

PRINSIP PENCEMAR MEMBAYAR (*POLLUTER PAYS PRINCIPLE*) DALAM SISTEM HUKUM INDONESIA

Elly Kristiani Purwendah, Eti Mul Erowati

Universitas Wijayakusuma Purwokerto

e-mail: elly_kristiani@yahoo.co.id, etimul26@gmail.com

ABSTRAK

Prinsip pencemar membayar adalah prinsip yang sering diucapkan dalam deklarasi internasional yang kemudian masuk ke dalam konvensi-konvensi internasional dan menjadi prinsip hukum lingkungan internasional. Instrumen internasional pertama yang mengacu pada prinsip pencemar membayar adalah *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) 1961, yaitu sebuah organisasi ekonomi internasional yang didirikan oleh 34 negara pada tahun 1961, yang bertujuan untuk menstimulasi perkembangan ekonomi dan perdagangan dunia. Penerapan prinsip pencemar membayar sebagai sebuah risiko dari pelaku usaha melakukan usahanya diatur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2011 tentang Ganti Kerugian Akibat Pencemaran dan/atau Kerusakan Lingkungan Hidup. Pertimbangan tuntutan ganti rugi lingkungan terdapat pada bagian menimbang huruf b dan c yang menyatakan bahwa besaran ganti rugi akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara para pihak yang bersengketa atau putusan pengadilan.

Kata Kunci : *Polluter Pays Principle*, sistem hukum, hukum lingkungan.

ABSTRACT

The polluter pays principle is a principle often stated in international declarations which have subsequently entered into international conventions and become a principle of international environmental law. The first international instrument that refers to the polluter pays principle is the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) 1961, an international economic organization founded by 34 countries in 1961, which aims to stimulate world economic development and trade. The application of the polluter pays principle as a risk of business actors conducting their business is regulated in the Regulation of the State Minister for the Environment of the Republic of Indonesia Number 13 of 2011 concerning Compensation for Damages Due to Pollution and / or Environmental Damage. The consideration of claims for environmental compensation is contained in the section considering letters b and c which states that the amount of compensation due to environmental pollution and / or damage is determined based on an agreement between the parties in dispute or a court decision.

Keywords: *Polluter Pays Principle*, legal system, environmental law.

PENDAHULUAN

Wilayah laut Indonesia yang mencapai luas 3,11 juta km² menyebabkan potensi sektor kelautan menjadi tidak ternilai, terutama dari sektor kekayaan alam lautnya. Potensi kekayaan laut menjadi sedemikian penting sebagaimana diprioritaskan oleh Indonesia dalam Konsep *green*

economy dan *blue economy* yang bermuara pada pembangunan berkelanjutan sebagaimana disampaikan oleh Presiden RI saat memberikan sambutannya dalam Konferensi Rio+20 (*United Nations Conference on Sustainable Development*) di Rio de Janeiro, Brasil pada tanggal 20-22 Juni 2012 (Gore, Albert. 1995).

Lingkungan laut merupakan bagian dari perekonomian suatu negara. Dengan panjang garis pantai sekitar 95.181 km, perairan Indonesia memiliki potensi yang tinggi. Ukuran tersebut merupakan urutan kedua setelah Kanada sebagai Negara yang memiliki garis pantai kedua terpanjang di dunia. Nilai perekonomian dari laut ditaksir mencapai US\$3 triliun - US\$5 triliun atau setara dengan Rp. 36.000 triliun - Rp. 60.000 triliun per tahun. Angka ini belum termasuk potensi lain yang berasal dari kekayaan bioteknologi, wisata bahari maupun pengembangan transportasi laut. Potensi maritim Indonesia yang demikian besar ditangkap sebagai salah satu visi misi unggulan pada pemerintahan presiden Jokowi saat ini. Selain itu, potensi besar ekonomi dan ekologi yang tersimpan sebagai negara maritim, potensi kerusakan alam yang dapat ditimbulkan akibat eksplorasi berlebihan yang dapat mengancam keberlanjutan pembangunan hendaknya juga mendapat perhatian. Untuk itu, saat ini pemerintah tengah mendorong kebijakan ekonomi maritim dengan model ekonomi biru. Pada dasarnya ekonomi biru menggabungkan pengembangan ekonomi dan pelestarian lingkungan (Harrison, James. 2009).

Sumber daya alam dipergunakan seefisien mungkin sehingga minim/tanpa limbah. Indonesia memiliki potensi dan kekayaan laut langsung seperti perikanan (ikan pelagis dan demersal, udang, kekerangan, rumput laut). Potensi produk terpasarkan langsung ini (*market*) terus menjadi peraup devisa yang terus meningkat. Disini lain, potensi tak langsung bukan barang (*non market*) pariwisata bahari masih perlu dikembangkan, demikian juga potensi energi terbarukan (antara lain: arus laut, pasang surut, gelombang laut, *Ocean Thermal Energy Conversion*), mineral di dasar laut, minyak dan gas bumi, pelayaran, industri maritim, dan jasa kelautan, masih potensial untuk dikembangkan. Diperkirakan potensi tersebut mencapai nilai US\$ 171 milyar per tahun, secara detail dapat dikemukakan sebagai berikut: Perikanan: US\$ 32.000.000.000/th (IPB, 1997), Wilayah pesisir: US\$ 56.000.000.000 per tahun (ADB 1997), Bioteknologi: US\$ 40.000.000.000 pertahun (PKSPL-IPB, 1997), Wisata Bahari: US\$ 2.000.000.000 pertahun (DEPBUDPAR, 2000), Minyak bumi: US\$ 21.000.000.000 pertahun (ESDM 1999) dan Transportasi laut: US\$ 20.000.000.000 pertahun (Kathijotes, Nicholas. 2013).

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.

Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif. Data penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Penelitian ini bertujuan untuk berorientasi pada perubahan (*reform oriented research*), yaitu penelitian yang secara intensif mengevaluasi pemenuhan

ketentuan yang sedang berlaku. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan konseptual (conceptual approach). Spesifikasi teknik analisis kualitatif dalam penelitian ini adalah analisis isi (*content analysis*) (Purwendah, E. K, 2018).

Pembahasan

Prinsip Pencemar Membayar (*Polluter Pays Principle* Dalam Sistem Hukum Indonesia)

Prinsip pencemar membayar adalah prinsip yang sering diucapkan dalam deklarasi internasional yang kemudian masuk ke dalam konvensi-konvensi internasional dan menjadi prinsip hukum lingkungan internasional. Instrumen internasional pertama yang mengacu pada prinsip pencemar membayar adalah *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) 1872 (Mangku), yaitu sebuah organisasi ekonomi internasional yang didirikan oleh 34 negara pada tahun 1961, yang bertujuan untuk menstimulasi perkembangan ekonomi dan perdagangan dunia. Badan ini mendukung prinsip pencemar membayar untuk mengalokasikan biaya pencegahan polusi dan tindakan kontrol untuk mendorong pengelolaan sumber daya lingkungan secara rasional dan menghindari penyimpangan pada perdagangan dan investasi internasional. Rekomendasi tersebut berisi definisi prinsip pencemar yang mewajibkan para pencemar untuk memikul biaya-biaya yang diperlukan dalam rangka upaya-upaya yang diambil oleh pejabat publik untuk menjaga agar kondisi lingkungan berada pada kondisi yang dapat diterima atau dengan kata lain bahwa biaya yang diperlukan untuk menjalankan upaya-upaya ini harus mencerminkan harga barang dan jasa yang telah menyebabkan pencemaran selama dalam proses produksi dan konsumsinya (Louka, Elli. 2006).

Prinsip ini menetapkan persyaratan biaya akibat dari polusi dibebankan kepada pelaku yang bertanggung jawab menyebabkan polusi. Penerapan nyata dari prinsip pencemar membayar ini adalah pengalokasian kewajiban ekonomi terkait dengan kegiatan-kegiatan yang merusak lingkungan dan secara khusus berhubungan dengan tanggung gugat (*liability*), penggunaan instrumen ekonomi dan penerapan peraturan terkait persaingan dan subsidi. Penerapan *polluter pays principle* dalam sistem hukum nasional diperlukan dengan mendasarkan pada pemikiran bahwa kedudukan hukum internasional dalam rangka hukum secara keseluruhan didasarkan atas anggapan bahwa suatu jenis atau bidang hukum, hukum internasional merupakan bagian dari pada hukum pada umumnya (Yuliantini). Anggapan ini tidak dapat dielakan bila kita hendak melihat hukum internasional sebagai suatu perangkat ketentuan-ketentuan dan asas-asas yang efektif, yang benar-benar hidup dalam kenyataannya dan karenanya mempunyai hubungan yang efektif dengan ketentuan bidang hukum lainnya, diantaranya adalah ketentuan-ketentuan hukum yang mengatur kehidupan manusia dalam masing-masing lingkungan kebangsaannya yang dikenal dengan nama hukum nasional (Purwendah).

Sudah menjadi kewajiban internasional bagi Indonesia untuk mentaati hukum lingkungan internasional sehubungan dengan perkembangan transportasi laut dan minyak bumi. Hal ini sebagaimana pandangan obyektivis yang menganggap ada dan berlakunya hukum internasional terlepas pada kemauan negara. pandangan ini menganggap hukum internasional dan hukum nasional sebagai sebagai sebuah kesatuan perangkat hukum. Konsekwensi dari pandangan obyektivitis adalah penerapan prinsip pencemar membayar (*polluter pays principle*) sebagai kesatuan sistem hukum internasional dan nasional sebagaimana paham monisme yang mendasarkan pada pemikiran kesatuan pada seluruh hukum yang mengatur hidup manusia (Elli Louka, 2006). Hukum internasional dan hukum nasional merupakan dua bagian dari satu kesatuan yang lebih besar yaitu hukum yang mengatur kehidupan manusia. Prinsip pencemar membayar ini, lebih menekankan pada segi ekonomi daripada segi hukum karena mengatur mengenai

kebijakan atas penghitungan nilai kerusakan dan pembedaannya. Simons dalam *Het beginsel 'de vervuiler betaalt' en de Nota Milieu beffingen*, prinsip ini semula diajukan oleh ahli ekonomi E.J. Mishan dalam bukunya *The Cost of Economic Growth* pada tahun 1960an. Dikatakan bahwa prinsip pencemar membayar yang bersumber pada ilmu ekonomi berpangkal tolak pada pemikiran bahwa pencemar semata-mata merupakan seseorang yang berbuat pencemaran yang seharusnya dapat dihindarinya. Begitu pula norma hukum dalam bentuk larangan dan persyaratan perizinan bertujuan untuk mencegah pencemaran yang sebenarnya dielakkan (Alan Boyle, 1994).

Pembentukan *The Organizarion for Economic Cooperation and Development* (OECD) dan *European Communities* (EC) sangat penting artinya, bukan saja bagi anggotanya tetapi juga untuk negara bukan anggota karena kedua organisasi itu banyak memberikan rekomendasi mengenai kebijaksanaan lingkungan. OECD menerima *the polluter pays principle* tidak saja sebagai pangkal tolak kebijaksanaan lingkungan nasional yang efisien tetapi juga sebagai prinsip yang dapat menunjukkan keserasian internasional (Laode M. Syarif). Biaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran merupakan kunci masalah lingkungan yang penting, sehingga pada sidang pertamanya tanggal 15 dan 16 Juni 1971 *Sub commitee of economic experts* OECD menetapkan : *that the internalization of external effect connected with the environment obeyed an economic efficiency principle which provide a basis for a pollution control policy; that such internalization should be base daspossible on theoverriding principle that "the polluter should be the payers"; that exeception may have to be meet to the principle which ought to be defined analyzed.*

- a. bahwa internalisasi efek eksternal yang terkait dengan lingkungan mematuhi prinsip efisiensi ekonomi yang memberikan dasar bagi kebijakan pengendalian pencemaran;
- b. bahwa internalisasi tersebut harus didasarkan pada prinsip utama bahwa "pencemar harus menjadi pembayar";
- c. bahwa perkecualian mungkin harus dipenuhi terhadap prinsip yang harus didefinisikan untuk dianalisis.

Penelitian selama bertahun-tahun mengenai *the polluter pays principle* menghasilkan rekomendasi OECD Council pada tanggal 26 Mei 1972 tentang *Guiding Principles concerning the international economics aspects of environmental policies* yang diterima oleh pemerintah negara-negara anggota, berupa penerapan antara lain *the polluter pays principle* dan rekomendasi mengenai penyesuaian norma-norma yang berkaitan, yaitu yang mempunyai pengaruh ekonomi internasional dan lalu lintas perdagangan. Pasal 4 Lampiran Rekomendasi tersebut berbunyi: *The principle to be used for allocation cost of pollution prevention and control measures to encourage national use of sacre environmental resources and to avoid distortion in international trade and investment is the so called "Polluter Pays Principle". The Principle means that the polluter should bears the expenses of caring out the above mentioned measures they decide by public authorities to ensure that environment is in acceptable state. In other words, the cost of these measures should be reflected in the cost of goods and service which cause pollution in production and for consumption. Such measures should not be accompanied by subsidies that would create significant distortion in international trade and investment.*

Prinsip yang akan digunakan untuk alokasi biaya pencegahan dan langkah-langkah pengendalian polusi untuk mendorong penggunaan sumber daya lingkungan yang keramat secara nasional dan untuk menghindari distorsi dalam perdagangan dan investasi internasional adalah apa yang disebut "*Polluter Pays Principle* (Pencemar yang Harus Membayar)". Prinsip tersebut berarti bahwa pencemar harus menanggung biaya untuk mengurus tindakan yang disebutkan di atas yang

diputuskan oleh otoritas publik untuk memastikan bahwa lingkungan dalam keadaan yang dapat diterima. Dengan kata lain, biaya tindakan ini harus tercermin dalam biaya barang dan jasa yang menyebabkan polusi dalam produksi dan untuk konsumsi. Langkah-langkah seperti itu tidak boleh diikuti oleh subsidi yang akan menciptakan distorsi yang signifikan dalam perdagangan dan investasi internasional.

Guiding Principles concerning the International Economics Aspect of Environmental Policies OECD menyarankan kepada negara anggota untuk menetapkan *the polluter pays principle*, tetapi dikemukakan juga tentang pengecualian terhadap prinsip dimaksud. Definisi OECD yaitu: *the polluter should bear the expenses of carrying out measures decided by public authorities to ensure that the environment is in "acceptable state", or in the other words the cost of these measures should be reflected in the cost of goods and services which cause pollution in production and or in consumption.* pencemar harus menanggung biaya dalam melaksanakan tindakan yang diputuskan oleh otoritas publik untuk memastikan bahwa lingkungan berada dalam "keadaan yang dapat diterima", atau dengan kata lain biaya tindakan ini harus tercermin dalam biaya barang dan jasa yang menyebabkan polusi dalam proses produksi dan atau konsumsi.

Pihak penyebab pencemaran akan dikenakan segala biaya, baik yang digunakan untuk pencegahan pencemaran maupun untuk memperbaiki kerusakan akibat pencemaran tersebut. Pada fase kedua perkembangan OECD tentang *the polluter pays principle* terdiri atas penelitian mengenai sarana penerapan prinsip dan pengecualian yang mungkin sehubungan dengan aspek dinamis pelaksanaannya dalam praktek. OECD juga menentukan bahwa : *members countries continue to collaborate and work closely together in striving for uniform observance of the Polluter Pays Principle and therefore that as general rule they should not assist the polluters in bearing the cost of pollution control whether by means of subsidies, tax advantages or other measures.*

negara-negara anggota terus bekerja sama dan bekerja bersama-sama dalam berjuang untuk memiliki kepatuhan yang sama terhadap Prinsip Pencemar Membayar (*Polluter Pays Principle*) dan oleh karena itu bahwa sebagai aturan umum mereka tidak boleh membantu para pencemar dalam menanggung biaya pengendalian polusi baik dengan cara subsidi, keuntungan pajak atau tindakan lainnya. Ketentuan ini merupakan peraturan umum yang menyatakan agar negara anggota tidak membantu pencemar dalam menanggung biaya pengendalian pencemaran, baik dengan sarana subsidi, keringanan pajak atau lainnya. Subsidi dan bantuan keuangan lainnya dengan kombinasi pungutan pencemaran ditetapkan juga di negara maju seperti Perancis dan Belanda. Dua negara ini merupakan contoh negara anggota OECD yang dengan tegas dan konsekuen menerapkan *the polluter pays principle* dalam peraturan perundang-undangannya. Perhitungan biaya penanggulangan pencemaran air dan udara di Belanda menumbuhkan ketentuan hukum bahwa biaya pencemaran tidak diambil dari dana umum tetapi ditarik dari sumber yang bersifat khusus. Disamping itu berkembang peraturan tentang tanggung gugat kelompok dalam hubungannya dengan pribadi yang dirugikan secara individual. Secara garis besar, tujuan prinsip ini adalah untuk internalisasi biaya lingkungan (Siti Sundari Rangkuti, 2005).

Sebagai salah satu pangkal tolak kebijakan lingkungan, prinsip ini mengandung makna bahwa pencemar wajib bertanggung jawab untuk menghilangkan atau meniadakan pencemaran tersebut. Ia wajib membayar biaya-biaya untuk menghilangkannya. Oleh karena itu prinsip ini menjadi dasar pengenaan pungutan pencemaran. Realisasi prinsip ini menggunakan instrumen ekonomi, seperti pungutan pencemaran (*pollution charges*) terhadap air dan udara serta uang jaminan pengembalian kaleng atau botol bekas (*deposit fees*). Prinsip ini terdapat dalam prinsip ke-16 Deklarasi Rio yang berbunyi: *National authorities should endeavour to promote the*

internationalization of environmental cost and the use of economic instruments, taken into account the approach that the polluter should in principle bear the cost of pollution with due regard to the public interest and without distorting international trade and investment. Otoritas nasional harus berusaha untuk mempromosikan internasionalisasi biaya lingkungan dan penggunaan instrumen ekonomi, dengan mempertimbangkan pendekatan bahwa pencemar seharusnya pada prinsipnya menanggung biaya polusi dengan memperhatikan kepentingan publik dan tanpa mengganggu perdagangan dan investasi internasional (Laode M. Syarif).

Terhadap kewajiban membayar bagi pencemar, timbul kritik yang menafsirkan bahwa dengan membayar, pencemar berhak untuk mencemarkan, asalkan dia membayar ganti kerugian. Tafsiran ini dikenal dengan ungkapan *the rights to pollute, licence to pollute, paying to pollute dan de betaler vervuilt*. Berhubung terdapat kritik terhadap pungutan pencemaran sebagai realisasi *the polluter pays principle* timbullah keberatan terhadap penetapan sarana tersebut, “...*some environmentalists have opposed proposals for pollution charges on moral grounds, claiming that they involve a licence to pollute*”. *Doesn't regulation also involve a licence to pollute?* Mengenai pertanyaan apa yang harus dibayar pencemar, OECD memberikan saran petunjuk :

a. pencemar selayaknya dibebani kewajiban membayar akibat pencemaran yang ditimbulkan. namun penyelesaian ini tidak memuaskan, bahkan berbahaya dengan alasan berikut :

- 1) pemulihan lingkungan tidak ada artinya dalam hal terjadinya kerusakan hebat yang dampaknya tidak dapat diselesaikan dengan ganti kerugian murni;
- 2) pemulihan kerusakan mengandung banyak kesulitan, misalnya dampak jangka panjang dan penemuan dampak tidak langsung;
- 3) perkiraan biaya kerusakan terhadap biaya pemulihan;
- 4) perbaikan kerusakan seringkali sia-sia dari segi ekonomi, mencegah

lebih baik daripada mengobati.

Pencemar membayar dengan membebani biaya kegiatan yang perlu untuk mencegah pencemaran dalam bentuk pungutan insentif yang sama dengan biaya pembersihan limbah atau hanya menetapkan kriteria yang mengharuskan mengambil upaya pencegahan. Menurut OECD selain upaya tersebut diatas, pengendalian pencemaran meliputi biaya lain berupa biaya alternatif penerapan kebijaksanaan anti pencemaran, biaya pengukuran dan pemantauan pengelolaan, biaya riset dan pengembangan teknologi anti pencemaran, sumbangan untuk memperbaharui instansi *out of date* dan sebagainya. Jika pencemar harus membayar masih perlu ditetapkan dengan pasti apa yang harus dibayarnya (Elly Kristiani Purwendah, 2016).

Kenyataannya pencemar harus membayar berarti bahwa dia merupakan pembayar pertama atau dia berada pada tahap internalisasi biaya eksternal. Meneruskan biaya kepada konsumen tidak melemahkan prinsip tersebut. Menurut laporan OECD, tidaklah realistis bahwa keseluruhan penanggulangan pencemaran dibebankan kepada pencemar. Pemikiran yang dianut OECD mengenai masalah ini dirumuskan bahwa: *The polluter pays principle of compensation for damage caused by pollution. Nor does notit mean that the polluter should merely pay the cost of measures to prevent pollution. The polluter pays principle means that the polluter should be charged with the cost of whatever pollution prevention and control measures are determined by the public*

authorities, whether preventive measures, restoration or a combination of both. ...in the other words the polluter pays principle is not in itself a principle intended to internalize fully the cost of pollution". Prinsip pencemar membayar sejumlah kompensasi untuk kerusakan yang disebabkan oleh polusi. Juga tidak berarti bahwa pencemar seharusnya hanya membayar biaya tindakan untuk mencegah polusi.

Prinsip pencemar membayar berarti bahwa pencemar harus dibebankan biaya pencegahan pencemaran dan tindakan pengendalian apa pun yang ditentukan oleh otoritas publik, apakah tindakan pencegahan, restorasi atau kombinasi keduanya. ...dengan kata lain prinsip pencemar membayar itu sendiri bukan merupakan prinsip yang dimaksudkan untuk menginternalisasi biaya polusi sepenuhnya. Pada bidang kebijaksanaan lingkungan telah dikemukakan sejumlah instrumen ekonomi yang masing-masing manfaatnya bersifat relatif terhadap keberhasilan pengelolaan lingkungan. Mengenai sarana kebijaksanaan lingkungan OECD mengenal jenis sebagai berikut :1) *direct control*; 2) *taxes*; 3) *payments*; 4) *subsidies*; 5) *various incentive (tax benefits, accelerated amortization, credit facilities)*; 6) *the auction of pollution rights*; 7) *charges*.

Umumnya sarana kebijaksanaan lingkungan menekankan pada ketentuan larangan dan persyaratan perizinan sebagai sarana langsung dan efektif terhadap tujuan yang hendak dicapai apabila hal itu berhubungan dengan penanggulangan faktual pada sumber pencemaran. Baik pengendalian langsung atau sarana fisik maupun pembebanan pungutan dapat dianggap sebagai penerapan dari *the polluter pays principle* yang dinyatakan dalam laporan OECD : *The polluter pays principle may be implemented by various means from process and product standards, individual regulation and prohibition to levying various kinds of pollution charges. To or more of these instruments can be used together. The choice of instruments is particularly important as the effectiveness of a policy depends on it. This Choice can only be made by public authorities at central or regional level, in the light of a number of factors such as the amount of information require for the efficient use of the various instruments, their administrative cost, etc.*

Prinsip pencemar membayar dapat dilaksanakan dengan berbagai cara mulai dari standard proses dan produk, peraturan perorangan dan larangan untuk mengenakan berbagai macam biaya pencemaran. Terhadap atau lebih dari instrumen ini dapat digunakan secara bersama. Pilihan instrumen sangat penting karena efektivitas suatu kebijakan bergantung padanya. Pilihan ini hanya dapat dibuat oleh otoritas publik di tingkat pusat atau daerah, dengan mempertimbangkan sejumlah faktor seperti jumlah informasi yang diperlukan untuk penggunaan berbagai instrumen yang efisien, biaya administrasinya, dll.

Berdasarkan uraian tersebut dapat dikatakan bahwa, penerapan *polluter pays principle* dilaksanakan melalui berbagai cara, mulai dari baku mutu proses dan produk, peraturan, larangan sampai kepada bentuk pembebanan bermacam-macam pungutan pencemaran atau kombinasinya. Pilihan antara berbagai alternatif sarana ini berada di tangan pemerintah pusat maupun daerah yang bersangkutan. Penerapan prinsip ini terdapat dalam sistem hukum nasional yang tersebar dalam berbagai peraturan terkait dengan ganti kerugian pencemaran minyak oleh kapal tanker. Ratifikasi CLC 1969 melalui Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 18 Tahun 1978 tentang Pengesahan *International Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* diperbaharui dengan Keppres No. 52 Tahun 1999 tentang Pengesahan *Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* (Protocol 1992 tentang Perubahan terhadap

Konvensi Internasional tentang Tanggung Jawab Perdata untuk Kerusakan Akibat Pencemaran Minyak 1969). Dalam Article III, Part 4 dinyatakan bahwa, "Tidak ada klaim untuk kompensasi kerusakan pencemaran terhadap pemilik selain melalui konvensi ini. Tidak ada klaim

untuk kerusakan akibat polusi berdasarkan konvensi ini atau sebaliknya terhadap pegawai atau agen dari pemilik”. Selanjutnya dalam Article IV dikatakan bahwa, “Ketika minyak yang mencemari dari dua atau lebih kapal, dan menimbulkan kerusakan, pemilik semua kapal dalam Article III, akan bertanggung jawab secara tanggung renteng untuk semua kerusakan dengan tidak terpisahkan”. Dalam Article V, Part I dikatakan bahwa, “ Pemilik berhak membatasi kewajiban dibawah konvensi ini berkenaan dengan salah satu insiden dengan jumlah keseluruhan 2000 *franc* untuk setiap tonase kapal. Namun jumlah keseluruhan tidak melebihi 210 juta *franc*”. Klaim dapat diajukan oleh orang yang berhak atas kerusakan polusi tersebut kepada pemilik (Article VI, Part 1.a.), dimana pengadilan atau pejabat yang berwenang dapat membebaskan kapal yang telah ditangkap akibat klaim kerusakan pencemaran dengan melepaskan jaminan atau keamanan lainnya (Article VI Part 1.b.). Pemilik kapal yang terdaftar disuatu negara dan membawa lebih dari 2000 ton minyak dalam jumlah besar wajib memiliki asuransi atau jaminan keuangan lainnya, seperti jaminan bank atau sertifikat yang disampaikan oleh kompensasi dana internasional dalam jumlah tetap dengan menerapkan batas-batas kewajiban yang ditentukan dalam Article V Part.1. Untuk menutupi kewajiban kerusakan pencemaran berdasarkan konvensi ini.

UUPPLH mengatur prinsip pencemar membayar dalam Pasal 88 Ayat (1) yang menyatakan bahwa, “Setiap orang yang tindakannya, usahanya dan/atau kegiatannya menggunakan B3, menghasilkan dan/atau mengelola limbah B3 dan/atau yang menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup bertanggung jawab mutlak atas kerugian yang terjadi tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan”. Undang-undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran (UUP), dalam Pasal 41 Ayat (3) mengatur tentang tanggung jawab pengangkut dengan menyatakan bahwa, “Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”. Selanjutnya kewajiban asuransi muncul dalam Pasal 203 Ayat (4) KUHD yang menyatakan bahwa, “Untuk menjamin kewajiban sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dan Ayat (2), pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya”. Kewajiban asuransi ini merupakan kewajiban untuk kerangka kapal secara umum, tidak secara spesifik untuk pencemaran minyak oleh kapal tanker. Sebagai tindak lanjut UUP sebagaimana disebutkan diatas, Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pencemaran dan/atau Perusakan Laut dalam Pasal 24 mengatur tentang Ganti Rugi. Dalam Pasal 24 Ayat (1) dinyatakan bahwa, “Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan laut wajib menanggung biaya pemulihan penanggulangan pencemaran dan/atau perusakan laut serta biaya pemulihannya”. Ayat (2)

menyatakan bahwa, “Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain akibat terjadinya pencemaran dan/atau perusakan laut wajib membayar ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan”.

Penerapan prinsip pencemar membayar juga terdapat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim. Pasal 29 Ayat (1) dan (2) menyatakan bahwa, “Pemilik, operator kapal, atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab atas biaya yang diperlukan dalam penanganan penanggulangan dan kerugian yang ditimbulkan akibat pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatan lainnya”, dan “Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemilik operator kapal, atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya”. Selanjutnya Pasal 30 Ayat (1) menyatakan bahwa, “Pemilik atau operator kapal yang mengangkut muatan minyak wajib bertanggung jawab untuk mengganti kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kapalnya”. Ayat (2) menyatakan;

Pemilik atau operator kapal yang mengangkut muatan minyak secara curah lebih atau sama dengan 2.000 (dua ribu) ton wajib mengasuransikan tanggung jawabnya atas kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kapalnya.

Ayat (3) menyatakan;

Pemilik atau operator kapal dengan ukuran lebih atau sama dengan GT 1.000 (seribu *Gross Tonnage*) wajib mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kegiatan pengisian bahan bakar (*bunker*) kapalnya.

Ayat (4) menyatakan bahwa, “Asuransi sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) dan Ayat (3) harus dibuktikan dengan Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran yang diterbitkan oleh Menteri”. Pasal 31 menyatakan bahwa, “Pemilik atau operator kapal yang mengangkut bahan pencemar selain minyak wajib bertanggung jawab untuk mengganti kerugian dan pemulihan lingkungan yang disebabkan karena pencemaran di perairan yang berasal dari kapalnya”. Pasal 32 menyatakan bahwa, “Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penerbitan Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran diatur dengan Peraturan Menteri”.²⁶³ Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat mengatur tanggung jawab pemilik atau operator kapal dalam Pasal 29 Ayat (1) dan (2) menyatakan bahwa, “Pemilik atau operator kapal atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggungjawab atas biaya yang diperlukan dalam penanganan penanggulangan dan kerugian yang ditimbulkan akibat pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatan lainnya”, dan “Untuk memenuhi

anggung jawab sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) pemilik atau operator kapal atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawab”. Pasal 30 Ayat (1), (2), (3) dan (4) menyatakan bahwa, “Pemilik kapal yang mengangkut muatan minyak wajib bertanggung jawab untuk mengganti kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kapalnya”, “Pemilik atau operator kapal yang mengangkut muatan minyak secara curah lebih atau sama dengan 2.000 (dua ribu) ton, wajib mengasuransikan tanggung jawabnya atas kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemaran minyak yang berasal dari kapalnya”. Pemilik atau operator kapal dengan ukuran lebih atau sama dengan GT 1.000 (seribu *gross tonnage*) wajib mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian pihak ketiga yang disebabkan oleh pencemar minyak yang berasal dari kegiatan pengisian bahan bakar (*bunker*) kapalnya. Lebih lanjut tentang ganti rugi dan asuransi dijelaskan dalam Ayat (4) dan penjelasannya sebagai berikut, “Asuransi sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) dan Ayat (3) harus dibuktikan dengan sertifikat dana jaminan ganti rugi pencemaran yang diterbitkan oleh Menteri”. Dalam Penjelasan Pasal 30 disebutkan bahwa, “Yang dimaksud dengan “mengganti kerugian” adalah penggantian kerugian terhadap pihak ketiga (Pemerintah dan Masyarakat) yang menderita kerugian akibat pencemaran tersebut”.

Dalam Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2014 tentang Pengesahan *Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001* (Konvensi Internasional mengenai Tanggung Jawab Sipil terhadap Kerusakan Akibat Pencemaran Minyak Bahan Bakar, 2001). Kewajiban pemilik kapal dinyatakan dalam Article 3 Part 1, 2 dan 5, yang menyatakan bahwa, “Pemilik kapal pada saat insiden bertanggung jawab atas kerusakan polusi yang disebabkan oleh bunker minyak di kapal atau yang berasal dari kapal, asalkan insiden terdiri dari serangkaian kejadian yang memiliki asal yang sama”, lebih lanjut dikatakan, “Dalam hal lebih dari satu orang yang bertanggungjawab, mereka harus menanggung kewajiban secara bersamaan”. Selanjutnya Part 5

menyatakan bahwa, “Tidak ada klaim kompensasi untuk kerusakan pencemaran kepada pemilik kapal sesuai dengan konvensi ini”. Article 6 tentang batasan tanggung jawab menyatakan bahwa,;

Tidak ada yang mempengaruhi hak pemilik kapal dari kewajiban yang menyediakan asuransi atau jaminan keuangan lainnya untuk membatasi kewajiban dibawah rezim nasional maupun internasional yang berlaku seperti Amandemen *Convention of Liability for Maritime Claims 1976*”.

Article 7 Part 1, tentang Asuransi Wajib atau Keamanan Keuangan menyatakan bahwa :

Pemilik terdaftar dari sebuah kapal yang memiliki tonase kotor lebih besar dari 1.000 *gross tonnage* yang terdaftar di suatu negara pihak, wajib memelihara asuransi atau jaminan keuangan lainnya seperti jaminan dari bank atau lembaga keuangan sejenis, untuk menutupi kewajiban dari pemilik terdaftar pada kerusakan polusi dalam jumlah yang sama dengan batas-batas kewajiban di bawah rezim pembatasan nasional atau internasional yang berlaku tetapi dalam semua kasus tidak melebihi jumlah yang dihitung sesuai dengan *Amandemen Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976*.

Dalam ketentuan tentang Yurisdiksi pada *Article 9 Part 1*, dinyatakan bahwa, “Insiden yang telah menyebabkan kerusakan polusi di wilayah tersebut termasuk laut teritorial atau tempat negara pihak, atau langkah-langkah pencegahan telah diambil untuk mencegah atau meminimalkan kerusakan polusi di wilayah tersebut, tindakan kompensasi terhadap pemilik kapal, asuransi atau jaminan orang lain untuk memberikan kewajiban pemilik kapal dibawa ke pengadilan negara tersebut”.

Penerapan prinsip pencemar membayar sebagai sebuah risiko dari pelaku usaha melakukan usahanya diatur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2011 tentang Ganti Kerugian Akibat Pencemaran dan/atau Kerusakan Lingkungan Hidup. Pertimbangan tuntutan ganti rugi lingkungan terdapat pada bagian menimbang huruf b dan c yang menyatakan bahwa, “Besaran ganti rugi akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara para pihak yang bersengketa atau putusan pengadilan”. Selanjutnya dikatakan bahwa, “Untuk menjamin hak keperdataan masing- masing pihak perlu ditetapkan pedoman ganti kerugian akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup”. Dalam Pasal 1 Angka 5 disebutkan bahwa, “Ganti kerugian adalah biaya yang harus ditanggung oleh penanggung jawab kegiatan dan/atau usaha akibat terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup”. Pasal 3 menyebutkan bahwa;

Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau masyarakat dan/atau lingkungan hidup atau negara wajib : a. melakukan tindakan tertentu; b. membayar ganti kerugian.

Dalam Pasal 8 Ayat (2) disebutkan bahwa :

Dalam hal pelaku pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup tidak melaksanakan penanggulangan dan/atau pemulihan. Instansi lingkungan hidup dapat memerintahkan pihak ketiga untuk melakukan penanggulangan dan/atau pemulihan dengan biaya ditanggung oleh pelaku pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan.

Menteri Perhubungan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2014 tentang

Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim mengatur tentang Dana Jaminan Ganti Rugi Pencemaran. Pasal 1 Angka 22 menyatakan bahwa :

Dana jaminan ganti rugi pencemaran adalah 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 atau bahan bakar cair beracun yang bersumber dari muatannya dan/atau minyak sebagai bahan bakar kapalnya termasuk jaminan atas biaya yang dikeluarkan untuk tindakan pencegahan pencemaran yang dapat ditimbulkan akibat kecelakaan kapal.

Pasal 38 Ayat (1) menyatakan bahwa :

Pemilik operator kapal atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab atas biaya yang diperlukan dalam penanganan penanggulangan dan kerugian yang ditimbulkan akibat pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatan lainnya yang meliputi : a. pencemaran oleh minyak; atau b. pencemaran yang ditimbulkan oleh bahan lain selain minyak.

Pasal 38 Ayat (3) mengatur tentang kewajiban asuransi dengan menyatakan bahwa, “Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada Ayat (2), pemilik atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya”. Pasal 40 Ayat (1) menyatakan bahwa;

Pemilik kapal yang mengoperasikan kapal untuk mengangkut bahan cair beracun secara curah dengan muatan 150 (seratus lima puluh) ton atau lebih wajib mengasuransikan tanggung jawabnya atas kerugian pihak ketiga atas terjadinya pencemaran di perairan yang berasal dari kapalnya”.

Pasal 40 Ayat (2) menyatakan bahwa;

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) wajib diasuransikan dengan dibuktikan melalui polis asuransi atau jaminan lembaga keuangan yang sesuai dengan perundang-undangan guna penerbitan sertifikat nasional dana jaminan ganti rugi pencemaran oleh bahan cair beracun (*national certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for marine pollution damage of noxious liquids substances*) oleh Direktur Jenderal.

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 1999 tentang Pengesahan *Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* (Protocol 1992 tentang Perubahan terhadap Konvensi Internasional tentang Tanggung Jawab Perdata untuk Kerusakan Akibat Pencemaran Minyak 1969. Protokol ini mengubah pengertian kapal, minyak, kerusakan polusi, kehilangan atau kerusakan yang menyebabkan penurunan lingkungan, biaya langkah-langkah pencegahan dan kerugian atau kerusakan, insiden, organisasi dan merubah kewajiban dalam konvensi 1969 serta pembatasan kewajiban kerugian menjadi 3 juta SDR untuk kapal yang tidak melebihi 5.000 unit tonase, untuk kapal dengan tonase 5.000 sampai dengan 140.000 untuk setiap unit tambahan ditambahkan 420 SDR dan untuk tonase diatas 140.000 tidak melebihi 59,7 SDR. Unit dari *account* berubah menjadi *Special Drawing Right* (SDR) seperti yang didefinisikan oleh Dana Moneter Internasional (*International Monetary Fund/IMF*).

Jumlah ini harus dikonversi ke mata uang nasional dari negara pihak yang merupakan

anggota dari IMF dihitung sesuai dengan metode penilaian yang diterapkan oleh IMF yang berlaku pada tanggal yang bersangkutan untuk operasi dan transaksi. Nilai mata uang nasional dalam hal SDR dari negara yang bukan anggota dari IMF harus dihitung dengan cara yang ditentukan oleh negara tersebut. Pada negara bukan anggota dari IMF dan hukum nasionalnya tidak mengizinkan penerapan ketentuan ini pada saat ratifikasi, penerimaan, persetujuan atau akses konvensi ini atau setiap saat setelah itu menyatakan bahwa unit rekening harus sama dengan 15 *franc* emas. *Franc* emas sebagaimana dimaksud sesuai dengan enam puluh lima setengah miligram emas dari seperseribu sembilan ratus. Konversi *franc* emas kedalam mata uang nasional akan dilakukan sesuai dengan hukum negara yang bersangkutan.

Berkaitan dengan asuransi pertanggungjawaban sipil dalam hal terjadi pencemaran minyak oleh kapal tanker menurut hukum internasional dapat dilakukan melalui beberapa cara; *pertama*, berdasarkan CLC 1969 yang merupakan konvensi bentukan negara. Konvensi ini menentukan tanggung jawab atau kontribusi dari pemilik kapal terhadap pencemaran yang datangnya dari kapal. Batas tanggung jawab ganti rugi adalah US\$ 20 juta dan hanya berlaku pada tanker yang mengangkut minyak *persistant oil*; *kedua*, melalui *The Fund Convention* yang membentuk IOCP Fund (*International Oil Pollution Compensation Fund 1992*) untuk memberikan kompensasi ganti rugi kerusakan akibat pencemaran bila dana dari CLC tidak mencukupi. *Fund Convention* dibiayai oleh anggota (negara) dari *Fund Convention* melalui perhitungan jumlah minyak (*persistent oil*) yang diterima (*oil received*). Batas tanggung jawab dalam hal pemberian ganti rugi dari *the Fund Convention* sampai dengan US\$ 84 juta sudah termasuk yang dibayarkan oleh *CLC Convention*.

Fund Convention memungut uang kontribusi dari para anggotanya, juga menawarkan beberapa bantuan yang menyangkut masalah pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang dapat dimanfaatkan oleh para anggota antara lain memberikan bantuan pada anggota untuk memfasilitasi administrasi dan perkantoran *fund convention* dan membantu melakukan klaim, menyediakan material dan bantuan pelayanan untuk mengurangi kerusakan akibat pencemaran karena kecelakaan dan IOPC berperan sebagai pembayar kompensasi dan menyediakan “*credit facilities*” yang akan digunakan untuk menanggulangi pencemaran akibat kecelakaan. Peranan dari CLC dan *Fund Convention* terbatas pada kecelakaan yang mengakibatkan pencemaran dari *persistant oil* saja, sedangkan *light diesel oil*, *gasoline* dan sebagainya tidak termasuk dalam kedua konvensi tersebut. Kerusakan akibat pencemaran yang dapat ditanggung oleh konvensi tersebut hanya terbatas pada biaya usaha pencegahan yang dilakukan pada waktu terjadi pencemaran. Kerugian ekonomi (*economic loses*) dan kerusakan lingkungan (*environmental losses*) yang berhubungan dengan biaya rehabilitasi dan pembersihan. Pada umumnya klaim dapat diajukan untuk kerusakan properti, kerugian konsekuensial dan kerugian ekonomi murni. Kedua ketentuan konvensi ini memiliki esensi yang sama (Wiratmaja, I. G. N. A., 2020).

The CLC 1969 dalam hal aplikasi secara geografis lebih sempit, hanya berlaku untuk kerusakan pencemaran yang diderita di wilayah laut teritorial negara anggota. Kerusakan pencemaran hanya pada *zone ekonomi eksklusif* (ZEE) atau daerah yang setara dengan negara anggota tidak di cover oleh CLC 1969 tersebut (*United Nations Conference on Trade and Development*). CLC berlaku untuk kerusakan pencemaran yang disebabkan oleh *persistant oil* yang tumpah atau dibuang dari kapal yang membawa minyak dalam jumlah besar sebagai kargo. Konvensi ini diberlakukan hanya pada kerusakan yang disebabkan oleh tumpahan muatan minyak dari kapal tanki dan tidak termasuk tumpahan minyak yang bukan muatan atau usaha pencegahan murni yang dilakukan dimana tidak ada sama sekali minyak yang tumpah dari kapal tanki (Rahayu, K. I., 2020).

Konvensi ini hanya berlaku pada kapal mengangkut minyak sebagai muatan yakni kapal

tanki pengangkut minyak. Tumpahan (*spills*) dari kapal tanki dalam pelayaran *ballast condition* dan *spills* dari *bunker oil* atau kapal selain kapal tanki tidak termasuk dalam konvensi ini. Kerusakan yang disebabkan oleh *non persistent oil* seperti *gasoline*, *kerosene*, *light diesel oil* dan lain sebagainya juga tidak termasuk dalam CLC. Pertanggungjawaban mutlak diberlakukan bagi pemilik terhadap pencemaran kapal yang berarti bahwa pemilik akan bertanggungjawab terlepas dari unsur kesalahan bahkan tanpa adanya unsur kelalaian.

Pada umumnya kewajiban timbul, apabila penggugat mampu membuktikan bahwa minyak yang mencemari berasal dari kapal pemilik kapal yang bersangkutan. Kerusakan pencemaran yang disebabkan tumpahan minyak dari satu kapal atau lebih dan tidak beralasan untuk memisahkan kerusakan, kedua pemilik kapal terdaftar akan bertanggung jawab secara tanggung renteng. Limitatif dari CLC pada awalnya dinyatakan dalam *france* emas yang bernilai 133 SDR per ton subyek sampai nilai maksimum global 14 juta SDR. Jumlah maksimum kompensasi yang dibayar oleh pemilik kapal dibawah CLC 1969 adalah setara dengan 19 juta US\$. CLC 1969 mempergunakan nilai emas (*poincare france*) berdasarkan atas nilai mata uang negara lainnya. Pada Protocol 1976 mulai diperkenalkan bentuk *unit of account* yang didasarkan atas *Special Drawing Rights* (SDR) seperti yang dipergunakan oleh *International Monetary Fund* (IMF).

Protokol ini dimaksudkan untuk mengatasi perkembangan yang terjadi serta mengantisipasi penjabaran nilai poin ganti rugi yang terjadi pada CLC 1969. Pasal 2 dalam Protokol CLC 1976 menyebutkan bahwa batas ganti rugi adalah 133 *unit of account* untuk setiap ton dari tonase kapal. Dengan jumlah keseluruhan tidak melebihi 14 juta *units of account*. Selanjutnya Protokol 1984 diadopsi pada tanggal 25 Mei 1984. Dikeluarkannya ketentuan-ketentuan dalam Protokol 1984 oleh IMO dimaksudkan untuk menambah batas tanggung jawab. Protokol ini tidak dapat diberlakukan karena tidak mencapai persyaratan ratifikasi sebagaimana disyaratkan oleh protokol. Faktor utama tidak dapat diberlakukannya protokol ini karena keengganan negara-negara pengimpor minyak termasuk Amerika Serikat untuk meratifikasi. Amerika Serikat cenderung menerapkan sistem tanggung jawab yang tidak terbatas (*a system of unlimited liability*) (.).

Pada tanggal 18 Desember 1971 IMCO berhasil merumuskan *International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Convention 1971)*, mulai berlaku pada tanggal 16 Oktober 1978. *Fund Convention* merupakan suplemen CLC 1969 dan akan membayar ganti rugi pencemaran lingkungan laut apabila jumlah ganti rugi yang akan dibayarkan berdasarkan CLC 1969 tidak mencukupi. Tujuan diciptakannya konvensi ini adalah :

- (1) *to provide compensation for oil pollution damage to extend that the protection afforded by the 1969 Civil Liability Convention is inadequate;*
- (2) *to give relief to shipowners in respect of the additional financial burden imposed on them by the 1969 Civil Liability Convention, such relief being subject to conditions designed to ensure compliance with safety at sea and other conventions;*
- (3) *to give effect to the related purpose set out in the Convention.*

(1) untuk memberikan kompensasi atas kerusakan pencemaran minyak sejauh perlindungan yang diberikan oleh Konvensi Kewajiban Sipil tahun 1969 tidak memadai;

(2) untuk memberikan bantuan kepada pemilik kapal sehubungan dengan beban keuangan tambahan yang dikenakan pada mereka oleh Konvensi Kewajiban Sipil tahun 1969, bantuan tersebut tergantung pada kondisi yang dirancang untuk memastikan kepatuhan terhadap keselamatan di laut dan konvensi lainnya;

(3) untuk memberikan efek pada tujuan terkait yang ditetapkan dalam Konvensi.

Bagi negara peserta yang bukan anggota IMF dan Undang-undangnya tidak mengizinkan penerapan seperti SDR, maka setiap kecelakaan batas ganti ruginya adalah 2.000 *monetary units* untuk setiap ton dari tonase kapal, namun tidak melebihi 10 juta *monetary units*. *Monetary units* setara dengan 65,5 mg emas. Besarnya ganti rugi yang dapat dibayar berdasarkan Pasal 4 ayat (4) dan (6) *Fund Convention 1971* adalah tidak melebihi 450 *france*. Jumlah ini dapat disesuaikan berdasarkan “perubahan nilai mata uang” namun tidak melebihi 900 juta *france*. *Fund Convention 1971* menetapkan jenis minyak yang dapat dipertanggung jawabkan adalah jenis *crude oil* dan *fuel oil*. Protokol *Fund Convention 1976* diadopsi pada tanggal 9 November 1976 dan mulai berlaku efektif pada tanggal 22 November 1994. Perubahan yang terdapat pada Protokol *Fund Convention 1976* selain perubahan nilai ganti rugi menjadi *Special Drawing Right (SDR)*, perubahan lainnya adalah:

(a) 450jutafrancedigantidengan30jutaunitsofaccountatau450juta *monetary units*;

(b) 900jutafrancedigantidengan60jutaunitsofaccountatau900juta *monetary units*.

Batas ganti rugi menurut Pasal 6 Protocol CLC 1992, adalah sebagai berikut : Kapal tidak melebihi 5.000 *gross tonnage*, batas tanggung jawabnya adalah 3 juta SDR (setara dengan US\$ 4,1 juta). Untuk jenis kapal yang beratnya 5.000 sampai 140.000 *gross tonnage*, batas tanggung jawabnya mencapai 3 juta SDR ditambah dengan perkalian sebesar 420 SDR (setara dengan US\$ 567) untuk setiap tambahan tonase; Kapal diatas 140.000 *gross tonnage*, batas tanggung jawabnya adalah 59, 7 juta SDR (setara dengan US\$ 80 juta).

Kesimpulan

Prinsip pencemar membayar adalah prinsip yang sering diucapkan dalam deklarasi internasional yang kemudian masuk ke dalam konvensi-konvensi internasional dan menjadi prinsip hukum lingkungan internasional. Instrumen internasional pertama yang mengacu pada prinsip pencemar membayar adalah *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)* 1872, yaitu sebuah organisasi ekonomi internasional yang didirikan oleh 34 negara pada tahun 1961, yang bertujuan untuk menstimulasi perkembangan ekonomi dan perdagangan dunia. Badan ini mendukung prinsip pencemar membayar untuk mengalokasikan biaya pencegahan polusi dan tindakan kontrol untuk mendorong pengelolaan sumber daya lingkungan secara rasional dan menghindari penyimpangan pada perdagangan dan investasi internasional. Rekomendasi tersebut berisi definisi prinsip pencemar yang mewajibkan para pencemar untuk memikul biaya-biaya yang diperlukan dalam rangka upaya-upaya yang diambil oleh pejabat publik untuk menjaga agar kondisi lingkungan berada pada kondisi yang dapat diterima atau dengan kata lain bahwa biaya yang diperlukan untuk menjalankan upaya-upaya ini harus mencerminkan harga barang dan jasa yang telah menyebabkan pencemaran selama dalam proses produksi dan konsumsinya. Penerapan prinsip pencemar membayar sebagai sebuah risiko dari pelaku usaha melakukan usahanya diatur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2011 tentang Ganti Kerugian Akibat Pencemaran dan/atau Kerusakan Lingkungan Hidup. Pertimbangan tuntutan ganti rugi lingkungan terdapat pada bagian menimbang huruf b dan c yang

menyatakan bahwa, “Besaran ganti rugi akibat pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara para pihak yang bersengketa atau putusan pengadilan”.

Daftar Pustaka

- Alan Boyle, 1994, *Environmental Regulation and Economic Growth*, Clarendon Press. Hlm. 179-182. Lihat juga Alan Boyle dan Patricia Birnie, 2002, *International Law and the Environmental*, Second Edition, Oxford University Press. Hlm. 92-95.
- Anggreni, I. A. K. Mangku, D. G. S., & Yuliantini, N. P. R. (2020). Analisis Yuridis Pertanggungjawaban Pemimpin Negara Terkait Dengan Kejahatan Perang Dan Upaya Mengadili Oleh Mahkamah Pidana Internasional (Studi Kasus Omar Al-Bashir Presiden Sudan). *Jurnal Komunitas Yustisia*, 2(3), 81-90.
- Arianta, K., Mangku, D. G. S., & Yuliantini, N. P. R. (2020). Perlindungan Hukum Bagi Kaum Etnis Rohingya Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia Internasional. *Jurnal Komunitas Yustisia*, 1(1), 93-111.
- Economic Assessment of Oceans for Sustainable Blue Economy Development. *Journal of Ocean and Coastal Economics*. Volume 2 (Article 7) Special Issue: Oceans and National income Account: An International Perspective.
- Elli Louka, 2006, *International Environmental Law, Fairness, Effectiveness, and World Order*, Cambridge University Press, United Kingdom. Hlm. 51.
- Elly Kristiani Purwendah, 2016, *Penerapan Regime Tanggung Jawab dan Kompensasi Ganti Rugi Pencemaran Minyak oleh Kapal Tanker di Indonesia*, Jurnal Komunikasi Hukum, Universitas Pendidikan Ganesha Singaraja, Vol. 2 No. 2, Agustus 2016. Hlm. 133
- Gore, Albert. 1995. Marine Degradation from Land Based Activities: A Global Concern. Artikel dalam U.S. Department of States Dispatch. Vol. 6: No. 46.
- Harrison, James. 2009. Regime pluralism and the global regulation of oil pollution liability and compensation. *International Journal of Law in Context*. Cambridge University.
- Itasari, E. R. (2015). Memaksimalkan Peran Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia 1976 (TAC) Dalam Penyelesaian Sengketa di ASEAN. *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, 1(1).
- Itasari, E. R. (2020). Border Management Between Indonesia And Malaysia In Increasing The Economy In Both Border Areas. *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, 6(1), 219-227.
- Kathijotes, Nicholas. 2013. Blue Economy Environmental and Behavioural Aspect Towards Sustainable Coastal Development. *Procedia Social and Behavioural Science* 101.
- Laode M. Syarif, Maskun dan Birkah Latif, *Evolusi Kebijakan dan Prinsip-Prinsip Lingkungan Global*, Hukum Lingkungan Teori, Lagislasi dan Studi Kasus, USAID, the United States Government, The Asia Foundation, Kemitraan. Hlm. 58.
- Laode M. Syarif, Maskun dan Birkah Latif, *Evolusi Kebijakan dan Prinsip-Prinsip Lingkungan Global*, Hukum Lingkungan Teori, Lagislasi dan Studi Kasus, USAID, the United States Government, The Asia Foundation, Kemitraan. Hlm. 60.
- Louka, Elli. 2006. *International Environmental Law, Fairness, Effectiveness, and World Order*. Cambridge University Press. New York.
- Ebarvia, M, dan Maria Corazon. 2016.
- Mangku, D. G. S. (2010). Pelanggaran terhadap Hak Kekebalan Diplomatik (Studi Kasus Penyadapan Kedutaan Besar Republik Indonesia (KBRI) di Yangon Myanmar berdasarkan Konvensi Wina 1961). *Perspektif*, 15(3).
- Mangku, D. G. S. (2011). Peluang dan Tantangan ASEAN Dalam Penyelesaian Sengketa Kuil Preah Vihear Di Perbatasan Kamboja dan Thailand. *Pandecta: Research Law Journal*, 6(2).
- Mangku, D. G. S. (2012). Suatu Kajian Umum tentang Penyelesaian Sengketa Internasional Termasuk di Dalam Tubuh ASEAN. *Perspektif*, 17(3), 150-161.
- Mangku, D. G. S. (2012). Suatu Kajian Umum tentang Penyelesaian Sengketa Internasional Termasuk di Dalam Tubuh ASEAN. *Perspektif*, 17(3).
- Mangku, D. G. S. (2013). Kasus Pelanggaran Ham Etnis Rohingya: Dalam Perspektif ASEAN. *Media Komunikasi FPIPS*, 12(2).
- Mangku, D. G. S. (2013). Kasus Pelanggaran Ham Etnis Rohingya: Dalam Perspektif ASEAN. *Media Komunikasi FIS*, 12(2).

- Mangku, D. G. S. (2017). Peran Border Liason Committee (BLC) Dalam Pengelolaan Perbatasan Antara Indonesia dan Timor Leste. *Perspektif*, 22(2), 99-114.
- Mangku, D. G. S. (2017). The Efforts of Republica Democratica de Timor-Leste (Timor Leste) to be a member of Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) and take an active role in maintaining and creating the stability of security in Southeast Asia. *Southeast Asia Journal of Contemporary Business, Economics and Law*, 13(4), 18-24
- Mangku, D. G. S. (2020). Penyelesaian Sengketa Perbatasan Darat di Segmen Bidjael Sunan–Oben antara Indonesia dan Timor Leste. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, 5(2), 252-260.
- Mangku, D. G. S. Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Menurut Hukum Internasional. *Tanjungpura Law Journal*, 4(2), 161-177.
- Mangku, D. G. S., & Itasari, E. R. (2015). Travel Warning in International Law Perspective. *International Journal of Business, Economics and Law*, 6(4), 33-35.
- Mangku, D. G. S., & Yuliantini, N. P. R. (2021). Fulfillment of Labor Rights for Persons with Disabilities in Indonesia. *International Journal of Criminology and Sociology*, 10, 272-280.
- Purwendah, E. K. (2018). Korelasi Polluter Pa S Principle Dan Konsep Blue Econom Pada Pencemaran Minyak Oleh Kapal Tanker Sebagai Upaya Perlindungan Lingkungan Laut Indonesia Correlation Of Polluter Pa S Principle And Blue Econom Concept On Oil Pollution B Tanker As Effort Of Indonesian's Marine Environment. *Bina Hukum Lingkungan*, 2(2), 127.
- Purwendah, E. K., & Mangku, D. G. S. (2018). The Implementation Of Agreement On Transboundary Haze Pollution In The Southeast Asia Region For ASEAN Member Countries. *International Journal of Business, Economics and Law*, 17(4).
- Purwendah, E. K., & Mangku, D. G. S. (2018). The Implementation Of Agreement On Transboundary Haze Pollution In The Southeast Asia Region For Asean Member Countries. *International Journal of Business, Economics and Law*, 17(4).
- Purwendah, E. K., & Mangku, D. G. S. (2021). Implementation of Compensation for Oil Pollution by Tanker Ships in the Indonesian Legal System. *International Journal of Criminology and Sociology*, 10, 111-119.
- Purwendah, E. K., Mangku, D. G. S., & Periani, A. (2019, May). Dispute Settlements of Oil Spills in the Sea Towards Sea Environment Pollution. In *First International Conference on Progressive Civil Society (ICONPROCS 2019)* (pp. 245-248). Atlantis Press.
- Purwendah, Elly Kristiani. 2016. Penerapan Regime anggun Jawab dan Kompensasi Ganti Rugi Pencemaran Minyak oleh Kapal Tanker di Indonesia. *Jurnal Komunikasi Hukum Universitas Pendidikan Ganesha Singaraja*. Bali. Vol.2 (No. 2).
- Pusat Pendidikan Kelautan dan Perikanan Badan Pengembangan SDM Kelautan dan Perikanan Kementrian Kelautan dan Perikanan. 2014. Blue Economy Goes to Campus. Kementrian Kelautan dan Perikanan.
- Rahayu, K. I., Mangku, D. G. S., & Yuliantini, N. P. R. (2020). Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Penangkapan Ikan Secara Ilegal (Illegal Fishing) Ditinjau Dari Undang-Undang No 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan. *Jurnal Komunitas Yustisia*, 2(2), 145-155.
- Siti Sundari Rangkuti, 2005, *Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, Airlangga Univ. Press. Hlm. 260.
- Wiratmaja, I. G. N. A., Mangku, D. G. S., & Yuliantini, N. P. R. (2020). Penyelesaian Sengketa Maritime Boundary Delimitation Di Laut Karibia Dan Samudera Pasifik Antara Costa Rica Dan Nicaragua Melalui Mahkamah Internasional. *Jurnal Komunitas Yustisia*, 2(1), 1-10.
- Yuliantini, N. P. R., & Mangku, D. G. S. (2019). Tindakan Genosida terhadap Etnis Rohingya dalam Perspektif Hukum Pidana Internasional. *Majalah Ilmiah Cakrawala Hukum*, 21(1), 41-49.