

KAJIAN YURIDIS PENEGAKAN HUKUM PENCEMARAN MINYAK AKIBAT DARI KECELAKAAN KAPAL BERDASARKAN HUKUM NASIONAL

Fakhrurrozi

Politeknik Bumi Akpelni

Email: fakhrurrozi@akpelni.ac.id

ABSTRACT

The increasing problem of pollution in waters, especially pollution from oil, which originates from activities related to shipping, is a national problem that is a shared responsibility to be prevented and overcome. One of them is by explaining the provisions of the national law that is applied in law enforcement of the occurrence of oil pollution as a result of ship accidents. This study uses a normative juridical legal research approach which is based on a deductive reasoning pattern. In presenting the data, qualitative methods are used which are based on qualitative data analysis based on the decision of the Supreme Court No.160.K/PID.SUS/2015. The discussion includes the provisions of Indonesian national law in regulating the prevention of oil pollution at sea from ship accidents and sanctions that can be given to skippers who do not carry out efforts to prevent oil pollution at sea from ship accidents. Based on national law, efforts to prevent pollution in these waters have been clearly regulated in Law (UU) No. 17 of 2008 concerning Shipping and Government Regulation (PP) No. 21 of 2010 concerning the Protection of the Maritime Environment.

Keywords: National Law; Oil Pollution; Ship Accident.

ABSTRAK

Meningkatnya permasalahan pencemaran di perairan khususnya pencemaran dari minyak, yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran, merupakan permasalahan nasional yang menjadi tanggung jawab bersama untuk dapat dicegah dan ditanggulangi. Salah satunya dengan menjelaskan ketentuan hukum nasional yang diberlakukan dalam penegakan hukum kejadian pencemaran minyak akibat dari kecelakaan kapal. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan penelitian hukum yuridis normatif yang didasarkan pada pola pemikiran deduktif. Dalam penyajian data digunakan metode kualitatif yang didasarkan pada analisis data kualitatif berdasarkan putusan Mahkamah Agung No.160.K/PID.SUS/2015. Pembahasannya meliputi ketentuan hukum nasional Indonesia dalam mengatur pencegahan pencemaran minyak di laut dari kecelakaan kapal dan sanksi yang dapat diberikan bagi Nakhoda yang tidak melaksanakan upaya pencegahan pencemaran minyak di laut dari kecelakaan kapalnya. Berdasarkan hukum nasional, upaya penanggulangan pencegahan pencemaran di perairan ini telah di atur ketentuannya secara jelas dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PP No. 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

Kata kunci: Hukum Nasional, Pencemaran minyak, kecelakaan kapal

PENDAHULUAN

Kekayaan sumber daya alam hayati Indonesia maupun non hayati serta kedaulatan dari wilayah Indonesia, perlu untuk selalu dijaga dan diatur dalam eksploitasi dan pemanfaatannya. Sarana pendukung yang utama dalam hal ini adalah bidang transportasi laut pelayaran niaga (Fakhrurrozi, 2017). Penegakan hukum dalam transportasi laut diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UUP). Dalam menjaga kelestarian lingkungan laut, Pemerintah Republik Indonesia tidak hanya berdasarkan pada ketentuan yang ada di dalam UUP saja, tetapi Pemerintah Indonesia telah mengatur secara teknis dalam ketentuan Peraturan Pemerintah (PP) No.21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim. Disamping itu juga telah ikut serta meratifikasi peraturan internasional, mengenai pencegahan pencemaran laut (*Marine Pollution* (MARPOL) 1973/1978) melalui Keppres No. 46 Tahun 1986 (Sato M Bisri, dkk, 2018). Pencemaran

laut dapat disebabkan oleh banyak hal, diantaranya dari operasional pelayaran kapal (Piter Batti, 1995). Peristiwa pencemaran laut yang kerap terjadi, khususnya di Indonesia disebabkan oleh tumpahan minyak, pembuangan bahan berbahaya dari pembersihan tangki muatan kapal-kapal pengangkut bahan kimia cair, tabrakan kapal dengan kapal, kandasnya kapal pada terumbu karang, dan pembuangan air limbah dari operasional mesin kapal (Hartanto, 2008).

Sudah banyak kasus atau kejadian pencemaran laut yang terjadi di dunia. Tahun 1967 di Pantai Selatan Inggris, telah terjadi pencemaran laut akibat dari kandasnya kapal Tanker Torrey Canyon yang menumpahkan 35 Gallons *crude oil*. Tumpahan minyak juga terjadi diperairan Selat Malaka oleh Kapal Showa Maru pada tahun 1975. Pencemaran air laut Australia, yang disebabkan oleh tumpahan minyak yang berasal dari pengeboran lepas pantai, yang mengakibatkan terjadinya kerusakan pada ekosistem dan ekologi laut hingga ke perairan Indonesia. Pada tahun 2010 terjadi kasus bocornya pertambangan lepas pantai di teluk Meksiko yang mengakibatkan luas pencemaran hingga perairan laut Amerika. Kasus selanjutnya pada tanggal 25 Mei 2010 di Selat Singapura, dengan ditabraknya kapal Tanker MT.Bunga Kelana (berbendera Malaysia) oleh Kapal Kargo MV.Waily (berbendera St. Vincent & Grenada), yang menumpahkan 2000 ton minyak mentah (*crude oil*).

Penelitian ini ditujukan untuk mengkaji sejauh mana ketentuan yang tertuang dalam peraturan perundang-undangan nasional di Indonesia, dalam memberikan perlindungan terhadap lingkungan laut di Indonesia, upaya dan tindakan dalam pencegahan pencemaran laut, serta sanksi yang diberikan bagi pemilik kapal atau Nakhoda yang tidak melaksanakan upaya pencegahan pencemaran laut khususnya pencemaran dari tumpahan minyak akibat kecelakaan kapal.

Sebagaimana yang terjadi di MT. Soutern Mermaid pada tanggal 17 November 2013 di perairan pelabuhan PT. Asahimas Chemical, pada saat lepas sandar akibat cuaca buruk, sehingga bagian badan kapal bagian belakang membentur dermaga dan mengakibatkan lambung kapal robek. Kejadian ini mengakibatkan *Fuel Oil* (FO) yang ada di Tangki Nomor 3 tumpah ke laut. Tumpahan minyak ini kemudian menggenangi perairan Cigading dan Ciwandan serta pesisir pantai. Kajian tentang penegakan hukum terhadap pencemaran laut akibat kecelakaan kapal ini didasarkan pada hukum nasional dari kasus pidana yang telah diputus oleh Mahkamah Agung dengan keputusan Nomor. 160 K/PID.SUS/2015.

Diharapkan dengan adanya penjelasan tentang peraturan perlindungan lingkungan laut, upaya pencegahan pencemaran laut dan penanggulangannya, serta sanksi yang dapat diberikan, maka akan menumbuhkan kesadaran akan pentingnya mencegah terjadinya pencemaran, sehingga pencemaran dapat dicegah dan akan diperoleh lingkungan laut yang bersih dan sehat. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam menyebarluaskan informasi tentang peraturan perlindungan lingkungan laut, upaya pencegahan pencemaran laut dan tindakan penanggulangannya, serta sanksi yang dapat diberikan.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk meningkatkan pengetahuan bagi peneliti dan para pelaut, serta pihak perusahaan pelayaran, untuk dapat mengkonsep dan mengimplementasikan ketentuan hukum nasional Indonesia dalam mengatur pencegahan pencemaran minyak di laut dari kecelakaan kapal, dan sanksi yang dapat diberikan bagi Nakhoda yang tidak melaksanakan upaya pencegahan pencemaran minyak di laut dari kecelakaan kapalnya.

Menurut Barda (2007: 21), yang dimaksud penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalulintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Penegakan hukum merupakan tindakan hukum baik secara formil maupun materiil, menjadikan hukum sebagai pedoman perilaku hukum. Subyek hukum yang bersangkutan maupun aparaturnya yang resmi diberi tugas dan kewenangan oleh undang-undang, harus sama-sama dapat menjaga dan menjamin berfungsinya norma-norma hukum yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Berdasarkan Pasal 1 angka 2 PP No. 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, yang dimaksud dengan pencegahan pencemaran dari kapal adalah upaya yang harus dilakukan Nakhoda dan/atau awak kapal sedini mungkin untuk menghindari atau mengurangi pencemaran tumpahan minyak, bahan cair beracun, muatan berbahaya dalam kemasan, limbah kotoran (*sewage*), sampah (*garbage*), dan gas buang dari kapal ke perairan dan udara.

Pasal 309 KUHD memberikan pengertian tentang kapal, yaitu semua alat berlayar, bagaimanapun dan apapun sifatnya, serta segala bagian yang tidak termasuk dalam kelengkapan utama kapal namun diperuntukkan untuk digunakan bersama dengan kapal tersebut dapat diartikan sebagai bagian dari perlengkapan kapal. Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pasal 245 UUP memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yaitu suatu kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Akibat dari kecelakaan kapal ini dapat juga menimbulkan kejadian pencemaran hebat dari tumpahan bahan bakar atau minyak dari kapal, apabila kapal robek di bagian lambung atau tenggelam.

METODE

Metode pendekatan yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian hukum yuridis normative (Irwansyah, 2020). Data penelitian diambil dari data primer dan sekunder. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim. Data kepustakaan dikumpulkan dengan cara merujuk kepada bahan-bahan yang didokumentasikan. Study kepustakaan merupakan salah satu teknik pengumpulan data untuk mendapatkan data yang bersifat sekunder, yaitu data yang berasal dari literatur-literatur buku-buku, pendapat para sarjana yang membidangi hukum pelayaran. Sumber data diperlukan guna memperoleh data yang objektif, untuk mendapat data yang akurat dan faktual dalam penelitian ini, maka diperlukan data primer dan data sekunder. Data penelitian diperoleh dari penelitian kepustakaan dan lapangan. Data primer yang digunakan diperoleh dari putusan pengadilan yang sudah inkrah. Sumber data primer dalam penelitian ini mengkaji mengenai Putusan Mahkamah Agung No. 160 K/PID.SUS/2015.

Analisis data adalah proses menyusun data agar data tersebut dapat ditafsirkan, dengan penyederhanaan kata ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Analisis yang digunakan adalah analisis data kualitatif (Lexy J. Moleong, 2006). Analisa menggambarkan keadaan atau status fenomena dengan kata-kata atau kalimat, kemudian dipisahkan menurut kategorinya untuk memperoleh kesimpulan. Dengan demikian maka setelah data primer dan data sekunder berupa dokumen diperoleh lengkap, selanjutnya dianalisis dengan peraturan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Ketentuan Hukum Nasional Indonesia Dalam Mengatur Pencegahan Pencemaran Minyak Di Laut Dari Kecelakaan Kapal

Pencemaran laut diartikan sebagai adanya kotoran atau hasil buangan aktivitas makhluk hidup yang masuk ke daerah laut. Sumber dari pencemaran laut selain dijelaskan di atas, adalah sisa dampaan amunisi perang, buangan dan proses di kapal, buangan industri ke laut, proses pengeboran minyak di laut, buangan sampah dari transportasi darat melalui sungai, emisi transportasi laut dan buangan pestisida dari pertanian, dan limbah industri dan rumah tangga (Bahtiar Ayi, 2007). Namun sumber utama pencemaran laut terbesar berasal dari tumpahan minyak, dan pembuangan bahan-bahan berbahaya yang diangkut oleh kapal pengangkut bahan kimia cair. Pencemaran ini terjadi dari adanya kegiatan operasional di kapal, pengeboran lepas pantai dan juga akibat kecelakaan kapal. Pencemaran laut selalu menjadi fokus perhatian dari masyarakat luas, karena akibatnya akan sangat cepat dirasakan oleh masyarakat sekitar pantai dan sangat signifikan merusak makhluk hidup di sekitar pantai tersebut.

Kegiatan-kegiatan yang menyebabkan pencemaran lingkungan seperti terangkum di atas menghasilkan berbagai limbah yang menyebabkan tercemarnya air laut yang berdampak pada kehidupan di laut seperti dampak pada ekosistem laut berupa kerusakan terumbu karang, mangrove, padang lamun, estuaria dan lain-lain, yang membutuhkan waktu pemulihan yang sangat lama dan teknologi yang memadai serta dana yang sangat besar dalam menyelesaikan permasalahan pencemaran limbah ini. Keseriusan pemerintah dan masyarakat pada umumnya dibutuhkan, agar dampaknya dapat

dikurangi sehingga tidak menumpahkan persoalan pada aktivitas industri, seperti yang telah terjadi selama ini. Banyaknya zat pencemar pada air limbah akan menyebabkan menurunnya kadar oksigen terlarut dalam air, sehingga menyebabkan kehidupan dalam habitat ekosistem di laut yang membutuhkan oksigen dalam air menjadi terganggu, dan dapat menghambat perkembangannya, serta dapat menyebabkan kerusakan tanaman dan tumbuhan air.

UUP membagi pencemaran laut menjadi 2 jenis yaitu pencemaran yang bersumber dari aktivitas pelayaran dan pencemaran yang bersumber dari aktivitas kepelabuhanan. Pencemaran yang bersumber dari kapal umumnya merupakan pembuangan rutin limbah yang dilakukan kapal berupa limbah minyak, pembersihan tangki muatan kapal *tanker*, kebocoran kapal saat berlayar, kecelakaan kapal yang mengakibatkan tumpahnya bahan bakar minyak ke laut, dan kegiatan operasional kapal yang sengaja dilakukan misalnya *dumping*. Dalam kaitan dengan ini, telah dikeluarkan pengaturan untuk memberikan perlindungan bagi lingkungan laut sehingga dapat terhindar dari kerusakan yang berkelanjutan. Pengendalian dan penegakan hukum terkait dengan lingkungan harus ditegakkan oleh pemerintah, dengan dasar hukumnya antar lain UU No.32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PP No.21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, PP No.10 jo No.19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut, PP No.18 jo No.85 Tahun 1999 tentang Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun, PP No.82 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Kualitas Air dan Pengendalian Pencemaran Air, Peraturan Presiden No.60 Tahun 1985 tentang Ratifikasi *International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating there to* (MARPOL 73/78), Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2005 tentang Pengesahan *Amandement to the Bassel Convention on the Transboundary Movement of Hazardous Waste and their Disposal*, Peraturan Presiden No.109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut, Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No.51 Tahun 2004 tentang Baku Mutu Air Laut.

Pengaturan perlindungan lingkungan laut memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya, dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti "*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*". Dengan dikeluarkannya Kepres No. 46 Tahun 1986, sebagai Ratifikasi terhadap MARPOL 73/78, maka setiap pelabuhan diwajibkan menyediakan sarana penampungan limbah, dan setiap kapal diwajibkan membuang limbah di sarana penampungan limbah di pelabuhan. Dengan semakin meningkatnya jumlah kapal yang datang ke suatu pelabuhan, maka semakin besar beban pencemaran limbah minyak yang akart diterima pelabuhan. Dalam penanggulangan pencemaran laut ini pemerintah mempertegas kembali ketentuan-ketentuan tentang pencegahan pencemaran laut di dalam UUP dan peraturan pelaksanaannya mengenai pencegahan pencemaran, yaitu PP Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim. Dengan demikian, penelitian yang dilakukan ini terfokus pada analisis pencemaran lingkungan dikaitkan dengan peraturan nasional tentang perlindungan lingkungan maritim (UU No. 17 Tahun 2008 dan PP 21 Tahun 2010).

2. Sanksi Yang Dapat Diberikan Bagi Nakhoda Yang Tidak Melaksanakan Upaya Pencegahan Pencemaran Minyak Di Laut Dari Kecelakaan Kapal nya

Didasarkan pada kejadian kecelakaan kapal MT. Southern Mermaid, pada hari Minggu tanggal 17 November 2013, sekira jam 10.05 WIB, kapal MT. Southern Mermaid yang di Nakhodai oleh LDS sandar di Jetty 1 PT. Asahimas Chemical, Cilegon Banten. Sekitar jam 12.00 WIB Terdakwa melihat di wind indicator, cuaca buruk di sekitar perairan PT. Asahimas Chemical dengan kecepatan angin 30 knot, kemudian sekira jam 12.30 WIB kecepatan angin bertambah menjadi 40 knot. Jam 14.15 WIB pandu naik ke atas kapal, sekitar jam 14.35 WIB kapal tunda tiba, dan sekitar jam 14.50 WIB kapal MT. Southern Mermaid tersebut, tanpa seijin dan sepengetahuan pihak Syahbandar lepas tali untuk berlabuh ke tengah laut. Pada jam 14.52 WIB tali tunda TB. Gunung Cipala yang menarik di buritan putus, sehingga kapal membentur jetty sebanyak dua kali, dan pada benturan kedua menyebabkan lambung kapal sebelah kanan bagian buritan robek yang mengakibatkan minyak FO (*fuel oil*) yang ada di tangki Nomor 3 tumpah ke laut, namun Nakhoda LDS tidak segera menghentikan kapal, dan kapal

tetap berlayar. Nakhoda LDS mengetahui bahwa akibat benturan tersebut menyebabkan adanya tumpahan minyak FO dari tangki kapalnya, dan seharusnya LDS selaku Nakhoda segera mengambil tindakan/upaya pencegahan yang diikuti dengan penanggulangan tumpahan minyak, akan tetapi kapal tetap berlayar sehingga tumpahan minyak tersebut menggenangi perairan Cigading dan Ciwandan serta pesisir pantai.

Atas kejadian ini Nakhoda kapal MT. Southern Mermaid memerintahkan KKM untuk mentransfer minyak FO dari tangki sebelah kanan Nomor 3 ke tangki tengah Nomor 2. Jam 15.00 WIB KKM mulai melakukan pemindahan minyak FO, lalu sekitar jam 15.10 WIB minyak yang tumpah dari tanki kapal berhenti, selanjutnya sekitar jam 15.48 WIB kapal berlabuh jangkar di tengah laut pada posisi koordinat 06°-01'S 105°-56'T. Setelah kapal berlabuh, Nakhoda LDS baru memerintahkan KKM dan Mualim I untuk memeriksa kerusakan pada kapal, lalu KKM melaporkan kepada Nakhoda bahwa tidak ada kerusakan engine dan Mualim I melaporkan adanya kerusakan/robek pada lambung kanan kapal ukuran 10 cm x 20 cm. Ketika Nakhoda mengetahui minyak FO yang ada di tangki Nomor 3 tumpah ke laut, Nakhoda tidak memerintahkan kru kapal untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan agar minyak sebanyak 6000 (enam ribu) liter limbah minyak FO tidak tumpah ke dalam laut dan tidak segera melaporkan kepada otoritas di pelabuhan terdekat, hanya memerintahkan untuk membersihkan sebagian kecil tumpahan minyak yang ada di atas kapal saja.

Nakhoda tidak memerintahkan kepada kru kapal untuk menggunakan alat-alat yang ada di atas kapal untuk melakukan pencegahan pencemaran minyak di atas kapal. Peralatan tersebut diantaranya *snakes, shark booms, sponge mats, pillows, coveralls, goggles, pair gloves, mask fordust, scoop, bag, pump, buckets, shovels, oil spill dispersant, potable pumps air diven, saw dust, dan empty drums*. Nakhoda juga tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan sesuai prosedur yang mengakibatkan kerusakan pada sumber daya hayati, membahayakan kesehatan manusia, gangguan bagi kegiatan laut termasuk memancing, penurunan kualitas untuk penggunaan air laut dan pengurangan kenyamanan. Berdasarkan hasil pengujian Laboratorium oleh Badan Lingkungan Hidup Kota Cilegon bekerjasama dengan Laboratorium Lembaga Minyak dan Gas Bumi (uji Laboratorium dari *Research and Development Center For Oil and Gas Technology Lemigas* Nomor: 001/012-2013 tanggal 13 Desember 2013), tanggal 16 Desember 2013 yang ditandatangani oleh H. Epud Syaefudin, S.H., selaku Kepala Badan Lingkungan Hidup Kota Cilegon, dinyatakan bahwa kandungan minyak di dalam air laut adalah 18,44 mg/liter, jika dibandingkan dengan Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 51 Tahun 2004 Lampiran I tentang Baku Mutu Air Laut untuk Perairan Kepelabuhan, yaitu kandungan minyak dan lemak maksimal adalah 5 mg/liter, maka parameter minyak dan lemak dalam air laut melebihi baku mutu yang dipersyaratkan. Merujuk pada Pasal 1 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan, bahwa Pencemaran Lingkungan Hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu yang telah ditetapkan. Berdasarkan hal tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa perairan air laut dimana sampel tersebut diambil terindikasi telah tercemar.

Pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak dapat juga menyebabkan kematian biota laut karena kekurangan oksigen, keracunan karbondioksida, dan keracunan langsung bahan berbahaya dari minyak tersebut, maka perbuatan Nakhoda LDS tersebut merupakan perbuatan melanggar ketentuan hukum yang berlaku (Jordan, 2004). Perbuatan LDS tersebut, sebagaimana diatur dalam Pasal 227 UUP di mana setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal dan dapat diancam dengan ancaman pidana, sesuai Pasal 324 UUP. Kasus dan perkara ini pada tanggal 7 Agustus 2014 telah dituntut oleh Kejaksaan Negeri Cilegon dengan Tuntutan Pidana sebagai berikut:

1. Menyatakan Terdakwa LDS telah bersalah melakukan tindak pidana tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 227 UUP; sehingga dapat dikenakan sanksi sesuai Pasal 324 UUP;
2. Menjatuhkan pidana penjara terhadap Terdakwa selama 1 (satu) tahun dan denda sebesar Rp150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah) subsidair 6 (enam) bulan kurungan;

3. Menyatakan barang bukti berupa:
 - a. 2 (dua) liter Bahan Bakar Minyak jenis FO dari atas kapal MT. Southern Mermaid. Dirampas untuk dimusnahkan.
 - a. 1 (satu) lembar SOPEP/SMPEP List (*Appendix V Stock of Materials for Oil Removal*);
 - b. 1 (satu) lembar rincian *Oil Spill Dispersant* (*Appendix V Stock of Material for Oil Removal*);
 - c. 1 (satu) lembar foto kopi Peta Lokasi MT Soutern Mermaid (Peta Nomor 918);
 - d. 1 (satu) lembar foto kopi *Chief Engineers Log Book* MT. Southren Mermaid dengan lampiran Catatan *Log Book* tertanggal 17, 18 November 2013;
 - e. 1 (satu) lembar foto kopi *Ship Log Book* MT. Southern Mermaid dengan lampiran catatan *Log Book* tertanggal 16,17,18 November 2013;
 - f. 1 (satu) lembar foto kopi *Oil Record Book* dengan catatan *Machinery Space Operation* halaman 88, 89.Tetap terlampir dalam berkas perkara;
4. Menetapkan agar Terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp2.000,00 (dua ribu rupiah); Namun Pengadilan Negeri Serang, memutuskan dengan keputusan yang tidak sesuai dengan tuntutan Kejaksaan Negeri Cilegon dengan putusan Pengadilan Negeri Serang Nomor 90/Pid.Sus/2014.Srg, tanggal 18 September 2014 yang amar putusannya diantaranya:
 1. Menyatakan Terdakwa LDS tersebut, tidak terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan dalam dakwaan Penuntut Umum;
 2. Membebaskan Terdakwa oleh karena itu dari dakwaan Jaksa/Penuntut Umum;
 3. Memulihkan hak-hak Terdakwa dalam kemampuan, kedudukan, harkat serta martabatnya;
 4. Menetapkan barang bukti berupa :
 - a. 2 (dua) liter Bahan Bakar Minyak jenis FO dari atas kapal MT. Southern Mermaid; Dirampas untuk dimusnahkan;
 - a. 1 (satu) lembar SOPEP/SMPEP List (*Appendix V Stock of Materials for Oil Removal*);
 - b. 1 (satu) lembar rincian *Oil Spill Dispersant* (*Appendix V Stock of Material for Oil Removal*);
 - c. 1 (satu) lembar foto kopi Peta Lokasi MT SOUTERN MERMAID (Peta Nomor 918);
 - d. 1 (satu) lembar foto kopi *Chief Engineers Log Book* MT. Southren Mermaid dengan lampiran Catatan *Log Book* tertanggal 17, 18 November 2013;
 - e. 1 (satu) lembar foto kopi *Ship Log Book* MT. Southern Mermaid dengan lampiran catatan *Log Book* tertanggal 16,17,18 November 2013;
 - f. 1 (satu) lembar foto kopi *Oil Record Book* dengan catatan *Machinery Space Operation* halaman 88, 89.Tetap terlampir dalam berkas perkara.
 5. Membebaskan biaya perkara kepada negara.

Atas putusan ini maka kejaksaan mengajukan kasasi dengan Akta Permohonan Kasasi No.17/Akta.Pid/2014/PN.Srg., Jo. No.90/Pid.Sus/2014/PN.Srg., yang dibuat oleh Panitera pada Pengadilan Negeri Serang, kepada Mahkamah Agung. Mahkamah Agung memperhatikan Memori Kasasi tertanggal 07 Oktober 2014 dari Jaksa/ Penuntut Umum sebagai Pemohon Kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 09 Oktober 2014, dan membaca surat-surat yang bersangkutan serta menimbang beberapa hal, maka Mahkamah Agung berpendapat:
 1. Alasan kasasi Jaksa/Penuntut Umum dapat dibenarkan, putusan *Judex Facti* yang membebaskan Terdakwa dari segala dakwaan tidak tepat dan salah menerapkan hukum atau menerapkan hukum tidak sebagaimana mestinya;
 2. Putusan *Judex Facti* dibuat berdasarkan kesimpulan dan pertimbangan hukum yang salah, *Judex Facti* juga tidak tepat dan keliru merumuskan fakta hukum yang relevan secara yuridis dengan tepat dan benar serta tidak sesuai dengan fakta hukum yang terungkap dimuka sidang;
 3. Sesuai dengan fakta hukum yang relevan tersebut diatas, ternyata perbuatan Terdakwa telah memenuhi semua unsur delik Pasal 324 UUP, pada dakwaan Tunggal, dan Terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 324 UUP, dan Terdakwa beralasan hukum, untuk dijatuhi pidana.Mahkamah Agung juga menimbang berdasarkan pertimbangan tersebut, maka permohonan kasasi Jaksa/Penuntut Umum beralasan hukum dikabulkan, putusan Pengadilan Negeri Serang

No.90/Pid.Sus/2014.Srg., tanggal 18 September 2014 tidak dapat dipertahankan lagi, sehingga harus dibatalkan. Kemudian Mahkamah Agung mengadili sendiri perkara *a quo*, dengan mempertimbangkan hal-hal yang memberatkan dan yang meringankan.

1. Hal-hal yang memberatkan adalah bahwa perbuatan Terdakwa telah mencemari perairan di sekitar pelabuhan Ciwandan, akibat tumpahnya bahan bakar minyak (FO) dari kapal MT. Southern Mermaid yang dinakhodai Terdakwa;
2. Hal-hal yang meringankan adalah Terdakwa belum pernah dihukum;

Dengan memperhatikan Pasal 324 UU No.17 Tahun 2008, UU No.8 Tahun 1981, UU No.48 Tahun 2009, UU No.14 Tahun 1985 sebagaimana yang telah diubah dan ditambah dengan UU No.5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan UU No.3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan, dan diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Kamis, tanggal 05 November 2015 oleh Sri Murwahyuni, S.H., M.H. Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, maka Mahkamah Agung telah mengadili dalam perkara tersebut dengan amar putusan:

1. Mengabulkan permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi Jaksa/ Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Cilegon;
2. Membatalkan putusan Pengadilan Negeri Serang Nomor: 90/Pid.Sus/ 2014.Srg., tanggal 18 September 2014;

Kemudian Mahkamah Agung Mengadili Sendiri dengan amar putusan:

1. Menyatakan Terdakwa LDS telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "*Tidak Melakukan Pencegahan dan Penanggulangan Terhadap Terjadinya Pencemaran Lingkungan yang Bersumber Dari Kapal*";
2. Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa oleh karena itu, dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan denda sebesar Rp150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 6 (enam) bulan;
3. Menetapkan barang bukti berupa :
 - a. 2 (dua) liter Bahan Bakar Minyak jenis FO dari atas kapal MT. Southern Mermaid; Dirampas untuk dimusnahkan;
 - a. 1 (satu) lembar SOPEP/SMPEP List (*Appendix V Stock of Materials for Oil Removal*);
 - b. 1 (satu) lembar rincian *Oil Spill Dispersant (Appendix V Stock of Material for Oil Remorval)*;
 - c. 1 (satu) lembar foto kopi Peta Lokasi MT Soutern Mermaid (Peta Nomor 918);
 - d. 1 (satu) lembar foto kopi *Chief Enginers Log Book* MT. Southren Mermaid dengan lampiran Catatan *Log Book* tertanggal 17, 18 November 2013;
 - e. 1 (satu) lembar foto kopi *Ship Log book* MT. Southern Mermaid dengan lampiran catatan *Log Book* tertanggal 16, 17, 18 November 2013;
 - f. 1 (satu) lembar foto kopi *Oil Record Book* dengan catatan *Machinery Space Operation* halaman 88, 89.

Tetap terlampir dalam berkas perkara;

4. Membebaskan kepada Terdakwa untuk membayar biaya perkara dalam semua tingkat peradilan dan dalam tingkat kasasi ini ditetapkan sebesar Rp2.500,00 (dua ribu lima ratus rupiah);

KESIMPULAN

1. Pengaturan perlindungan lingkungan laut memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal, diatur dalam ketentuan-ketentuan tentang pencegahan pencemaran laut di dalam UUP dan peraturan pelaksanaannya mengenai pencegahan pencemaran, yaitu PP Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.
2. Tindakan mencemari lingkungan adalah perbuatan pelanggaran hukum, dan Nakhoda yang tidak melakukan suatu tindakan pencegahan ataupun penanggulangan terhadap adanya kejadian tumpahan minyak sebagai bentuk pencemaran lingkungan laut, maka dapat dipidana dengan pidana penjara dan denda sesuai dengan ketentuan Pasal 324 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Bahtiar Ayi, 2007, *Polusi Air Tanah Akibat Limbah Industri dan Rumah Tangga serta Pemecahannya*, FMIPA, Universitas Padjadjaran.
- Barda Nawawi Arief, 2007, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta, Kencana Prenada Media Group.
- Fakhrurrozi, 2017, *Penanganan, Pengaturan, dan Pengamanan Muatan Kapal untuk Perwira Pelayaran Niaga*, Deepublish, Yogyakarta.
- Hartanto Beni, 2008, *Oil Spill (Tumpahan Minyak) di Laut dan Beberapa kasus di Indonesia*, Bahari Jogja.
- IMO, 2017, *Marpol, Consolidated 2017*, Genewa, London.
- Irwansyah, 2020, *Penelitian Hukum Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel*, Yogyakarta, Mitra Buana Media.
- Jordan Eerton Psh, 2004, *Hukum Maritim*, Surabaya.
- Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 51 Tahun 2004 Lampiran I tentang Baku Mutu Air Laut untuk Perairan Kepelabuhan.
- Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986, tentang Ratifikasi Marpol 73/78.
- Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang dipergunakan penulis adalah *Wetboek van Koophandel voor Indonesie*, Cetakan 2014, Penerbit Pustaka Mahardika, Yogyakarta.
- Lexy J. Moleong, 2006, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung, PT. Remaja Rosdakarya.
- Peraturan pemerintah Republik Indonesia No. 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.
- Piter Batti, 1995, *Dasar-dasar Peraturan Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal*, PT. Indo Asia, Jakarta.
- Putusan Pengadilan Negeri Serang No.90/Pid.Sus/2014.Srg, Tanggal 18 September 2014.
- Putusan Mahkamah Agung No. 160K/PID.SUS/2015, Tanggal 5 November 2015.
- Sato M Bisri, dkk, 2018, *Kepedulian Lingkungan Laut*, sesuai dengan Marpol 73/78, & IMO Model Course 7.03 – 7.04 STCW 2010, Djangkar, Jakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan.