pemilik kapal tidak dapat melaksanakan kewajibannya, salah satunya adalah biaya yang besar baik untuk menangani masalah pencemaran di laut, maupun untuk membayar ganti kerugian kepada masyarakat yang terkena dampak. Untuk itu pemerintah melalui Direktorat Jenderal

Perhubungan Laut telah mewajibkan para pemilik dan operator kapal untuk memiliki sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran sesuai ketentuan yang berlaku. Dana jaminan ganti rugi pencemaran merupakan dana yang dijamin oleh perusahaan asuransi, atau klub pemilik kapal atau lembaga jaminan keuangan resmi lainnya untuk menjamin pemenuhan tanggung jawab pemilik kapal terhadap pencemaran perairan oleh minyak yang bersumber dari muatannya atau minyak sebagai bahan bakar kapalnya, termasuk jaminan atas biaya yang dikeluarkan untuk tindakan pencegahan pencemaran yang dapat ditimbulkan akibat kecelakaan kapal.

Berdasarkan Surat Edaran Dirjen Hubla yang merupakan bentuk pelaksanaan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2022 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air. Dimana dalam peraturan tersebut disebutkan bahwa kapal niaga berbendera Indonesia dengan jenis dan ukuran tertentu yang telah memiliki Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran atau asuransi atas tanggung jawabnya terhadap kerugian pihak ketiga wajib memiliki Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran minyak, Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran minyak bahan bakar dan Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Penyingkiran Kerangka Kapal.

Data Perusahaan Pelayaran dalam kurun waktu Tahun 2005 sampai Tahun 2022 setiap tahunnya terjadi peningkatan. Saat ini kurang lebih terdapat 21.000 armada baik jenis Angkutan Laut maupun Angkutan Laut khusus. Sementara itu, data pelayanan dana jaminan ganti rugi pencemaran di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan selama periode Tahun 2019 sampai dengan Tahun 2022 didapatkan bahwa hampir setiap tahun mengalami peningkatan untuk masing-masing layanan.

Peran dan dukungan asuransi sebagai *risk carrier* atau penanggung risiko sangat penting, karena tidak hanya dibutuhkan pada saat proses klaim, tetapi juga sebagai pihak yang melakukan manajemen risiko pemilik kapal. Semua pemangku kepentingan, termasuk broker sebagai perantara antara asuransi dan pemilik kapal, harus bekerja sama secara terpadu untuk menciptakan lingkungan maritim yang aman. Dengan selalu mengingatkan pemilik kapal untuk mengasuransikan kapalnya maka secara tidak langsung pemerintah bersama-sama dalam sinergitas menjaga dan mengantisipasi terjadinya pencemaran laut karena tumpahan minyak yang diakibatkan karena tabrakan kapal, cuaca buruk yang mengakibatkan kapal karam, dan lain sebagainya.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan berbagai uraian dalam Bab-Bab terdahulu, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Masalah pencemaran laut akibat tumpahan minyak yang menimbulkan dampak yang besar dan penting terhadap lingkungan hidup di laut bahkan juga bagi manusia, Pasal 67 UUPPLH menentukan bahwa "Setiap orang berkewajiban memelihara kelestarian fungsi lingkungan hidup serta mencegah dan menanggulangi pencemaran dan perusakan lingkungan hidup". Karena itu, apabila terjadi pelanggaran terhadap ketentuan ini, asas tanggung jawab mutlak (*strict liability*) maupun prinsip *Polluter Pays* dapat diterapkan, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 88 Undang-undang ini. Ketentuan Pasal 88 UUPPLH ini telah sejalan dengan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 235 UNCLOS 1982 mengenai tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi. Prinsip tanggung jawab mutlak/*Strict Liability* maupun prinsip *Polluter Pays*, di Indonesia belum pernah diberlakukan. Padahal konsep ini sangat baik untuk menjaga keberlangsungan hidup lingkungan dan masyarakat yang menjadi korban. Walaupun ada berbagai peraturan perundang-undangan yang mewajibkan pemilik kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran di laut namun dalam pelaksanaannya sampai saat ini belum tegas dilaksanakan, bahkan terkesan berbelit-belit sehingga memperlambat penanganan pencemaran yang dapat mengakibatkan meluasnya daerah penyebaran pencemaran. Dengan demikian penerapan prinsip *Strict Liability* maupun prinsip *Polluter Pays*, di Indonesia dapat dikatakan belum berjalan sebagaimana yang diamanatkan dalam setiap peraturan perundang-undangan yang ada, penegakan hukum terhadap perusahaan atau pemilik kapal yang melakukan pencemaran di laut, akibat tumpahan minyak dilaut baik sengaja maupun tidak sengaja belum dilaksanakan secara tegas, tanggung jawab tersebut terkadang dilaksanakan dengan jangka waktu yang lama dalam hal pembayaran ganti rugi kepada masyarakat yang mengalami kerugian akibat pencemaran laut, ataupun langkah penanganan dampak pencemaran yang meluas karena lambatnya penanganan yang dilakukan, berakibat rusaknya lingkungan laut.
2. Sinergitas antar pemilik atau perusahaan kapal dengan pemerintah, terutama bila terjadi pencemaran laut akibat tumpahan minyak di laut dan bagaimana menangani pencemaran tersebut belum berjalan dengan baik. Dimana ada berbagai peraturan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah, namun dalam pelaksanaannya masih lambat dilakukan oleh perusahaan atau pemilik kapal. Apabila terjadi pencemaran laut pemerintah selalu meminta pertanggungjawaban kepada perusahaan atau pemilik kapal untuk melakukan penanganan dampak, baik penanganan terhadap lingkungan laut yang tercemar maupun pembayaran ganti rugi kepada masyarakat.



# PERTANGGUNG JAWABAN PERUSAHAAN PEMILIK KAPAL TERHADAP KASUS PENCEMARAN LINGKUNGAN SEBAGAI AKIBAT TUMPAHAAN MINYAK MUATAN KAPAL DI LAUT DI INDONESIA

---

## ORIGINALITY REPORT

---

20%

SIMILARITY INDEX

20%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

---

## PRIMARY SOURCES

---



[jdih.bakamla.go.id](http://jdih.bakamla.go.id)

Internet Source

20%

---

Exclude quotes Off

Exclude matches < 9%

Exclude bibliography Off