



Analisis Perlindungan Hukum Oleh Dinas Lingkungan Hidup Dari Dampak Pencemaran Yang Bersumber Dari Kapal Di Wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya

Zainuansyah Prasta Regi¹⁾, Subekti²⁾, Dudik Djaja Sidharta³⁾

Fakultas Hukum Universitas Dr. Soetomo Surabaya

zainuansyahprastaregi@gmail.com
subekti@unitomo.ac.id
dudik.djaja@unitomo.ac.id

ABSTRAK

Dampak lalu lintas pelayaran terhadap risiko pencemaran laut akan semakin marak terjadi seiring perdagangan bebas yang telah diterapkan di Indonesia. Penelitian ini mengangkat permasalahan yaitu eksistensi peraturan hukum yang berlaku dalam upaya perlindungan terhadap wilayah Laut Surabaya dari dampak lalu lintas pelayaran dan upaya preventif yang dilakukan DLH Kota Surabaya dalam melindungi Laut Surabaya dari dampak lalu lintas pelayaran. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis sosiologis dengan teknik analisis deskriptif. Hasil dari penelitian ini menyimpulkan bahwa peraturan hukum yang khusus dibuat karena masih bersifat umum dan tidak mengenai pencemaran lingkungan khususnya pada lingkungan laut sebagai dampak lalu lintas pelayaran, sehingga belum ada perlindungan secara khusus terhadap Laut Surabaya. DLH Kota Surabaya sampai saat ini belum melakukan upaya preventif dalam melindungi laut Surabaya terhadap pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran karena kendala wewenang DLH masih cenderung dibatasi dalam upaya melakukan pengawasan kedalam area pelabuhan, yaitu oleh pihak PT. Pelindo III.

Kata-kata Kunci: Perlindungan, Hukum, Lingkungan, Lalu Lintas, Laut.

ABSTRACT

The impact of shipping traffic on the risk of marine pollution will become increasingly widespread as free trade has been implemented in Indonesia. This research raises issues, namely the existence of applicable legal regulations in efforts to protect the Surabaya Sea area from the impact of shipping traffic and preventive efforts carried out by the Surabaya City DLH to protect the Surabaya Sea from the impact of shipping traffic. This research uses a sociological juridical approach with descriptive analysis techniques. The results of this research conclude that special legal regulations are made because they are still general in nature and do not concern environmental pollution, especially in the marine environment as an impact of shipping traffic, so there is no specific protection for the Surabaya Sea. Until now, DLH Surabaya City has not made any preventive efforts to protect Surabaya's seas against marine pollution originating from shipping activities because DLH's authority still tends to be limited in efforts to carry out supervision in the port area, namely by PT. Pelindo III.

Key words: Protection, Law, Environment, Traffic, Marine.

PENDAHULUAN

Pada lingkungan laut terdapat sumber kekayaan alam, baik kekayaan alam hayati maupun non-hayati, sebagai sarana penghubung, media rekreasi, dan lain sebagainya. Oleh karena itu sangat penting untuk melindungi lingkungan laut dari ancaman pencemaran, seperti ancaman pencemaran yang bersumber dari kapal. Hal ini dilakukan agar lingkungan laut dapat



dinikmati secara berkelanjutan, baik bagi generasi sekarang maupun generasi yang akan datang. Dengan demikian, terdapat ketergantungan pada sumber kekayaan alam di laut dalam jumlah dan kualitas yang memenuhi syarat dan tersedia secara berkelanjutan¹. Penegakan hukum lingkungan dapat dimaknai dengan penggunaan atau penerapan instrumen-instrumen dan sanksi-sanksi dalam lapangan hukum administrasi, hukum pidana dan hukum perdata dengan tujuan memaksa subjek hukum yang menjadi sasaran mematuhi peraturan perundang-undangan lingkungan hidup. Penggunaan instrumen dan sanksi hukum administrasi dilakukan oleh instansi pemerintah dan juga oleh warga atau badan hukum perdata. Untuk penggunaan sanksi-sanksi hukum pidana, hanya dapat dilakukan oleh instansi-instansi pemerintah. Sementara itu, penggunaan instrumen hukum perdata, adalah gugatan perdata, dapat dilakukan oleh warga, badan hukum perdata dan juga instansi pemerintah².

Kota Surabaya merupakan salah satu kota pesisir yang ada di Indonesia yang memiliki potensi pada setor perikanan dan kelautan³. Sesuai dengan amanat Undang-Undang Dasar (UUD) 1945 pasal 33 ayat (3) yang berbunyi : bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat⁴. Pada mulanya orang berfikir bahwa dengan melihat luasnya lautan, maka semua hasil buangan sampah dan sisa-sisa industri yang berasal dari aktifitas manusia di daratan seluruhnya dapat di tampung oleh lautan tanpa membuat suatu akibat yang membahayakan. Dengan makin cepatnya pertumbuhan penduduk dunia dan makin meningkatnya lingkungan industri serta lalu lintas laut mengakibatkan makin banyak bahan-bahan yang bersifat racun yang dibuang ke laut dalam jumlah yang sulit untuk dapat dikontrol secara tepat.

Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, khususnya industri perkapalan dewasa ini, seiring dengan peningkatan kebutuhan dari masyarakat internasional mengakibatkan Pemanfaatan laut di bidang pelayaran akan semakin meningkatkan, semakin meningkat pula potensi pencemaran pada lingkungan laut negara pantai.⁵ Pencemaran laut merupakan suatu ancaman yang benar-benar harus ditangani secara sungguh-sungguh. Banyak kejadian dilautan yang menyebabkan tercecernya bahan-bahan yang bersifat racun dalam jumlah yang sangat besar. Pada awalnya pengaturan tentang perlindungan terhadap pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal disebabkan oleh adanya pertentangan antara negara-negara pantai di satu pihak yang menginginkan terlindungi wilayah perairannya. Sedangkan di pihak lainnya yaitu negara-negara pengguna kelautan (*significant naval*), seperti untuk komersil, dan negara-negara maritim yang merasa terancam hak tradisionalnya.⁶

Pencemaran yang bersumber dari kapal umumnya berupa pembuangan rutin yang dilakukan kapal berupa minyak, juga dapat berasal dari pembersihan kapal tanker dan kebocoran kapal pada waktu melakukan pelayaran. Pencemaran dapat pula terjadi sebagai akibat kecelakaan kapal, sehingga kapal tersebut pecah, kandas ataupun terjadinya tabrakan.⁷ Pencemaran atau polusi laut terjadi jika terdapat limbah atau bahan pencemar yang masuk kedalam perairan (laut) sehingga menyebabkan terjadi pencemaran dilaut, mengotori fasilitas pelabuhan, dan membahayakan kehidupan biota laut. Hal tersebut bisa disebabkan oleh kesalahan/kelalaian dari lalu lintas pelayaran, seperti menimbulkan terjadinya tumpahan atau

¹ Suhaidi, "Perlindungan Lingkungan Laut: Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut Dengan Adanya Hak Pelayaran Internasional Di Perairan Indonesia" (Pidato Pengukuhan Guru Besar Bidang Ilmu Hukum Internasional, Medan, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, 2006).

² Wahyu Prawesthi, "Political Forestry in Environmental Law Enforcement and Control for Disaster Reduction," *Jurnal Kajian Politik Dan Masalah Pembangunan* 12, no. 1 (2016).

³ DKPP Surabaya, "Potensi Daerah Hasil Produksi Sektor Perikanan Dan Kelautan Di Kota Surabaya," 2022, <https://dkpp.surabaya.go.id/>.

⁴ UUD, *Undang-Undang Dasar 1945*, 1945.

⁵ Suhaidi.

⁶ Suhaidi, *Perkembangan Konvensi-Konvensi IMO: Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut Dari Pencemaran Yang Bersumber Dari Kapal*, 2005.

⁷ Suhaidi.



genangan minyak/bahan kimia lain yang berasal dari barang muatan, bahan bakar, minyak pelumas atau bahan adiktif.⁸

Masalah pencemaran atau polusi laut akibat dampak negatif pelayaran oleh tumpahnya minyak dari kapal-kapal tanker raksasa, selalu membayangi lautan baik yang menjadi jalur pelayaran maupun tidak. Apalagi mengingat keadaan geografis negara kita yang sebagian besar terdiri atas lautan dan posisi nusantara sebagai daerah lalu lintas kapal tanker antar benua, sehingga hal tersebut akan selalu menjadi resiko pencemaran laut (*sea pollution risk*).⁹ Masalah penting lainnya yang timbul sejak tahun 1960 yaitu masalah pengotoran laut karena minyak atau karena bahan-bahan berbahaya lainnya, misalnya bahan-bahan racun, radio aktif, dan lain-lain.¹⁰

Risiko pencemaran laut (*Sea pollution risk*) ini bisa terjadi dimana-mana tanpa memandang lokasi, selama tempat tersebut masih menjadi jalur lintas dari kapal-kapal laut. Maka kemungkinan risiko pencemaran laut (*sea pollution risk*) bisa terjadi, termasuk di Indonesia yang pada dasarnya sebuah negara kepulauan begitu pula dengan daerah-daerah pesisir yang memiliki pelabuhan besar. Surabaya sebagai pintu masuk perdagangan melalui laut bagi Jawa Timur harusnya sudah lebih peka atau siap menerima resiko dari dampak negatif lalu lintas pelayaran, apalagi melihat Indonesia saat ini sudah masuk dalam *Asean Free Trade Area* (AFTA) serta *Asean China Free Trade Area* (ACFTA). Dimana pintu perdagangan bebas telah dibuka maka pelayaran yang merupakan alat transportasi utama dalam melakukan pengiriman barang lintas Negara pasti akan mengalami peningkatan begitu pula dengan dampak negatif lalu lintas pelayaran akan semakin besar peluang terjadinya seperti, tumpahnya muatan kapal atau bahan bakar kapal yang berbahaya bagi lautan, kecelakaan kapal yang menyebabkan karamnya kapal juga bisa merusak lautan, pencemaran laut karena buangan *ballast* kotor yang tercampur dengan residu/*oil sludge* sering dijumpai di perairan Indonesia.

Lalu lintas pelayaran yang semakin meningkat terjadi sebagai buah dari program perdagangan bebas yang telah dilakukan pemerintah pusat akan berdampak pada lingkungan hidup Surabaya khususnya Laut Surabaya. Pemerintah Kota Surabaya dalam hal ini Dinas Lingkungan Hidup (DLH) Kota Surabaya harus melindungi atau memberikan perlindungan terhadap Laut Surabaya. Berdasarkan pada uraian diatas mengenai dampak negatif dari lalu lintas pelayaran terhadap risiko pencemaran laut (*sea pollution risk*) yang akan semakin marak terjadi seiring perdagangan bebas yang telah dilakukan Indonesia. Maka penulis akan meneliti mengenai kajian terhadap perlindungan hukum terhadap Laut Surabaya dari dampak negatif lalu lintas pelayaran yang dirumuskan permasalahan penelitian ini yang pertama yaitu penerapan peraturan hukum yang berlaku dalam upaya perlindungan terhadap pencemaran lingkungan dari kapal di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan upaya preventif yang dilakukan Dinas Lingkungan Hidup dalam melindungi pencemaran laut dari dampak lalu lintas pelayaran ?

METODE

Metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis sosiologis (sosiologis hukum), dimana metode yuridis sosiologis ini melakukan pendekatan tidak hanya dari kaidah-kaidah hukum yang berlaku saja tapi juga melihat keadaan yang timbul dan berkembang dalam pelaksanaan. Penelitian ini dengan pendekatan deskriptif analitis, yaitu memaparkan dan menganalisis data secara sistematis dengan maksud untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan dan gejala-gejala lainnya. Pada penelitian hukum yang sosiologis, konsep hukum sebagai pranata sosial yang secara nyata dikaitkan dengan variabel-variabel sosial yang lain.¹¹

⁸ P.J. Subagyo, *Hukum Lingkungan Masalah Dan Penaggulangannya* (Jakarta: Rineka Cipta, 2017).

⁹ Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional* (Bandung: Alumni Bandung, 1982).

¹⁰ Hasjim Djalal, *Perjuangan Indonesia Dibidang Laut* (Bandung: Binacipta, 1979).

¹¹ Amirudin and H. Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2019).



Penelitian ini mengambil lokasi di wilayah Kota Surabaya dan penelitian dilakukan pada badan yang berwenang menangani masalah pencemaran terhadap laut di Pelabuhan Tanjung Perak Kota Surabaya yaitu, di wilayah kerja Dinas Lingkungan Hidup (DLH) Kota Surabaya. Hal itu dikarenakan DLH Kota Surabaya juga sebagai unsur penunjang dan sebagai pelaksana tugas pemerintahan daerah di bidang perlindungan terhadap lingkungan termasuk kewenangannya dan penegakan hukum terhadap perlindungan laut.

Teknik pengumpulan data ini peneliti menggunakan wawancara baik secara terbuka maupun secara mendalam untuk memperoleh data yang valid mengenai upaya perlindungan hukum yang dilakukan pemerintah Surabaya yang dijalankan oleh DLH Kota Surabaya. Wawancara dilakukan dengan 3 (tiga) pejabat pada waktu yang berbeda dan masih dalam lingkungan DLH kota Surabaya sebagai berikut:

Tabel 1. Identitas Responden

No.	Jabatan
1	Kepala Bidang Penataan dan Pengawasan Lingkungan Hidup
2	Kepala Sub Koordinator Pengawasan Persetujuan Lingkungan dan Penyelesaian Sengketa Lingkungan Hidup
3	Kepala Sub Koordinator Tata Lingkungan
4	Kepala Bidang Lingkungan, Yayasan Lembaga Bantuan Hukum Indonesia (YLBHI) - Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Surabaya

HASIL DAN PEMBAHASAN

Paparan Data Transportasi Laut dan Dampak Lalu Lintas Pelayaran

Dampak kegiatan bongkar muat di pelabuhan dan korosi pada kapal yaitu limbah dan zat pencemar harus dikelola dengan baik dan mendapat perhatian dari semua pihak. Jika tidak ditangani dan dibiarkan terusmenerus, dampaknya akan sangat merugikan baik bagi lingkungan sekitar maupun manusia¹². Hal tersebut juga didorong pula dengan Indonesia telah masuk ke dalam zona perdagangan bebas (*free trade area*). Berdasarkan data yang diperoleh penulis juga terdapat peningkatan aktifitas pelayaran baik jumlah kapal nelayan yang bertambah serta peningkatan arus keluar masuk di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Hal tersebut akan menjadi ancaman yang cukup meresahkan bagi kelestarian wilayah bahari Kota Surabaya, setelah sumber-sumber pencemaran yang telah terjadi sekarang yang dipaparkan berikut;

Tabel 2. Kedatangan Penumpang Angkutan Laut Luar Negeri dan Dalam Negeri per Bulan

Bulan	Datang – Luar Negeri	Datang – Dalam Negeri
Januari	4.769	26.440
Februari	1.179	24.203
Maret	1.564	26.548
April	552	28.913
Mei	139	90.256
Juni	0	100.896
Juli	0	55.166
Agustus	0	44.447
September	0	35.523
Oktober	0	38.957
November	1.238	37.745
Desember	1.464	47.594

¹² M. Bagus Scheva P. Mahendra and Kabul Fadilah, "Dampak Aktivitas Pelabuhan Surabaya Terhadap Lingkungan Dan Strategi Penanganannya," *JWIKAL-Jurnal Wilayah Kota Dan Lingkungan Berkelanjutan* 2, no. 1 (2023).



Bulan	Datang – Luar Negeri	Datang – Dalam Negeri
Jumlah	10.905	556.688
Rata-Rata	909	46.391

Sumber: Kominfo Surabaya, 2022.¹³

Tabel 3. Data Keberangkatan Penumpang Angkutan Laut Luar Negeri dan Dalam Negeri per Bulan

Bulan	Berangkat – Luar Negeri	Berangkat – Dalam Negeri
Januari	4.766	35.186
Februari	1.176	27.611
Maret	1.558	2.666
April	550	24.583
M e i	2	45.659
Juni	0	114.019
Juli	0	86.737
Agustus	158	57.168
September	0	48.901
Oktober	0	52.382
November	1.114	47.423
Desember	1.454	5.505
Jumlah	10.778	621.379
Rata-Rata	898	45.653

Sumber: Kominfo Surabaya, 2022.

Penerapan Perlindungan Hukum Lingkungan Dalam Upaya Terhadap Dampak Lalu Lintas Pelayaran

Pada kegiatan operasional angkutan laut lainnya, Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya mencatat kedatangan dan keberangkatan bongkar muat tahun 2019 dengan mengelompokkan berdasarkan dalam negeri dan luar negeri. Total keseluruhan kedatangan bongkar muat hewan mencapai 14.814 kali dalam setahun. Dari Total tersebut, jumlah kedatangan bongkar muat dari luar negeri adalah 8.711 kali (setara dengan 58,80%) dan jumlah kedatangan bongkar muat dari dalam negeri adalah 6.103 (setara dengan 41,20%). Sedangkan total keseluruhan keberangkatan bongkar muat hanya 4 kali dalam setahun. Dari Total tersebut, jumlah keberangkatan bongkar muat dari luar negeri tidak ada dan jumlah keberangkatan bongkar muat dari dalam negeri sejumlah 4 kali¹⁴. Membahas mengenai eksistensi peraturan hukum, berarti juga membahas mengenai keberadaan suatu peraturan hukum dalam pelaksanaannya dimasyarakat. Pelaksanaan disini memiliki makna bagaimana peraturan tersebut bisa terlaksana sesuai dengan peruntukan awalnya serta bisa menyelesaikan masalah-masalah yang diatur di dalamnya dan juga bisa memberikan perlindungan kedepannya agar masalah yang terkait tidak terjadi lagi. Melihat masih jarangny kasus yang terjadi terhadap pencemaran laut yang bersumber dari dampak negatif lalu lintas pelayaran bukan berarti pemerintah Kota Surabaya dalam hal ini DLH Kota Surabaya bisa sedikit tenang. Resiko pencemaran laut (*sea pollution risk*) akan selalu menjadi ancaman bagi wilayah laut baik yang menjadi alur lalu lintas pelayaran maupun tidak sama sekali, karena kondisi di laut yang tidak bisa diprediksi seperti tiupan angin, gelombang dan faktor-faktor lain yang dapat menyebabkan pencemaran yang terjadi di laut dapat bergerak kemana saja. Maka dari itu seharusnya pihak pemerintah Kota Surabaya dalam hal ini diwakilkan oleh DLH Kota

¹³ Kominfo Surabaya, *Laporan Statistik Sektoral Kota Surabaya Tahun 2022*, 2022.

¹⁴ Kominfo Surabaya.



Surabaya harus lebih peka dalam memberikan perlindungan terhadap laut, yang sampai saat ini belum terjadi kasus pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran sehingga hal yang tidak diinginkan tersebut tetap tidak akan terjadi diwaktu yang akan datang.

Mengenai keberadaan dari peraturan itu sendiri khususnya yang dikeluarkan oleh pemerintah Kota Surabaya, yang membahas mengenai Lingkungan Hidup, serta terdapat banyak peraturan-peraturan lain yang membahas mengenai perlindungan laut dari pencemaran, termasuk yang bersumber dari dampak negatif lalu lintas pelayaran. Peranan peraturan hukum sangat jelas terlihat, terutama Undang- Undang Nomor 32 Tahun 1999 tentang Lingkungan Hidup, memang banyak undang-undang lain atau peraturan hukum lain tetapi pegangan utamanya yaitu Undang-Undang Nomor 32 Tahun 1999. hal tersebut dikarenakan undang-undang tersebut menjadi undang-undang payung bagi undang-undang lain yang mengatur mengenai lingkungan secara khusus. Adapun beberapa peraturan hukum lain yang mengatur perlindungan terhadap laut dari aktifitas pelayaran yaitu :

- a. Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH), undang-undang ini disebut sebagai undang-undang payung karena digunakan sebagai acuan bagi undang-undang atau peraturan hukum lain yang mengatur secara mendetail tentang lingkungan hidup. Seperti dalam pasal 1 angka 2 ketentuan umum undang-undang ini hanya menyebutkan mengenai Perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup adalah upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan untuk melestarikan fungsi lingkungan hidup dan mencegah terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup yang meliputi perencanaan, pemanfaatan, pengendalian, pemeliharaan, pengawasan, dan penegakan hukum¹⁵.
- b. Undang-Undang Republik Indonesia No. 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Ketentuan-ketentuan mengenai pencemaran laut ini ditentukan dalam pasal 8 angka 1 dan 2. Pasal ini menjelaskan bahwa siapapun yang melakukan aktifitas ataupun kegiatan di wilayah Laut Indonesia sejauh 200 mil laut yang biasa disebut zona ekonomi eksklusif (ZEE), seperti kegiatan pengeboran minyak lepas pantai, penggalian barang tambang di laut, dan aktifitas pelayaran. Semua penyelenggara kegiatan tersebut wajib untuk melakukan pencegahan, pembatasan dan pengendalian terhadap pencemaran laut, walaupun terpaksa untuk melakukan pembuangan ke daerah ZEE harus mendapat izin terlebih dahulu dari pemerintah¹⁶.
- c. Undang-Undang Nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran yang kemudian diganti oleh Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, karena dianggap sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran di Indonesia. Undang-undang pelayaran sangat memberikan prioritas tinggi terhadap perlindungan laut atas pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran seperti yang termuat dalam pasal 1 angka 1 dalam ketentuan umum undang-undang. Dari ketentuan umum undang- undang tersebut saja sudah sangat jelas mengenai upaya perlindungan hukum terhadap wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Ditambah dalam pasal 231 undang-undang yang sama menjelaskan bahwa setiap pemilik kapal atau operator wajib bertanggung jawab atas pencemaran yang terjadi terhadap laut dan untuk memenuhi tanggung jawabnya pihak pemilik atau operator wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.¹⁷
- d. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Dan/Atau Perusakan Laut. Peraturan pemerintah ini dikeluarkan demi menjelaskan secara detail tentang bentuk pengaturan mengenai pencemaran dan/atau perusakan laut, seperti yang tercantum dalam pasal 1 angka 2 ketentuan umum PP ini. PP ini juga menjelaskan secara terperinci mengenai standar baku mutu laut, kriteria baku

¹⁵ UU-RI No.32, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, 2009, 32.

¹⁶ UU-RI No.5, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*, 1983, 5.

¹⁷ UU-RI No.17, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, 2008, 17.



kerusakan laut dan status mutu laut yang diatur dalam pasal 3 sampai dengan pasal 8 PP tersebut.¹⁸

- e. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, ini merupakan peraturan pemerintah yang dibuat demi menjelaskan beberapa pasal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran seperti mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran akibat operasi kapal, akibat aktifitas pelabuhan, serta mengenai pemberian sanksi administratif terhadap pencemaran laut. PP ini menjelaskan secara rinci mengenai kewajiban dari para awak kapal dalam menanggulangi upaya pencemaran di laut serta sumber-sumber pencemarannya yang tercantum dalam pasal 3 angka 1 dan 2. Dipasal berikutnya yaitu pasal 4 menjelaskan standar yang harus dipenuhi dalam setiap pelayaran guna meminimalisir resiko pencemaran yang akan terjadi terhadap laut. PP ini juga mengatur bahwa kapal dengan jenis dan ukuran tertentu wajib membawa peralatan pencegah dan bahan penanggulangan pencemaran di kapal seperti yang termuat dalam Pasal 7 angka 1, sedangkan angka 2 pasal tersebut menjelaskan jenis dan ukuran kapal yang diatur dalam angka 1.¹⁹
- f. Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 13 Tahun 2006 tentang Pengendalian Lingkungan Hidup adalah peraturan daerah yang secara khusus dibuat untuk mengatur mengenai pencemaran terhadap lingkungan secara umum, sedangkan yang membahas mengenai lingkungan laut, pesisir, dan pulau-pulau sekitar yang termuat pada paragraf 2 pasal 38 sampai pasal 40. Yang pada pasal 38 menjelaskan mengenai Kegiatan pencegahan kerusakan wilayah pesisir, laut, dan pulau-pulau kecil. Sedangkan Pasal 39 angka 1 berisi tentang Setiap orang dan/atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan dilarang melakukan kegiatan yang dapat menimbulkan kerusakan pada wilayah pesisir, laut dan pulau-pulau kecil, sedangkan angka 2 menjelaskan jenis kegiatan sebagaimana yang dimaksud angka 1. Berbeda dengan pasal-pasal sebelumnya, pasal 40 menjelaskan mengenai tindakan pencegahan atas terjadinya tumpahan minyak dan pengendalian kapal di wilayah yang menjadi kewenangannya. Perda ini cukup menggambarkan peran pemerintah Kota Surabaya dalam upaya melindungi kelestarian lingkungan hidup pada umumnya dan wilayah laut pada khususnya, serta yang pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran.²⁰

Eksistensi dari peraturan hukum mengenai perlindungan terhadap laut dari dampak negatif lalu lintas pelayaran yang khusus dibuat pemerintah Kota Surabaya atau peraturan hukum lain yang dikeluarkan pemerintah pusat yang berlaku di Surabaya dapat dikatakan sudah cukup baik, tetapi belum terbukti pelaksanaannya. Hal tersebut dikarenakan belum ada kasus yang dapat diselesaikan oleh peraturan-peraturan hukum tersebut, hal ini dikarenakan memang belum ada kasus pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran yang terjadi di Surabaya. Tetapi Peraturan-peraturan hukum terhadap perlindungan laut dari pencemaran akibat dari aktifitas pelayaran sudah yang ada sudah sangat detail dan dapat melindungi wilayah Laut Indonesia pada umumnya dan Laut Surabaya pada khususnya. Meskipun belum ada peraturan khusus yang dikeluarkan Pemerintah Kota Surabaya untuk menangani masalah pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran, namun perda payung yang membahas secara umum tentang perlindungan terhadap lingkungan hidup di Surabaya serta peraturan hukum lain yang telah dijabarkan penulis diatas, dianggap telah cukup baik dan mampu untuk melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran.

¹⁸ PP-RI No.19, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Dan/Atau Perusakan Laut*, 1999.

¹⁹ PP-RI No.21, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim*, 2010.

²⁰ Pemkot Surabaya, *Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 13 Tahun 2006 Tentang Pengendalian Lingkungan Hidup*, 2006.



Keberadaan peraturan hukum dalam memberikan perlindungan terhadap wilayah laut Kota Surabaya, baik yang bersifat nasional maupun khusus wilayah Kota Surabaya sehingga memberikan kewenangan kepada pemerintah Kota Surabaya dalam mengelola sumber daya dilaut dan melestarikannya diperoleh dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah hanya menyebutkan kewenangan secara umum mengenai pengendalian lingkungan hidup tercantum dalam pasal 18, tetapi tidak secara detail mengenai hak yang diperoleh pemerintah kota/kabupaten terhadap wilayah laut. Peranan DLH Kota Surabaya harusnya sudah menyeluruh pada semua unsur lingkungan hidup, termasuk pada wilayah kelautan. Memang melakukan perlindungan terhadap wilayah laut cukup sulit karena dibutuhkan sarana dan prasarana lebih seperti kapal untuk memantau wilayah laut atau sekedar melakukan pengawasan rutin, tentang aktifitas-aktifitas yang terjadi dilaut. Jalan keluar yang mungkin bisa ditempuh oleh pihak DLH Kota Surabaya adalah dengan mengadakan kerja sama dengan pihak polisi air laut (POLAIRUD) Surabaya, juga dengan pihak PT. Pelindo III yang memiliki kewenangan penuh terhadap wilayah pelabuhan, serta dengan dinas perhubungan laut Kota Surabaya. Menyadari kekurangan yang dimilikinya, sudah seharusnya DLH Kota Surabaya menjalin kerja sama dari awal dengan beberapa pihak terkait. Karena masalah pencemaran laut ini merupakan masalah yang sulit dideteksi selain karena memang terletak diwilayah laut serta diperlukan tenaga ahli dibidang tersebut untuk menangani masalah pencemaran di laut. DLH sebagai pelaksana urusan daerah terhadap lingkungan hidup seharusnya bisa lebih peka dan cepat dalam memberikan upaya perlindungan bukan cenderung menunggu terjadi kasus baru bertindak.

Kewenangan yang dimiliki DLH Kota Surabaya sangat kuat karena didukung oleh undang-undang dan telah diperjelas lagi oleh peraturan daerah Kota Surabaya. Hak tersebut seharusnya menjadi pegangan utama yang sangat kuat dari DLH untuk meminta hak dalam memberikan perlindungan terhadap wilayah laut Surabaya dari pencemaran, yang pada dasarnya memang menjadi hak badan lingkungan lingkungan hidup (DLH) Kota Surabaya seperti yang diamanatkan undang-undang. Tetapi pada prakteknya penulis menemukan kejanggalan dimana DLH Kota Surabaya tidak mengakui secara utuh kewenangan atas wilayah laut karena masih menjadi kewenangan beberapa pihak seperti Dinas Kelautan Dan Perikanan (DKP) Surabaya serta pihak pelabuhan (PT. Pelindo III), keterangan ini didapat dari wawancara dengan semua responden yang menjadi pejabat dari DLH Kota Surabaya. Dari hasil tersebut penulis dapat menyimpulkan bahwa kewenangan dari DLH untuk melindungi wilayah laut dari pencemaran secara umum dan yang bersumber dari aktifitas pelayaran pada khususnya sudah sangat jelas dan tertuang dalam peraturan hukum yang sah, hanya saja yang menjadi permasalahan dimana pihak pelaksana urusan daerah untuk masalah lingkungan hidup dalam hal ini DLH Kota Surabaya belum mampu memaksimalkan kewenangannya tersebut untuk memberikan perlindungan terhadap lingkungan hidup khususnya wilayah laut, bahkan timbul kecenderungan saling melepas kewenangan terhadap perlindungan terhadap laut. Sebagai perbandingan untuk wilayah yang lebih luas bahwa Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara yang berbatasan dengan selat tersebut bekerjasama dengan pemangku kepentingan lainnya (negara pengguna, industri pengguna, IMO, LSM) telah membentuk mekanisme kerja sama dalam bentuk forum kerja sama, komite koordinasi proyek dan *Aids to Navigation Fund*²¹.

Upaya Preventif DLH Kota Surabaya Dalam Melindungi Dampak Lalu Lintas Pelayaran

Kasus pencemaran laut akibat dari aktifitas pelayaran juga dapat berpengaruh pada beberapa sektor, diantaranya lingkungan pantai dan laut, ekosistem biota pantai dan laut, dan mengganggu aktivitas nelayan sehingga mempengaruhi kesejahteraan masyarakat pesisir.

²¹ Nadia Isfarin and Marsudi Triatmodjo, "International Cooperation On Marine Environment Protection Of Oil Pollution From Vessel (A Study Of Straits Malacca And Singapore)," *Jurnal Hukum Internasional* 12, no. 4 (2015).



Pengaruh- pengaruh tersebut antara lain dapat mengubah karakteristik populasi spesies dan struktur ekologi komunitas laut, dapat mengganggu proses perkembangan dan pertumbuhan serta reproduksi organisme laut, bahkan dapat menimbulkan kematian pada organisme laut, sehingga perlu perlindungan lebih sebelum semua hal tersebut terjadi. Upaya preventif yang dimaksud dalam pembahasan ini adalah upaya pencegahan yang dilakukan DLH Kota Surabaya agar tidak terjadi pencemaran di laut yang bersumber dari aktifitas lalu lintas pelayaran. Karena perlindungan terbaik adalah upaya perlindungan yang dilakukan sebelum terjadinya kasus pencemaran. Perlindungan yang dilakukan setelah terjadinya pencemaran dilakukan untuk melakukan pemulihan wilayah laut serta memberikan efek jera dan agar tidak ada pihak lain yang melakukan pencemaran terhadap wilayah laut. Konsep perlindungan hukum yang harus dikembangkan dimasa sekarang ini adalah penegakan hukum yang dilakukan untuk memberikan perlindungan pada pengelolaan wilayah laut agar tetap lestari. Karena peraturan hukum yang digunakan untuk memberi perlindungan laut memiliki 2 peranan yaitu sebagai pengamanan lingkungan laut sebagai wadah atau sarana fisik konsepsi dengan menanamkan kedaulatan atas wilayah laut tersebut, serta aturan dalam menjaga keserasian antara pengguna lingkungan laut yang dilakukan secara sektoral²².

Upaya perlindungan terhadap pencemaran laut juga menjadi kewajiban dari daerah yang memiliki wilayah laut, untuk melakukan upaya untuk dapat mencegah, mengurangi dan mengatur pencemaran lingkungan laut sesuai dengan kebijakan yang dimiliki daerah tersebut. Serta menjamin setiap kegiatan dalam wilayah lautnya agar tidak menimbulkan kerugian karena pencemaran. Perlindungan yang dilakukan sebelum terjadinya pencemaran bisa disebut juga sebagai upaya preventif, dimana upaya preventif ini dilakukan guna menjaga wilayah laut sebelum terjadinya pencemaran. Upaya-upaya yang mungkin bisa dilakukan adalah mengadakan sosialisasi mengenai peraturan-peraturan hukum yang mengatur masalah pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran, atau sekedar mengingatkan semua pengguna lingkungan laut untuk menjaga bersama-sama lingkungan laut dari pencemaran agar tetap dapat dirasakan manfaatnya, bisa juga dengan melakukan pengecekan terhadap berkas-berkas kapal yang masuk pelabuhan. Karena apabila sebuah kapal yang masuk ke pelabuhan dan memiliki semua syarat lengkap berarti kapal tersebut bisa dikatakan layak dan cukup aman, sehingga resiko pencemaran yang ditimbulkan akan semakin kecil. Sedangkan apabila pihak DLH tidak melakukan pengecekan dapat dimungkinkan banyak kapal yang keluar-masuk wilayah pelabuhan tanpa dilengkapi berkas-berkas seperti yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran²³.

Upaya preventif yang kami lakukan saat ini masih terkendala masalah kerja sama dengan pihak PT. Pelindo III untuk masuk langsung ke kapal-kapal dan melihat kelayakan dari kapal tersebut, begitu juga dengan sertifikat atau berkas kelayakan kapal seharusnya diperiksa juga oleh tim dari badan lingkungan hidup saat memasuki wilayah Pelabuhan Surabaya. Upaya preventif mungkin sangat sulit untuk dilakukan apabila ada pihak-pihak yang cenderung tertutup seperti PT. Pelindo III. Upaya preventif yang paling baik yang bisa dilakukan oleh DLH Kota Surabaya adalah mencoba menjalin kerja sama sebaik mungkin dengan pihak PT. Pelindo III agar bisa masuk kedalam wilayah pelabuhan dan memiliki peran dalam pemeriksaan berkas-berkas kapal yang masuk wilayah pelabuhan. Karena apabila melakukan semacam penyuluhan seperti yang biasa dilakukan oleh DLH Kota Surabaya, dirasa kurang pas, hal itu disebabkan oleh tidak semua kapal yang masuk wilayah pelabuhan memiliki kantor cabang di Surabaya. Serta apabila pihak badan lingkungan hidup bisa masuk ke wilayah pelabuhan maka DLH bisa melihat langsung kondisi kapal-kapal dan kegiatan yang berhubungan dengan pelayaran yang terjadi di wilayah pelabuhan.

Upaya perlindungan terhadap wilayah laut Kota Surabaya sudah harus dilakukan mulai saat ini, dimana aktifitas pelayaran di Kota Surabaya yang semakin meningkat, serta disaat

²² Anak Agung N. A. D. P. Yuda, "Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut Berhubungan Dengan Ekologi Di Pesisir Pantai Kenjeran Surabaya," *Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya* 49 2, no. 1 (2022).

²³ UU-RI No.17, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*.



pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran belum terjadi. Kepekaan terhadap masalah tersebut sudah harus dimiliki oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam hal ini diwakilkan oleh Badan Lingkungan Hidup (DLH), karena seharusnya DLH Kota Surabaya bisa melihat pada kasus-kasus pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran baik yang terjadi di wilayah nasional maupun internasional, tanpa harus menunggu terjadinya pencemaran terhadap laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran lalu merusak ekosistem laut dan merugikan banyak aspek kehidupan masyarakat yang berhubungan pada wilayah laut.

Prospek perlindungan hukum kedepannya memiliki makna bagaimana upaya perlindungan hukum yang akan diberlakukan sekarang dan untuk masa depan dalam melindungi wilayah laut Surabaya. Hal tersebut karena ada suatu kebijakan baru yang dilakukan oleh pemerintah pusat mengenai dimulainya zona perdagangan bebas (*free trade area*), Indonesia telah sepakat untuk melakukan perdagangan bebas dengan Negara sesama anggota ASEAN yang disebut dengan istilah AFTA (*asean free trade area*), serta dengan cina yang dikenal dengan istilah ACFTA (*asean china free trade area*). Kedua kebijakan tersebut secara otomatis atau langsung akan menyebabkan meningkatnya arus lalu lintas pelayaran, seperti yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dalam 2 (dua) tahun terakhir terjadi peningkatan arus lalu lintas seperti pada data yang dipaparkan sebelumnya dan kenaikan arus tersebut terjadi dari tahun 2021 dalam laporan 2022.

DLH Kota Surabaya juga bisa mengusulkan penyusunan perda yang mengatur khusus mengenai pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Mirip dengan Indonesia, Malaysia juga memiliki kerangka legislatif untuk regulasi polusi kelautan. Peraturan yang paling mendukung yang digunakan oleh negara ini pencemaran laut adalah Undang-undang Kualitas Lingkungan (*Environmental Quality Act*) tahun 1974, undang-undang ini mencakup semua sumber polusi (peraturan universal). Meskipun Undang-Undang Kualitas Lingkungan tahun 1974 adalah peraturan utama pencemaran, undang-undang atau peraturan lain juga tetap diterapkan serta menindak secara pidana pelaku-pelaku pencemaran lingkungan sebagai dampak lalu lintas laut. Selain Undang-undang Kualitas Lingkungan Hidup tahun 1974, terdapat pula undang-undang lain yang mempunyai kekhususan ketentuan tentang pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran laut²⁴.

KESIMPULAN DAN SARAN

Eksistensi atau keberadaan dari suatu aturan hukum yang bersifat nasional dalam mengatur mengenai masalah pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran sudah ada dan memadai, dalam mengatur mengenai pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Hal tersebut menyimpulkan bahwa Pemerintah Kota Surabaya masih kurang fokus terhadap pencemaran yang terjadi di wilayah laut Surabaya. Sehingga belum ada perlindungan secara khusus terhadap Laut Surabaya dari pencemaran yang disebabkan oleh aktifitas pelayaran. Dinas Lingkungan Hidup (DLH) Kota Surabaya, sampai saat ini belum melakukan upaya preventif dalam melindungi laut Surabaya terhadap pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Aturan hukum yang mengatur pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran sudah memadai, baik yang bersifat umum atau yang khusus untuk melindungi wilayah laut Indonesia pada umumnya dan Surabaya pada khususnya, baik peraturan yang bersifat nasional maupun khusus Wilayah Surabaya. Upaya kerja sama yang sedang dibangun oleh DLH Kota Surabaya dengan beberapa pihak untuk memudahkan serta memfasilitasi DLH dalam melindungi Wilayah Laut Surabaya.

Berdasarkan hasil penelitian terkait prospek perlindungan hukum terhadap laut terkait dampak lalu lintas pelayaran, maka penulis memberikan saran kepada DLH Kota Surabaya seharusnya upaya pencegahan dimaksimalkan dengan memperhatikan semua aspek yang berpotensi mencemari Laut Surabaya agar hal tersebut tidak terjadi, sejalan dengan proses

²⁴ Pulung W.H. Hananto and Rahandy Riski Prananda, "Success Story To Eradicate The Marine Pollution In International Strait Or Strait For International Trade," *Jurnal Crepido-Filsafat Dan Ilmu Hukum* 2, no. 2 (2020).



pemulihan atas pencemaran yang telah terjadi. Kerja sama tidak hanya cukup dengan pihak PT. Pelindo saja, tetapi juga pihak polisi air dan udara (POLAIRUD) Kota Surabaya untuk mengatasi masalah tidak adanya sarana dan prasarana dalam melakukan pengawasan di wilayah laut. Disarankan pula pemerintah kota Surabaya bisa membuat satu peraturan daerah khusus mengenai perlindungan terhadap pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran, atau sekedar surat edaran dinas yang lebih terperinci dan mendetail dalam mengatur karena hal ini bisa menimbulkan efek ketakutan dan efek jera kepada para pihak yang sering melakukan kecurangan dalam hal tindak pencemaran laut dari dampak lalu lintas pelayaran.

UCAPAN TERIMA KASIH

Segala puji syukur atas hadirat Allah S.W.T., berkat rahmat dan bimbingan-Nya, kami dapat menyelesaikan jurnal ini tepat waktu. Tidak lupa pula kami ucapkan berkah dan salam kepada Rasulullah Muhammad S.A.W. yang syafaatnya kita nantikan nantinya. Kami ucapkan banyak terima kasih kepada Dinas Lingkungan Hidup Kota Surabaya dan Kepala Bidang Lingkungan, Yayasan Lembaga Bantuan Hukum Indonesia (YLBHI) - Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Surabaya yang telah berkenan memberikan keterangan dan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

DAFTAR BACAAN

- Amirudin, and H. Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2019.
- Djalal, Hasjim. *Perjuangan Indonesia Dibidang Laut*. Bandung: Binacipta, 1979.
- DKPP Surabaya. "Potensi Daerah Hasil Produksi Sektor Perikanan Dan Kelautan Di Kota Surabaya," 2022. <https://dkpp.surabaya.go.id/>.
- Hananto, Pulung W.H., and Rahandy Riski Prananda. "Success Story To Eradicate The Marine Pollution In International Strait Or Strait For International Trade." *Jurnal Crepido-Filsafat Dan Ilmu Hukum* 2, no. 2 (2020).
- Isfarin, Nadia, and Marsudi Triatmodjo. "International Cooperation On Marine Environment Protection Of Oil Pollution From Vessel (A Study Of Straits Malacca And Singapore)." *Jurnal Hukum Internasional* 12, no. 4 (2015).
- Kantaatmadja, Komar. *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Laut Internasional*. Bandung: Alumni Bandung, 1982.
- Kominfo Surabaya. *Laporan Statistik Sektoral Kota Surabaya Tahun 2022, 2022*.
- Mahendra, M. Bagus Scheva P., and Kabul Fadilah. "Dampak Aktivitas Pelabuhan Surabaya Terhadap Lingkungan Dan Strategi Penanganannya." *JWIKAL-Jurnal Wilayah Kota Dan Lingkungan Berkelanjutan* 2, no. 1 (2023).
- Pemkot Surabaya. *Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 13 Tahun 2006 Tentang Pengendalian Lingkungan Hidup*, 2006.
- PP-RI No.19. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Dan/Atau Perusakan Laut*, 1999.
- PP-RI No.21. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim*, 2010.
- Prawesthi, Wahyu. "Political Forestry in Environmental Law Enforcement and Control for Disaster Reduction." *Jurnal Kajian Politik Dan Masalah Pembangunan* 12, no. 1 (2016).
- Subagyo, P.J. *Hukum Lingkungan Masalah Dan Penaggulangannya*. Jakarta: Rineka Cipta, 2017.
- Suhaidi. *Perkembangan Konvensi-Konvensi IMO: Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut Dari Pencemaran Yang Bersumber Dari Kapal*, 2005.
- . "Perlindungan Lingkungan Laut: Upaya Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut Dengan Adanya Hak Pelayaran Internasional Di Perairan Indonesia." Pidato Pengukuhan Guru Besar Bidang Ilmu Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, 2006.
- UUD. *Undang-Undang Dasar 1945*, 1945.
- UU-RI No.5. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*, 1983.
- UU-RI No.17. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, 2008.



UU-RI No.32. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*, 2009.

Yuda, Anak Agung N. A. D. P. "Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut Berhubungan Dengan Ekologi Di Pesisir Pantai Kenjeran Surabaya." *Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya* 49 2, no. 1 (2022).