SULTAN ADAM : JURNAL HUKUM DAN SOSIAL

UPAYA PENEGAKAN HUKUM PIDANA LINGKUNGAN DAN PENANGGULANGAN PENCEMARAN DI PERAIRAN SEBAGAI BENTUK PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

ENFORCEMENT EFFORTS OF ENVIRONMENTAL CRIMINAL LAW AND OVERCOMING POLLUTION IN WATERS AS A FORM OF MARITIME ENVIRONMENTAL PROTECTION

M. Yusran Bin Darham[1]

[1]Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari

*email: andimyusran@gmail.com[1],

Abstrak

Penelitian ini mengkaji lebih lanjut upaya penegakan hukum pidana lingkungan dan penanggulangan pencemaran di perairan sebagai bentuk perlindungan lingkungan maritim. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif dengan pendekatan konseptual dan pendekatan perundang-undangan. Teknik pengumpulan data dilaksanakan melalui pengumpulan data primer dan data sekunder. Hasil dari penelitian ini adalah: dalam menjaga kelestarian lingkungan maritime perlu keterlibatan dari berbagai institusi. Pemerintah perlu melakukan beragam upaya seperti keselamatan berlayar, penanggulangan pencemaran laut, dan yang terpenting terkait penegakan ragam kebijakan terkait kelautan beserta penegakan sanksi pidana untuk memberikan efek jera terhadap pelaku. Upaya penanggulangan pencemaran dalam ruang lingkup perairan dan Pelabuhan dalam hal ini telah diatur dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan.

Kata Kunci:
Penegakan Hukum Pidana,
Pencemaran,
Maritim.

Keywords:
Criminal Law Enforcement,
Pollution,
Maritime.

Abstract

This research further examines efforts to enforce environmental criminal law and overcome pollution in waters as a form of maritime environmental protection. The research method used is normative research with a conceptual approach and a statutory approach. Data collection techniques are carried out through primary data collection and secondary data. The results of this research are: maintaining the sustainability of the maritime environment requires the involvement of various institutions. The government needs to make various efforts such as sailing safety, overcoming marine pollution, and most importantly, enforcing various policies related to maritime affairs along with enforcing criminal sanctions to provide a deterrent effect against perpetrators. Efforts to overcome pollution within the scope of waters and ports, in this case, have been regulated and determined through Minister of Transportation Regulation Number 58 of 2013 concerning Prevention of Pollution in Waterways and Harbors.

PENDAHULUAN

Puji syukur kekhadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah menganugerahkan kepada bangsa Indonesia sebuah Negara yang terdiri dari ribuan kepulauan yang dikelilingi oleh 80 % lautan dan 20 % daratan. Penduduknya yang terdiri dari banyak suku bangsa, berbeda-beda bahasa, budaya Agama dan kepercayaan, tetapi dapat bersatu dalam suatu Sumpah Pemuda yang dibalut dengan jiwa Bhineka Tunggal Ika, itulah Indonesia. Dikarenakan negeri tercinta ini 2/3 merupakan wilayah laut, maka potensi ancaman terhadap kedaulatan dan wilayah Indonesia tentunya berada di laut. Presentasi ancaman ini menjadi semakin tinggi karena posisi geografi Indonesia berada pada lalu lintas perdagangan dunia. Setiap jam ratusan dan ribuan kapal setiap hari baik kapal dagang maupun kapal militer melintas di perairan Indonesia melalui Sea Lines of Commonication (SLOC) serta Sea Lines of Oil Trade (SLOT). Sejak jaman kerajaan laut Indonesia memiliki arti yang sangat penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), yaitu ;

a. laut sebagai media pemersatu bangsa ;

b. laut sebagai media perhubungan ;

c. laut sebagai media sumber daya ;

d. laut sebagai media pertahanan dan keamanan ; dan

e. laut sebagai media diplomasi.

Konsep pemikiran tersebut sangat diperlukan agar tidak menjadikan dan menganggab laut sebagai rintangan, kendala atau hambatan sebagaimana dihembuskan oleh pihak-pihak asing yang tidak menginginkan kemajuan bagi bangsa Indonesia dan Negara Indonesia. Setelah era kemerdekaan, bangsa Indonesia mulai menata kembali untuk bisa mengembalikan jiwa kebaharian dan melaksanakan pembangunan di bidang kelautan, meskipun belum bisa maksimal. Hal ini didasari pada kesadaran akan ancaman yang mungkin timbul karena faktanya bahwa wilayah laut merupakan wilayah terbuka, maka dengan leluasa kekayaan laut Indonesia berfotensi untuk dimanfaatkan bangsa lain tanpa ada kemampuan untuk melindunginya. Perkiraan ancaman dan gangguan lainnya yang mungkin dihadapi Indonesia kedepan antara lain meliputi kejahatan lintas Negara, seperti penyeludupan, pencurian ikan atau penangkapan ikan illegal, imigrasi gelap, perompakankan dilaut, aksi radikalisme, konflik komunal, **pencemaran dan perusakan ekosistem**, sampai kepada dampak bencana alam.

Mencermati dinamika konteks tersebut diatas, maka dilaksanakan perumusan kebijakan-kebijakan Strategi Pengamanan Wilayah Nasional, yang bertujuan untuk merumuskan kebijakan strategi pengamanan wilayah nasional terutama laut, sebagai Negara kepulauan yang mempunyai posisi geostrategis sangat unggul di lintasan jalur pelayaran manca Negara. Sasaran yang ingin dicapai dari perumusan kebijakan ini adalah tersusunnya kebijakan strategi pengamanan wilayah nasional yang dapat dijadikan masukan dalam perumusan operasional strategi pertahanan keamanan dan pengembangan wilayah Negara maritim yang tangguh.[1]

Sesuai dengan judul makalah ini dan untuk lebih mengarah kepada pokok permasalahan yang ingin dikemukakan, yakni mengenai Upaya Penegakan Hukum Pidana Lingkungan dan Penanggulangan Pencemaran di Perairan sebagai bentuk Perlindungan Lingkungan Maritim. Maka mengingatkan kita untuk memahami tentang dunia maritime atau pelayaran, dimana kepastian hukum untuk melindungi lingkungan maritim telah disebutkan dalam ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan, baik ketentuan nasional maupun internasional.

Pada tanggal 07 Mei 2008 telah diundangkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dengan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. Undang-Undang ini terdiri dari 355 Pasal dalam 22 Bab yang merupakan pengganti Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, dan mengenai Perlindungan Lingkungan Maritim telah diatur dalam pasal 226 sampai dengan pasal 242, dengan pasal-pasal mengenai ketentuan pidana, yakni pasal 324 sampai dengan pasal 329. Pengertian Lingkungan Maritim menurut Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 angka 57, "*Perlindungan Lingkungan Maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran".*

Sorotan utama dalam hal ini yakni penyebab terjadinya perusakan lingkungan perairan adalah Pencemaran dari Kapal baik karena muatannya (tumpahan muatan minyak), maupun karena limbah bahan bakarnya. Muatan kapal itu sendiri bisa sudah merupakan muatan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (LB3) dari hasil pengumpulan yang kemudian dikapalkan. Sedangkan pengoperasian kapal itu sendiri juga menghasilkan limbah seperti olie bekas dan air kotor yang

[1] Ratno Ripai.*Makalah Wawasan Kemaritiman Lingkungan Maritim*. https://lingmaritim.blogspot.co.id. 2015. diakses pada tanggal 15/05/2017.

apabila dibuang kelaut dapat mengakibatkan rusaknya lingkungan perairan atau yang disebut pencemaran dilaut atau sungai.

Pencemaran Laut menurut **Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut** : *Masuknya atau dimasukannya makhluk hidup, zat, energy, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ketingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu adan/atau fungsinya.*

Banyak penyebab sumber pencemaran air, tetapi secara umum dapat dikategorikan menjadi 2 (dua) yaitu sumber kontaminan langsung dan tidak langsung. Sumber langsung meliputi efluen yang keluar dari industry, TPA sampah, rumah tangga dan sebagainya. Sumber tak langsung adalah kontaminan yang memasuki badan air dari tanah, air tanah atau atmosfir berupa hujan. Pada dasarnya sumber pencemaran air berasal dari industri, rumah tangga (permukiman) dan pertanian.

Pencemaran air dapat berdampak sangat luas, misalnya dapat meracuni air minum, meracuni makanan hewan, menjadi penyebab ketidak seimbangan ekosistem sungai dan danau, pengrusakan hutan akibat hujan asam dan sebagainya. Dibadan air, sungai dan danau , nitrogen dan fosfat dari kegiatan pertanian telah menyebabkan pertumbuhan air yang di luar kendali yang disebut eutrofikasi (eutrofication). Ledakan tumbuhan tersebut menyebabkan oksigen yang seharusnya digunakan bersama oleh seluruh hewan/tumbuhan air, menjadi berkurang. Ketika tanaman air tersebut mati dan aktifitas bakteri akan menurun.

Dari uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengakaji terhadap permasalahan yang ada dan sangat ingin membahas permasalahan tersebut serta selanjutnya akan dituangkan dalam bentuk makalah yang penulis beri judul :

"UPAYA PENEGAKAN HUKUM PIDANA LINGKUNGAN DAN PENANGGULANGAN PENCEMARAN DI PERAIRAN SEBAGAI BENTUK PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM "

METODOLOGI

Penelitian ini merupakan penelitian normatif yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka yang terdiri dari data primer dan data sekunder. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan konseptual yang mengutip pendapat ahli hukum berkenaan dengan hukum lingkungan. Selain itu, penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan dengan menyertakan diantaranya Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, Peraturan Menteri Perhubungan No. 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan. Adapun sumber data yang digunakan terbagi menjadi 2, data primer yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan data sekunder yang terdiri dari buku, jurnal hukum dan pendapat para ahli hukum yang berkenaan dalam permasalahan dalam penelitian ini. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara menelusuri sumber data primer dan data sekunder yang diperlukan dan berkaitan dengan penelitian dengan mengunjungi perpustakaan dan melakukan penelusuran melalui media internet.

HASIL DAN PEMBAHASAN

KEMARITIMAN

Pengertian kemaritiman yang selama ini oleh masyarakat umum adalah menunjukan kegiatan di laut yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan, sehingga kegiatan di laut yang menyangkut eksplorasi, eksploitasi atau penangkapan ikan bukan merupakan kemaritiman. Maka pengertian kemaritiman yang demikian ini dalah pengertian yang sempit, karena hanya berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan melalui laut saja. Sedangkan pengertian lain dari kemaritiman yang berdasarkan pada termonologi adalah mencakup ruang/wilayah permukaan laut , pelagik dan

mesopelagik yang merupakan daerah subur, dimana pada daerah ini terdapat kegiatan seperti pariwisata, lalu-lintas, pelayaran dan jasa-jasa kelautan.

Sejarah membuktikan adanya nuansa kebaharian atau kemaritiman di Indonesia, mulai dari aktifitas penguasaan ruang samudera oleh kerajaan Sriwijaya dan kerajaan Majapahit di Nusantara sampai pada terintegrasinya negara Indonesia dengan sistem ekonomi global dimasa lalu berkaitan dengan dunia kemaritiman. Harga komoditi khususnya rempah-rempah yang begitu tinggi di pasaran dunia telah merangsang para saudagara mancanegara, baik yang diorganisir oleh Negara (portogis bdan spanyol) maupun kongsi-kongsi dagang seperti Verenigde Oost Indische Compagnie (VOC), mengembara melintasi ruang samudera untuk memperoleh komoditi itu langsung dari produsennya, dengan harga beli yang murah dan harga jual dan surplus yang berlipat ganda.

Tiga per empat dari keseluruhan wilayah Indonesia adalah lautan. Didalamnya terdapat lebih dari 17.500 pulau dengan garis pantai sepanjang 81.000 KM yang merupakan garis pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada. Banyak sekali kekayaan laut yang dimiliki Negara kita, sehingga rela atau terpaksa kita wajib memelihara kekayaan laut kita. Bukan hanya dari penjarahan dari para pencuri ikan dan hasil laut lainnya, tetapi juga jangan sampai lingkungan maritim kita yang merupakan titipan dari Tuhan Yang Maha Kuasa ini kita biarkan saja tanpa ada upaya-upaya untuk menanggulangi adanya bahaya perusakan lingkungan laut atau pencemaran yang tentunya akan mengancam dan membahayakan kelangsungan kehidupan semuanya.

Laut kita mengandung banyak sumber daya yang beragam baik yang dapat diperbaharui seperti perikanan, terumbu karang, hutan mangrove, rumput laut, dan plasma nutfah lainnya. Juga sumber daya yang tidak dapat diperbaharui seperti minyak dan gas bumi, barang tambag, mineral, serta energy kelautan seperti gelombang, angin, dan OTEC (Ocean Thermal Energy Conversion : Konversi energi panas laut) yang sedang giat dikembangkan saat ini. Prakiraan nilai ekonomi potensi dan kekayaan laut Indonesia yang telah dihitung para pakar dan lembaga terkait dalam setahun mencapai 149,94 miliar dollar AS atau sekitar Rp. 14.994 triliun. Potensi ekonomi kekayaan laut tersebut meliputi perikanan senilai 31,94 milyar dollar AS, wilayah pesisir lestari 56 milyar dollar AS, bioteknologi laut total 40 milyar dollar AS, wisata bahari 2 milyar dollar AS, minyak bumi sebesar 6,64 milyar dollar AS, dan transportasi laut sebesar 20 milyar dollar AS.

Problematika yang dihadapi dalam Pemanfaatan Kekayaan Laut serta Upaya Perlindungan dalam Pemanfaatan Kekayaan Laut Indonesia

Dengan kekayaan laut yang melimpah ini, sayangnya belum termanfaatkan secara optimal. Sumber daya kelautan yang begitu melimpah ini hanya dipandang "sebelah mata" kalaupun ada kegiatan pemanfaatan sumber daya kelautan, maka dilakukan kurang professional dan ekstratif, kurang mengindahkan aspek kelestariannya. Bangsa Indonesia kurang siap dalam menghadapi segala konsekuensi jati dirinya sebagai bangsa nusantara atau Negara kepulauan terbesar di dunia, karena tidak disertai dengan kesadaran dan kapasitas yang sepadan dalam mengelola kekayaannya.

Di satu sisi Indonesia memposisikan diri sebagai Negara kepulauan dengan kekakayaan lautnya yang melimpah, tetapi disisi lain Indonesia juga memposisikan diri secara cultural sebagai bangsa agraris dengan puluhan juta petani yang masih berada di bawah garis kemiskinan, sedangkan dalam industry modern Negara kita kalah bersaing dengan Negara lain. Semua ini berdampak juga terhadap sektor industri kelautan, sehingga menimbulkan banyak masalah berkaitan dengan pemanfaatan kekakayaan laut. Diantaranya para nelayan Indonesia masih miskin dan tertinggal dalam perkembangan tekhnologi kelautan. Kemiskinan dan kemiskinan yang menyelimuti mereka karena system yang sangat menekan seperti pembelian perlengkapan untuk menangkap ikan yang masih harus lewat rentenir, karena jika melalui Bank prosesnya akan berbelit-belit dan terlalu birokrasi. Juga dengan produksi kelautan yang keadaannya setali tiga uang, terlihat dari rendahnya peranan industri domestik seperti nelayan.

Selain itu banyak nelayan asing yang mencuri ikan di wilayah perairan Indonesia, tiap tahunnya jutaan ton ikan di perairan Indonesia dicuri oleh nelayan asing yang rata-rata peralatan penangkap ikan mereka jauh lebih canggih dibanding peralatan penangkap ikan para nelayan tradisional kita. Kerugian yang diderita oleh negara kita mencapai Rp 18 – 36 trilyun tiap tahunnya. Kurangnya kemampuan TNI-AL dalam mengamankan wilayah laut Indonesia bukan karena ketidak mampuan SDM tetapi kurangnya kapal-kapal perang atau kapal-kapal Patroli lintas batas yang dimiliki, kapal perang yang dimiliki TNI-AL sekarang jauh dari mencukupi untuk bisa mengamankan seluruh wilayah perairan Indonesia yang mencapai 5,8 KM^2 , setidaknya TNI-AL harus memiliki 500 unit kapal perang dengan berbagai jenis. Ada beberapa faktor yang menyebabkan pemanfaatan laut sebagai potensi bangsa yang dahsyat itu terabaikan, diantaranya ; lemahnya pengamanan, lemah pengawasan, dan lemah koordinasi dari negara.

Negara perlu mempunyai kebijakan kelautan yang jelas dan bervisi kedepan karena menyangkut geopolitik dan kebijakan-kebijakan dasar tentang pengelolaan sumber daya kelautan. Kebijakan mengenai berbagai terobosan termasuk pencegahan pencemaran atau perusakan ekosistem laut untuk mendayagunakan sumber daya kelautan secara optimal dan lestari sebagai keunggulan kompetitif bangsa.

Mengingat potensi sumber daya laut yang kita miliki sangat besar, mka kekayaan laut ini harus menjadi keunggulan kompetitif bangsa Indonesia, yang dapat menghantarkan bangsa kita menuju bangsa yang adil, makmur, dan mandiri. Untuk mewujudkan cita-cita tersebut perlu adanya koordinasi berbagai pihak dan dukungan dari masyarakat. Seyogianya harus ada perubahan paradigma pembangunan nasional di masyarakat kita dari land-based development menjadi ocean-based development. Pembangunan di darat harus disinergikan dan diintegrasikan secara proposional dengan pembangunan sosial ekonomi di laut.[2]

PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM MENURUT UU RI NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN

Menurut Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pasal 1 angka 57 **Perlindungan Lingkungan Maritim adalah** setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan Pelayaran. Sangat jelas dan terang bahwa yang menjadi soroton terhadap terganggunya Lingkungan Maritim adalah akibat kegiatan kapal-kapal yang dioperasikan. Maka dalam Bab XII UU RI No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mulai pasal 226 sampai dengan pasal 240 telah mengatur tentang Penyelenggaraan Perlindungan Lingkungan Maritim.

Pasal 226 ayat (1) "Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim dilakukan oleh Pemerintah". Pasal ini menimbulkan pertanyaan apakah mungkin Pemerintah sendiri selaku penyelenggara dapat melakukan penyelenggaraan perlindungan terhadap lingkungan maritim ? Tentu saja tidak, Pemerintah hanya terbatas pada pelaksana, pengamat, dan pengawas terhadap diberlakukannya peraturan perundang-undangan yang terkait dengan masalah Perlindungan Lingkungan Maritim. Selebihnya adalah peran serta masyarakat, khususnya masyarakat maritim yang dalam hal ini para Nakhoda, para awak kapal, para pemilik kapal, para penumpang, para pemilik barang/muatan. Bahkan instansi pemerintah yang memikul beban dalam hal ini yakni Direktorat Jenderal Perhubungan laut dan seluruh jajarannya, tidak pula akan mampu berkerja sendiri tanpa bekerja sama dengan instansi terkait termasuk para stick holder.

Pasal 226 ayat (2) "Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilalukan melalui ;

a. Pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari pengoperasian kapal ; dan
b. Pencegahan dan pennaggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.

Selanjutnya pasal 226 ayat (3) "Selain pencegahan dan penanggulangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) perlindungan lingkungan maritime juga dilakukan terhadap ;

a. pembuangan limbah di perairan ; dan
b. penutuhan kapal.

Dengan demikian sudah dapat dipahami bahwa ; Setiap Awak Kapal Wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal, demikian dimaksud pasal 227. Dewasa ini masalah

[2] Ibnu Razak. *Op.cit.hlm.8*

Perlindungan Lingkungan Maritim tidak semata-mata membicarakan bagaimana menanggulangi pencemaran, tetapi sudah beralih kepada bagaimana agar tidak terjadi pencemaran, bersifat proaktif (*Pollution Prevention Pays*). Biaya-biaya yang dikeluarkan untuk keperluan lingkungan sudah diinternalisasikan menjadi anggaran operasi. Di Pertamina Lindungan Lingkungan merupakan bagian yang tidak terpisah dengan kegiatan operasi perusahaan, setiap direktorat memiliki bagian yang bertanggung jawab terhadap Lindungan Lingkungan (LK3). Masalah pencegahan agar tidak terjadi pencemaran ini sesuai dengan amanat pasal 228 ayat (1) yang berbunyi "Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran minyak dari kapal yang mendapat pengesahan dari Pemerintah" dan ayat (2) berbunyi "Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi pola penanggulangan pencemaran minyak dari kapal yang mendapat pengesahan dari Pemerintah".

Singkatnya dari pasal 226 hingga pasal 232 UU RI No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran merupakan langkah-langkah kebijakan hukum yang telah diambil oleh Pemerintah dan dituangkan dalam bentuk Undang-Undang Pelayaran atau sebagai upaya-upaya Normatif, sehingga menjadi rambu-rambu bagi pihak yang terkait dengan pengoperasian kapal di perairan Indonesia. Kemudian pasal 233 mengenai kewajiban untuk memperhatikan spesifikasi kapal untuk kapal yang mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun. Sedangkan pasal 234 hingga pasal 238 mengatur tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan Kepelabuhan. Dan pasal 239 dan pasal 240 ketentuan mengenai pembuangan Limbah di Perairan.

Untuk dapat di patuhinya ketentuan-ketentuan administrasi tersebut diatas yang merupakan ancaman bahaya kerusakan bagi lingkungan dan kesehatan bahkan jiwa manusia. Maka di dalam Undang-undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terhadap para pelaku baik perseorangan maupun korporasi diberikan sanksi pidana khusus, sebagaimana disebutkan dalam pasal 324 hingga pasal 329 berlaku bagi seluruh seluruh rakyat Indonesia khususnya yang terkait dengan kegiatan Pelayaran atau masalah Kemaritiman.

Selain undang-undang Pelayaran tersebut diatas, bahkan beberapa dasar hukum nasional terhadap pencemaran di laut adalah ;

a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.
b. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan laut.
c. Perpres Nomor 109 Tahun 2006 Tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut.
d. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.
e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan

UPAYA PENEGAKAN HUKUM PIDANA LINGKUNGAN DAN PENANGGULANGAN PENCEMARAN DI PERAIRAN SEBAGAI BENTUK PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

Penegakan Hukum Pidana Lingkungan Maritim

Pemerintah Republik Indonesia sangat serius terhadap masalah penanggulangan pencemaran laut demi memelihara dan mempertahankan kelestarian ekosistem laut yang termasuk dalam wilayah perairan NKRI. Namun demikian, tidaklah cukup hanya dengan tersusunnya kebijakan strategi pengamanan wilayah nasional, terutama laut. lebih di utamakan lagi penegakan hukum yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku sehingga meningkatnya keselamatan dan berkurangnya pencemaran laut di wilayah perairan Indonesia. Pemerintah Indonesia memang harus selalu maksimal untuk melakukan pengamatan dan pengawasan terhadap ditaatinya peraturan perundang-undangan, misalnya di bidang pelayaran.

Mengingat pentingnya upaya-upaya meningkatkan keselamatan dan mengurangi pencemaran laut di wilayah perairan Indonesia dalam rangka perlindungan lingkungan maritim, termasuk penanggulangan pencemaran di Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) Pelabuhan, maka Pemerintah telah dengan tegas melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa **setiap awak kapal Wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal.** Maka setiap awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal, sebagaimana dimaksud pasal 227 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 300.000.000, 00 (tiga ratus juta rupiah) demikian bunyi pasal 324 UU RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Kemudian oleh UU RI No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, ditegaskan kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran minyak dari kapal yang mendapat

pengesahan dari Pemerintah. Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi pola penanggulangan pencemaran minyak dari kapal yang mendapat pengesahan dari Pemerintah. Selanjutnya ditegaskan larangan kepada setiap kapal untuk tidak melakukan pembuangan limbah, air balas, kotoran, sampah, serta bahan kimia berbahaya dan beracun ke perairan. Bahkan ditegaskan larangan kepada setiap kapal untuk tidak mengeluarkan gas buang melebihi ambang batas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bukan hanya itu, Pemerintah melalui Undang-Undang Pelayaran menunjuk setiap nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal atau dari kegiatannya. Juga setiap nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib segera melaporkan kepada Syahbandar terdekat atau unsur Pemerintah lain yang terdekat mengenai terjadinya pencemaran perairan yang disebabkan oleh kapalnya atau yang bersumber dari kegiatannya, demikian dimaksud pasal 230 ayat (1) dan ayat (2).

Unsur Pemerintah lainnya yang telah menerima informasi tentang adanya pencemaran wajib meneruskan laporan mengenai adanya pencemaran perairan kepada Syahbandar terdekat atau kepada institusi yang berwenang. Maka Syahbandar segera meneruskan laporan kepada institusi yang berweang untuk penanganan lebih lanjut. Kepada Pemilik atau operator kapal dinyatakan bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya, dan untuk memenuhi tanggung jawab tersebut pemilik atau operator kapal wajib mengasuransikan kapalnya, demikian dimaksud pasal 231 ayat (1) dan ayat (2).

Mengenai Pengangkutan Limbah bahan berbahaya dan beracun telah ditegaskan dalam pasal 233 yang berbunyi ;

(1) Pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk pengangkutan limbah.

(2) Spesifikasi kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan tata cara pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri.

(3) Kapal yang mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun wajib memiliki standar operasional dan prosedur tanggap darurat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Upaya-upaya Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan berdasarkan PM. 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan

M. Hadin Muhjad, 2016 seorang Guru Besar pada Program Magister Ilmu Hukum ULM Banjarmasin dalam bukunya yang berjudul Hukum Lingkungan : Sebuah Pengantar untuk konteks Indonesia halaman 36, menjelaskan mengenai Instrumen Pencegahan Pencemaran dan/atau Kerusakan Lingkungan, secara rinci, jelas dan terang, antara lain ;

> Bahwa tanggungjawab pengelolaan lingkungan ada pada Pemerintah yang membawa konsekuensi terhadap kelembagaan dan kewenangan bagi Pemerintah untuk melakukan pengelolaan lingkungan. Dalam hukum karenanya pengelolaan lingkungan menjadi bagian dari Hukum Administrasi. Sebagai hukum administrasi dengan sifatnya yang instrumental, maka fungsi yang menonjol dalam hukum lingkungan administrasi adalah bersifat preventif berupa pencegahan terhadap pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan.
>
> Ungkapan tersebut diatas sesuai sesuai dengan Pasal 13 ayat (1) UUPLH yang menyebutkan bahwa Pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup dilaksanakan dalam rangka pelestarian fungsi lingkungan hidup. Kemudian ayat (2) menyebutkan bahwa Pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi : a. pencegahan, b. penanggulangan, dan c. pemulihan. Mengenai pelaksana pengendalian disebutkan pada ayat (3) bahwa Pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup sebagaimana

dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan sesuai dengan kewenangan, peran, dan tanggungjawab masing-masing.[3]

Pengertian Perlindungan Lingkungan Maritim baik menurut UU RI No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran maupun menurut PP No.21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, adalah ; setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran.

Berdasarkan Undang-undang dan Peraturan Pemerintah tersebut diatas, maka oleh Pemerintah dalam hal ini Menteri Perhubungan Republik Indonesia telah membuat Peraturan yakni, Peraturan Menteri Perhubungan No. 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan yang ditetapkan di Jakarta pada tanggal 24 Mei 2013 da dibuat dalam Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 731.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan merupakan pelaksanaan dari pasal 23 PP No. 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, yang berbunyi ; *Ketentuan lebih lanjut mengenai prosedur, personil, peralatan dan bahan, serta latihan penanggulangan pencemaran diatur dengan Peraturan Menteri.*

PP No. 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim pada Bab IV mengenai Pencegahan Pencemaran dari Kegiatan di P elabuhan

Pasal 17

(1) Setiap pelabuhan yang dioperasikan wajib memenuhi persyaratan untuk mencegah timbulnya pencemaran yang bersumber dari kegiatan di pelabuhan termasuk di terminal khusus.
(2) Persyaratan sebagaimanan dimaksud pada ayat (1) meliputi tersedianya pasilitas :
    a. penampungan limbah ; dan
    b. penampungan sampah
(3) Kegiatan di pelabuhan termasuk di terminal khusus sebagaimanan dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan kepelabuhanan, pembangunan, perawatan, dan perbaikan kapal.
(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis peralatan pencegahan pencemaran di pelabuhan termasuk di terminal khusus diatur dengan Peraturan Menteri.

Selanjutnya Bab V mengenai Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan

Pasal 18

(1) Setiap kapal, unit kegiatan lain, dan kegiatan kepelabuhanan wajib memenuhi persyaratan.
(2) Persyaratan penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
    a. prosedur ;
    b. personil ;
    c. peralatan dan bahan ; dan
    d. latihan.

Pasal 19

(1) Prosedur penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 17 ayat (2) huruf a terdiri atas :
    a. prosedur penanggulangan pencemaran teir 1 ;
    b. prosedur penanggulangan pencemaran teir 2 ; dan
    c. prosedur penanggulangan teir 3

[3] M.Hadin Muhjad. 2015.Hukum Lingkungan : Sebuah Pengantar untuk Konteks Indonesia, Yogyakarta : Genta Publishing.

(2) Setiap prosedur penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat :

a. struktur, tanggung jawab, tugas, fungsi, dan tata kerja organisasi operasional ;

b. system pelaporan dan komunikasi ; dan

c. pedoman teknis operasi.

Pasal 20

(1) Personil penanggulangan pencemaran sebagimana dimaksud dalam pasal 17 ayat (2) huruf b diatur berdasarkan tingkat kompetensi yang terdiri atas :

a. operator atau pelaksana ;

b. penyelia (supervisor) atau komando lapangan (on scene commander) ; dan

c. manager atau administrator.

(2) Kompetensi personil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperoleh melalui pelatihan :

a. tingkat 1, untuk personil operator ;

b. tingkat 2, untuk penyelia (supervisor) atau komando lapangan (on scane commander); dan

c. tingkat 3, untuk manager atau administrator.

Pasal 21

Peralatan dan bahan sebagaimana dimaksud dalam pasal 18 ayat (2) huruf c paling sedikit terdiri atas ;

a. alat pelokalisir (oil boom) ;

b. alat penghisap (skimmer) ;

c. alat penampung sementara (temporary storage) ;

d. bahan penyerap (sorbent) ; dan

e. bahan pengurai (dispersant).

Pasal 22

(1) Latihan sebagaimanan dimaksud dalam pasal 18 ayat (2) huruf d dilakukan untuk memastikan kesiapan dan kesiagaan personil, peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran, serta uji coba prosedur yang telah ditetapkan.

(2) Latihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas ;

a. latihan komunikasi dan laporan ;

b. latihan kering (table top exercise) ;

c. latihan penggelaran peralatan (deployment equipment exercise) ; dan

d. latihan gabungan dan terpadu.

Pasal 23

Ketentuan lebih lanjut mengenai **prosedur, personil, peralatan dan bahan, serta latihan** penanggulangan pencemaran diatur dengan Peraturan Menteri.

Untuk dapat melaksanakan ketentuan pasal 23 tersebut diatas, maka Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang penanggulangan pencemaran di perairan dan pelabuhan. **Prosedur penanggulagan pencemaran menurut PP No. 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan**

Prosedur penanggulangan pencemaran dimaksud dijekaskan dalam Bab III Prosedur pasal 5 dan pasal 6 sebagai berikut ;

Pasal 5

(1) Prosedur sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (2) huruf a terdiri atas ;
   a. prosedur penanggulangan pencemaran tier 1 ;
   b. prosedur penenggulangan pencemaran tier 2 ; dan
   c. prosedur penanggulangan pencemaran tier 3.

(2) Setiap unit kegiatan lain dan pelabuhan wajib memiiliki prosedur penanggulangan pencemaran tier 1

(3) Prosedur penanggulangan pencemaran tier 2 dan prosedur penanggulangan pencemaran tier 3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan huruf c disesuaikan dengan kondisi dan tingkat pencemamaran berdasarkan peraturan perundang-undangan.

(4) Prosedur penanggulangan pencemaran tier 1 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dilaksanakan pada penanggulangan pencemaran yang terjadi di perairan dan/atau pelabuhan yang bersumber dari kapal, unit kegiatan lain, dan kegiatan kepelabuhanan yang mampu ditangani oleh personil, peralatan, dan bahan yang tersedia pada unit kegiatan lain dan pelabuhan.

(5) Prosedur penanggulangan pencemaran tier 2 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, dilaksanakan pada penganggulangan pencemaran yang terjadi di perairan dan/atau pelabuhan yang bersumber dari kapal, unit kegiatan lain, dan kegiatan kepelabuhanan yang tidak mampu ditangani oleh personil, peralatan, dan bahan yang tersedia pada unit kegiatan lain dan pelabuhan berdasarkan tingkatan tier 1.

(6) Prosedur penanggulangan pencemaran tier 3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, dilaksabakan pada penanggulangan pencemaran yang terjadi di perairan dan/atau pelabuhan yang bersumber dari kapal, unit kegiatan lain, dan kegiatan kepelabuhanan yang tidak mampu ditangani oleh personil, peralatan, dan bahan yang tersedia di suatu wilayah berdasarkan tingkatan tier 2 atau menyebar melintasi batas wilayah Neragara Kesatuan Republik Indonesia.

Pasal 6

(1) Setiap prosedur penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 ayat (1) paling sedikit memuat ;
   a. struktur , tanggung jawab, tugas, fungsi, dan tata kerja organisasi operasional ;
   b. sistem pelaporan dan komunikasi ; dan
   c pedoman teknis operasi.

(2) Struktur dan tata kerja organisai opersional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a paling sedikit terdiri atas ;
   a. Koordinator misi (mission Coordinator-MC) ;
   b. Komando lapangan (On Scene Coammander – OSC) ; dan
   c. operator.

(3) Tanggung jawab dan fungsi organisasi operasional sebagimana dimaksud pada ayat (1) a meliputi ;
   a. koordinator misi mempunyai tugas mengkoordinir operasi penanggulangan pencemaran di perairan dan/atau pelabuhan, Koordinator Misi Tier 1 dan 2 bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal, dan Koordinator Misi Tier 3 bertanggung jawab kepada Menteri ;
   b. komando lapangan mempunyai tugas memimpin pelaksanaan operasi penanggulangan pencemaran di perairan dan/atau pelabuhan dan bertanggungan jawab kepada koordinator misi ; dan
   c. operator mempunyai fungsi melaksanakan operasi penanggulangan pencemaran di perairan dan/atau pelabuhan dan beratnggung jawab kepada komando lapangan.

(4) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a, koodinator misi mempunyai tugas ;

a. mengaktifkan prosedur penanggulangan pencemaran ;
b. menunjuk dan mengkukuhkan komando lapangan ;
c. merencanakan dan menetapkan strategi operasi penanggulangan pencemaran ;
d. mengkoordinasikan dukungan sumber daya personil, peralatan, dan lainnya ;
e. menyatakan pemberhentian operasi penanggulangan pencemaran ; dan
f. melaksanakan urusan administrasi dan dukomentasi operasi penanggulangan pencemaran.

(5) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud ayat (3) huruf b, komando lapangan mempunyai tugas ;
a. memimpin dan memegang komando dalam operasi penanggulangan pencemaran dan penenggulangan dampak pencemaran serta operasi lainnya ;
b. melaksanakan strategi penanggulangan pencemaran ;
c. meminta dukungan simber daya yang diperlukan kepada coordinator misi ;
d. mengarahkan dukungan sumber daya dari unit kegitan lain dan pelabuhan ;
e. mengumpulkan informasi data pencemaran dan kondisi lingkungan di wilayah pencemaran, dan
f. melaporkan pelaksanaan operasi penanggulangan pencemaran kepada koordinator misi.

(6) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c, operator mempunyai tugas ;
a. mencari data pencemaran dan kondisi lingkungan diwilayah pencemaran ;
b. menyiapkan dan mengoperasikan peralatan penanggulangan pencemaran ;
c. menghentikan sumber tumpahan bahan pencemar ;
d. mengambil simple bahan pencemar ;
e. melokalisir , mengambil, dan menampung tumpahan bahan pencemar ;
f. mendispersi tumpahan bahan pencemar ; dan
g. melaporkan pelaksanaan operasi penanggulangan pencemaran kepada komando lapangan.

(7) Sistem pelaporan dan komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

(8) Pedoman tknis operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c meliputi ;
a. penilaian dan pemantauan pencemaran ;
b. penetapan strategi operasi penanggulangan pencemaran ;
c. pengehentian sumber tumpahan bahan pencemar ;
d. pengambilan sample bahan pencemar ;
e. pelokalisiran tumpahan bahan pencemar ;
f. pengambilan tumpahan bahan pencemar ;
g. penampungan tumpahan bahan pencemar ;
h. pendispersi bahan pencemar ;
i. pembuangan bahan pencemar ; dan
j. evaluasi dan penyiapan dokumen operasi penanggulangan pencemaran.

Bab IV

PERSONIL

Pasal 7

(1) Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib memiliki personil penanggulangan pencemaran

(2) Personil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki tingkat kompetensi yang terdiri atas :

a. operator atau pelaksana ;

b. penyelia (supervisor) atau komando lapangan (On Scene Commander) ; dan

c. manager atau administrator

(3) Kompetensi personil sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diperoleh melalui pelatihan :

a. tingkat 1, untuk operator atau pelaksana ;

b. tingkat 2, untuk penyelia (supervisor) atau komando lapangan (One Scene Commander) ; dan

c. tingkat 3, untuk manager atau administrator.

(4) Pelatihan tingkat 1 sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a mencakup materi sekurang-kurangnya terdiri atas ;

a. jenis, sifat, dan karakteristik serta predeksi pergerakan tumpahan minyak dan/atau bahan lain ;

b. strategi penanggulangan ;

c. keselamatan dan kesehatan kerja ;

d. operasional peralatan penanggulangan ;

e. teknik penanggulangan, dengan cara :

1. mekanik ;

2. kimia ; dan

3. biologi.

f. pengangkutan, penyimpanan, dan pembuangan akhir hasil penanggulangan ;

g. pembersihan pantai ;

h. perawatan dan pemeliharaan peralatan ;

i. teknik pengambilan sample bahan pencemar, air, dan biota ;

j. latihan kering (table top exercise) termasuk latihan komunikasi ; dan

k. latihan penggelaran peralatan (equipment deployment exercise).

(5) pelatihan tingkat 2 sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b mencakup materi sekurang-kurangnya :

a. jenis, sifat, dan karakteristik serta dampak tumpahan minyak dan/atau bahan lain ;

b. prediksi pergerakan tumpahan minyak dan/atau bahan lain ;

c. kajian tumpahan minyak dan/atau bahan lain ;

d. pelokalisiran, perlindungan, dan pengambilan kembali tumpahan minyak dan/atau bahan lain ;

e. penggunaan dispersant ;

f. pembersihan pantai ;

g. keselamatan di lokasi musibah ;

h. pengangkutan, penyimpanan, dan pembuangan hasil penanggulangan ;

i. perencanaa operasional ;

j. pengumpulan bukti dan dokumentasi ;

k. manajemen komando dan pengendalian ;

l. tanggung jawab dan kompensasi ;

m. komunikasi dan informasi ;

n. latihan manajemen musibah ;

0. penghentian operasi penanggulangan dan evaluasi ; dan

p. pemberitaan kepada media dan masyarakat.

(6) Pelatihan tingkat 3 sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c, mencakup materi sekurang-kurangnya terdiri atas :

a. peran dan tanggung jawab administrator atau manajer ;

b. penyebab dan dampak dari pencemaran minyak dan/atau bahan lain ;

c. kebijakan dan strategi penanggulangan ;

d. rencana tanggab darurat ;

e. sturktur, tanggung jawab, tugas, fungsi dan tata kerja organisasi opersional ;

f. peraturan nasional dan konvensi internasional serta kerjasama internasional ;

g. manajemen krisis ;

h. pemberitaan kepada media dan masyarakat ;

i. aspek administrasi dan finansial dari penanggulangan pencemaran ;

j. tanggung jawab dan kompensasi ; dan

j. kebijakan penghentian operasi penanggulangan.

(7) Kompetensi personil sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibuktikan dengan sertifikat keterampilan yang dikeluarkan oleh lembaga dan/atau badan pelatihan yang telah disetujui oleh Direktur Jenderal.

Pasal 8

(1) Setiap pelabuhan dan unit kegitan lain wajib memiliki personil dengan tingkat kompetensi paling sedikit terdiri atas ;

a. 6 (enam) orang operator atau pelaksana ;

b. 1(satu) orang penyelia atau komando lapangan ; dan

c. 1 (satu) orang manajer atau administrator.

(2) Kewajiban pelabuhan dan unit kegiatan lain untuk memiliki personil sebagimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dapat disediakan oleh perusahaan yang bergerak dibidang penanggulangan pencemaran yang berbadan hukum Indonesia dan/atau koperasi yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

(3) Penyediaan personil sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibuktikan dengan surat perjanjian

(4) Setiap personil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus tersedia di lokasi pelabuhan dan unit kegiatan lain.

Bab V

PERALATAN DAN BAHAN

Pasal 9

(1) Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib memiliki peralatan dan bahan.

(2) Peralatan dan bahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit terdiri atas :

a. alat pelokalisir (oil boom) ;

b. alat penghisap (skimmer) ;

c. alat penampung sementara (temporary storage) ;

d. bahan penyerap (sorbent) ; dan

e. bahan pengurai (dispersant)

(3) Untuk mengoperasikan peralatan dan bahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib menyediakan sarana mobilisasi peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran.

Bab VI

LATIHAN

Pasal 16

(1) Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib melaksanakan latihan penanggulangan latihan.

(2) Latihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan untuk memastikan kesiapan dan kesiagaan personil, peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran, serta uji coba perosedur yang telah ditetapkan.

(3) Latihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas :

a. latihan komunikasi dan pelaporan ;

b. latihan kering (table top exercise) ;

c. latihan penggelaran peralatan (deployment equipment exercise) ; dan

d. latihan gabungan dan terpadu

KESIMPULAN

A. KESIMPULAN

1. Pentingnya Penegakan Hukum Pidana dalam rangka melestarikan Lingkungan Maritim

Dalam rangka melestarikan Lingkungan Maritim tidak cukup hanya menjadi beban salah satu institusi saja, hal ini disebabkan berbagai macam kegiatan di perairan yang dapat mengakibatkan kerusakan lingkungan atau pencemaran. Kemaritiman bukan sekedar kegiatan di laut yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan saja, sehingga kegiatan dilaut yang menyangkut eksplorasi dan ekploitasi atau penangkapan ikan dianggab bukan kemaritiman, ini adalah pengertian yang sempit.

Pengertian kemaritiman berdasarkan pada termonologi adalah mencakup ruang/wilayah permukaan laut, pelagik dan mesopelagik yang merupakan daerah subur, dimana pada daerah ini terdapat berbagai kegiatan, seperti ;pariwisata, lalu-lintas, pelayaran, dan kegiatan-kegiatan jasa-jasa kelautan lainnya. Untuk dapat mengambil manfaat kekayaan laut, pemerintah tidak cukup hanya dengan sistem pengamanan atau ekplorasi yang handal saja. Upaya-upaya terkait dengan keselamatan berlayar, Penegakan Hukum Pidana, penanggulangan pencemaran laut dan mencegah terjadinya pencemaran di daerah lingkungan kerja (DLKr) pelabuhan, harus mendapat perhatian yang serius dan mendapat posisi atas dalam pengambilan kebijakan masalah kelautan.

Negara kita perlu mempunyai kebijakan kelautan yang jelas dan bervisi kedepan karena menyangkut geopolitik dan kebijakan-kebijakan dasar tentang pengelolaan sumber daya kelautan. Kebijakan mengenai berbagai terobosan termasuk pencegahan pencemaran atau perusakan ekosistem laut, untuk mendayagunakan sumber daya kelautan secara optimal dan lestari sebagai keunggulan kompetitif bangsa yang dapat mengantarkan bangsa ini menuju bangsa yang adil, makmur, dan mandiri, karena memiliki sumber daya laut yang sangat besar. Pengertian Perlindungan Lingkungan Maritim adalah : setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran.

Untuk mewujudkan cita-cita tersebut perlu adanya koordinasi berbagai pihak dan dukungan dari masyarakat. Harus ada perubahan paradigma pembangunan nasional di masyarakat kita dari land-based development menjadi ocean-based development. Pembangunan di darat harus disinergikan dan diintegrasikan secara proposional dengan pembangunan sosial ekonomi di laut. Dengan kata lain perlindungan terhadap kemaritiman Indonesia sangat penting dan memerlukan perhatian yang serius. Demikian pula halnya dalam

penegakan hukum pidana di lingkungan Maritim adalah merupakan hal yang sangat penting dan karenanya semua institusi penegak hukum harus bekerja sama dan berani bertindak tegas sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku, dalam hal ini Perhubungan Laut, TNI AL, Polri, Kejaksaan, dan PPNS tertentu.

2. Pentingnya Upaya-upaya Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan.

Upaya-upaya dimaksud telah diatur dan ditetapkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan yang bertolak dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan merupakan pelaksanaan pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim. Pasal 23 dimaksud berbunyi ; *Ketentuan lebih lanjut mengenai prosedur, personil, peralatan dan bahan, serta latihan penanggulangan pencemaran diatur dengan peraturan Menteri.* Dalam PM 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan, mengenai Prosedurnya telah diatur dalam pasal 5 dan pasal 6, dan mengenai Personil diatur dalam pasal 7 dan pasal 8. Mengenai Peralatan dan Bahan diatur dalam pasal 9 sampai dengan pasal 15 serta mengenai Latihan Penanggulangan telah diatur dalam pasal 16 sampai dengan pasal 21.

Latihan Regional Marine Pollution Exercise 2017 (Regional Marpolex'17) Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 58 Tahun 2013 dalam rangka melaksanakan amanat pasal 16 sampai pasal 21, baru-baru ini atau tepatnya pada tanggal 16 dan 17 Mei 2017 telah dilaksanakan Latihan Regional Penanggulangan Tumpahan Minyak di perairan pelabuhan Benoa Bali/Regional Marine Pollution Exercise 2017 (Regional Marpolex'17). Kegiatan latihan Regional penanggulangan tumpahan minyak ini di hadiri oleh dua Negara tetangga **Philipina dan Japan dan Indonesia** sebagai tuan rumah. Dalam kesempatan ini Philipina menghadirkan sekitar 250 personil sipil dengan empat buah kapal patroli pantai, sedangkan Japan menghadirkan satu regu personil Japan Maritime Safety Agency (JMSA) dengan satu pesawat. Sementara tuan rumah Indonesia telah dipersiapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut atas perintah Menteri Perhubungan sekitar 15 kapal Patroli Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (Indonesian Sea and Coast guard), didukung oleh Helykopter Basarnas, dan sekitar 400 personil untuk turut dalam latihan ini.

Dalam scenario latihan ini sebuah kapal tanker bermuatan bahan bakar ribuan ton dan bertubrukan dengan kapal cargo. Akibat tubrukan tersebut kapal tanker terbakar dan terjadi tumpahan minyak diperairan pelabuhan Benoa Bali. Seluruh ABK kapal tanker berhasil menyelamatkan diri dengan cara menceburkan diri kelaut. Bantuan pertolongan oleh kapal-kapal Patroli KPLP berdatangan untuk mengevakuasi para ABK yang terapung-apung dilaut, pihak Basarnas menggunakan Helikopter untuk menjemput ABK dan membawanya ke dermaga dan kepantai. Empat buah Tougboad bekerja sama untuk memadamkan api yang sedang berkorbar di kapal tanker. Sedangkan penanggulangan pencemaran laut akibat tumpahan minyak dari kapal tanker dilakukan dalam tiga tahapan, yakni ; tier 1, tier 2, dan tier 3.

B. SARAN

1. Penegakan Hukum Pidana di Lingkungan Maritim harus maksimal.

Negara kita perlu mempunyai kebijakan kelautan yang jelas dan bervisi kedepan karena menyangkut geopolitik dan kebijakan-kebijakan dasar tentang pengelolaan sumber daya kelautan. Kebijakan mengenai berbagai terobosan termasuk pencegahan pencemaran atau perusakan ekosistem laut, untuk mendayagunakan sumber daya kelautan secara optimal dan lestari sebagai keunggulan kompetitif bangsa yang dapat mengantarkan bangsa ini menuju bangsa yang adil, makmur, dan mandiri, karena memiliki sumber daya laut yang sangat besar. Karena itu patutlah kita meningkatkan segala usaha untuk dapat mengambil manfaat yang sebesar-besarnya dari kekayaan laut, dengan

tetap melakukan semaksimal mungkin upaya-upaya terhadap perlindungan lingkungan maritime yakni salah satunya melalui Penegakan Hukum Pidana bagi para pelaku pengrusakan lingkungan maritim dan pelaku pencemaran perairan.

2. **Peningkatan upaya-upaya penanggulangan pencemaran di perairan dan pelabuhan.**
   Latihan Regional Marine Pollution Exercise 2017 (Regional Marpolex'17) pada tanggal 16-17 Mei 2017 di perairan pelabuhan Benoa Bali, merupakan implementasi dari ketentuan nasional dan ketentuan Internasional yang harus tetap dilaksanakan secara rutin sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Latihan-latihan penanggulangan pencemaran di perairan dan pelabuhan harus dilakukan sesuai amanat Peraturan Pemerintah yang berlaku, yakni ; PP Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, dengan petunjuk pelaksanaan PM Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan. Pasal 16 ayat (1) PM Nomor 58 tersebut belum terlaksana secara menyeluruh oleh para penyelenggara pelabuhan laut, termasuk pelabuhan kelas I Banjarmasin belum pernah diadakan latihan penanggulangan pencemaran.
   Sedangkan pasal 16 ayat (1) tersebut berbunyi ; *Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib melaksanakan latihan penanggulangan pencemaran.* Upaya-upaya sementara dalam rangka antisifasi terjadinya pencemaran atau bahaya lainnya akibat kegiatan bongkar-muat barang, telah dilakukan oleh Syahbandar Banjarmasin hanya sebatas kewenangan untuk mengatur ketertiban dan keamanan kegiatan di pelabuhan dengan membuat ketentuan-ketentuan didalam Surat Persetujuan, dan pengawasan ketat secara pisik terhadap kegiatan ; pengisian bahan bakar, bongkar-muat barang berbahaya, dan pekerjaan pengelasan kapal (floating repair). Kewenangan ini harus tetap dipertahankan dan terus dikembangkan, agar setiap kegiatan di pelabuhan tidak menjadi ancaman pencemaran atau ancaman bahaya lainnya.

REFERENSI

Literatur :

Muhjad, Hadin.2015.Hukum Lingkungan : Sebuah Pengantar untuk Konteks Indonesia, Yogyakarta : Genta Publishing

Perundang-undangan :

Dephub.2008.Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Jakarta.Ditjenhubla

Menkumham.2009.Undang-Undang No.32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.Jakarta.Menkumham

Dephub.2010.PP No. 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim. Jakarta.Dephub

Menhub.2013.Peraturan Menteri No.58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan.jakarta.Menhub

Internet :

Ripai, Ratno.*Makalah Wawasan Kemaritiman Lingkungan Maritim*.https://lingmaritim.blogspot.co.id.2015.diakses pada tanggal 31/07/2024.

Razzak,Ibnu.*Makalah Lingkungan Maritim*.https://razzakche015.wordpress.com.2016.diakses pada tanggal 30/07/2024.

Pencemaran Laut ditinjau dari Sudut Hukum Lingkungan Internasional. http://lokuasuko.blogspot.co.id.2012.diakses pada tanggal 31/07/2024.