

IMPLEMENTASI PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM ATAS PENCEMARAN LIMBAH KAPAL DI PELABUHAN RAKYAT KOTA TERNATE

Fathurrahim

Fakultas Hukum, Universitas Khairun

E-mail : fathurrahim@unkhair.ac.id

Andika Adhyaksa

Fakultas Hukum, Universitas Khairun

E-mail : andika.adhyaksa@unkhair.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui implementasi perlindungan lingkungan maritim atas pencemaran limbah kapal di pelabuhan rakyat kota ternate serta faktor yang mempengaruhi implementasi perlindungan lingkungan maritim atas pencemaran limbah kapal di pelabuhan rakyat Kota Ternate dengan menggunakan metode wawancara terhadap responden yang telah ditentukan. Penelitian ini menggunakan Penelitian Empiris. Data primer dan data sekunder sebagai data penunjang penelitian diperoleh dengan cara wawancara dan studi kepustakaan.. Data yang telah diperoleh dianalisis dengan metode analisis Kualitatif deskriptif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Implementasi Perlindungan Lingkungan Maritim Atas Pencemaran Limbah Kapal Di Pelabuhan Rakyat Kota Ternate secara khusus di atur dalam undang-undang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan diteruskan pada pasal 5 ayat 1 dan 2 Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritim , dimana peraturan perundang-undangan ini merupakan dasar hukum yang jelas bagi pemerintah dalam mengambil langkah kebijakan untuk mengatasi permasalahan pencemaran lingkungan laut. Sedangkan, faktor yang mempengaruhi implementasi perlindungan lingkungan maritim atas pencemaran limbah kapal di pelabuhan rakyat kota ternate terdiri atas faktor sumber daya manusia, faktor komunikasi yang kurang baik, faktor sarana dan prasarana dan faktor masyarakat.

Kata kunci: *Perlindungan; Lingkungan Maritim; Limbah*

Abstract

This study aims to determine the implementation of maritime environmental protection for ship waste pollution in Ternate City People's Port as well as factors that affect the implementation of maritime environmental protection for ship waste pollution in Ternate City People's Port by using a predetermined interview method with respondents. This study uses Empirical Research. Primary data and secondary data as research support data were obtained by means of interviews and literature studies. The data that has been obtained is analyzed by descriptive qualitative analysis method. The results of this study show that the Implementation of Maritime Environmental Protection for Ship Waste Pollution at the People's Port of Ternate City is specifically regulated in the law of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, and continued in article 5 paragraphs 1 and 2 of Government Regulation Number 21 of 2010 concerning maritime environmental protection, Where this legislation is a clear legal basis for the government in taking policy steps to overcome the problem of pollution of the marine environment. Meanwhile, factors that affect the implementation of maritime environmental protection against ship waste pollution in the people's port of Ternate City consist of human resource factors, poor communication factors, facilities and infrastructure factors and community factors.

Keywords: *Protection; Maritime Environment; Waste*

A. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai sebuah Negara Kepulauan (*Archipelagic States*) dimana telah mendapatkan pengakuan secara internasional berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, yang kemudian diratifikasi oleh Negara Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985 tentang pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea*.¹ Indonesia merupakan negara kepulauan yang mempunyai 17.499 pulau dengan 22 total wilayah sekitar 7,81 juta km terdiri dari 3,25 juta km adalah lautan dan 2,55 juta 22 km yang merupakan Zona Ekonomi Eksklusif, sedangkan 2,01 juta km berupa daratan. Dengan luasnya wilayah laut yang ada maka potensi hasil laut bila dikelola dengan baik dan bijaksana bisa menjadikan pendapatan negara.

Laut merupakan salah satu bagian dari lingkungan hidup yang perlu dijaga kelestariannya karena memiliki peranan dan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kehidupan bernegara. Laut sendiri telah terbukti memberikan berbagai fungsi dalam kehidupan manusia sebagai sumber makanan, jalan atau arus raya perdagangan, tempat wisata serta yang lebih urgentnya sebagai gambaran kondisional pemisah atau pemersatu bangsa. Tidak cukup sampai disitu, kekayaan dibawah laut sangat menjanjikan dan dipastikan dapat mendukung dan menunjang perekonomian suatu negara seperti bahan tambang, biota laut, serta galian lain yang berharga yang berada di dasar laut.²

Namun, perlu diingat bahwa laut dan potensi kekayaan yang ada, jika dikelola dan dimanfaatkan secara tidak bertanggungjawab dan tanpa memperhatikan batas kemampuan alam, maka akan menimbulkan kerusakan pada lingkungan laut. Kemajuan akan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam bidang kelautan khususnya pada industri perkapalan mengakibatkan peningkatan pemanfaatan laut di bidang pelayaran. Kemajuan teknologi sering disebut-sebut sebagai salah satu penyebab terjadinya kerusakan lingkungan laut.

Pendekatan dasar konvensi terhadap pencemaran laut diletakkan dalam Pasal 194- 196 *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982. Dalam Pasal 194 menyatakan bahwa negara-negara harus mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari sumber apapun. Dalam mengambil tindakan-tindakan pencegahan, pengurangan dan mengendalikan pencemaran tersebut, setiap negara harus melakukannya dengan sedemikian rupa agar tidak memindahkan kerusakan atau bahaya tersebut, dari suatu daerah ke daerah lain, atau mengubahnya dari suatu jenis pencemaran ke pencemaran lain. Kemudian Pasal 196 Konvensi ini memberikan kewajiban kepada setiap negara untuk mengambil segala tindakan guna mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut yang diakibatkan oleh penggunaan teknologi di bawah yurisdiksi atau pengawasannya. Hal tersebut dapat dilakukan misalnya dengan cara mengatur, menilai, dan menganalisa berdasarkan metode ilmiah mengenai resiko atau akibat pencemaran lingkungan laut (Pasal 204).

Dalam upaya memberdayakan Industri Pelayaran Nasional, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada tahun 2005 mengeluarkan Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 yaitu dengan menerapkan asas *Cabotage* dimana muatan dalam negeri wajib diangkut oleh kapal-kapal berbendera Indonesia. Manfaat yang diperoleh dengan diberlakukannya azas cabotage adalah jumlah armada kapal yang semakin meningkat.³

¹P Susetyorini, *Kebijakan Ke lautan Indonesia Dalam Perspektif Unclos 1982*. Jurnal Masalah-Masalah Hukum 48, No 2 (2020) : 164-177.

²Didik Mohammad Sodik. *Hukum Laut Internasional dan Pengaruhnya di Indonesia*. (Bandung : Refika Aditama, 2011),

1

³ K Kuncowati, *Analisis Pengelolaan Sampah Di Kapal Dan Peran Awak Kapal Terhadap Pencegahan Pencemaran Laut Dari Kapal Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja* 17, No 1 (2019) : 71-85.

Menurut laporan dari Ketua Umum Persatuan Pengusaha Pelayaran Niaga Nasional Indonesia (INSA) Carmelita Hartato, berdasarkan buku Statistik Kementerian Perhubungan Indonesia bahwa alur pelayaran Indonesia dilayari oleh lebih 32.587 armada.⁴ Meningkatnya jumlah kapal juga mendapat dukungan pula dari Presiden Joko Widodo pada pidato di Konfrensi Tingkat Tinggi (KTT) tanggal 13 November 2014 di Myanmar dengan penegasan bahwa Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan meningkatnya jumlah armada kapal pada moda pengangkutan melalui laut, hal ini berdampak pada lingkungan laut yaitu sampah yang dihasilkan dari kegiatan operasional kapal turut meningkat. Dimana dalam melaksanakan kegiatan operasional setiap harinya tentu menghasilkan berbagai jenis sampah seperti sisa buangan rumah tangga seperti plastik, kertas, besi, kaca, sisa makanan dan sampah lainnya.⁵

Churchill dalam Azaria menyatakan bahwa terdapat empat sumber utama pencemaran laut, yang pertama kegiatan pencemaran laut yang dilakukan oleh perkapalan (*shipping*), yang kedua kegiatan pembuangan (*dumping*), yang ketiga kegiatan di dasar laut (*seabed activities*), dan yang keempat kegiatan di darat dan udara (*land-based and atmospheric activities*). Kegiatan di darat dan udara merupakan sumber terbesar pencemaran laut, terhitung sekitar tiga perempat pencemaran laut adalah masalah polusi dari daratan yang memasuki lautan.⁶

Undang-undang 17 tahun 2008 tentang pelayaran (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 kapal tanker, kebocoran kapal saat berlayar, kecelakaan kapal yang mengakibatkan tumpahnya bahan bakar atau bahan pencemar lainnya ke laut, dan kegiatan kapal yang sengaja dilakukan misalnya dumping. Dalam kaitan dengan ini, telah dikeluarkan pengaturan untuk memberikan perlindungan bagi lingkungan maritim sehingga dapat terhindar dari kerusakan yang berkelanjutan. Pengaturan perlindungan lingkungan maritim 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*".⁷

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim pasal 1 disebutkan bahwa pencemaran dari kapal adalah kerusakan pada perairan dengan segala dampaknya yang diakibatkan oleh tumpahnya atau keluarnya bahan yang disengaja atau tidak disengaja berupa minyak, bahan cair beracun, muatan berbahaya dalam kemasan, kotoran, sampah dan udara dari kapal.

Khususnya pembuangan air yang bercampur dengan minyak dari proses penggunaan di kapal, dalam Marpol 73/78 *Annex I* telah diatur cara untuk mencegah pencemaran yang berasal dari kapal tanker dan selain kapal tanker. Sebagai komitmen atas pelaksanaan Marpol 73/78, pemerintah telah meratifikasinya melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 46 Tahun 1986 tentang pengesahan *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973* beserta protokol (*The Protocol of 1978 Relating to The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*).

Konvensi Internasional tentang pencegahan pencemaran dari kapal 1973 yang diperbaharui melarang pembuangan sampah plastik ke laut termasuk kantong sampah yang terbuat dari plastik, tali sintetis, dan jaring sintetis. Sampah makanan dan sampah lainnya tidak boleh

⁴Yulianto. Ari Varanita Winarti, 2023, *Implementasi Marine Pollution (Marpol) 73 / 78 Annex V Peraturan Tentang Pencegahan Polusi Sampah/Limbah Yang Berasal Dari K.M Adhiguna Tarahan*. Jurnal Saintek Maritim 23, No 2 (2023) : 201

⁵K Kuncowati., *op.cit*.

⁶ D.P. Azaria, *Perlindungan Lingkungan Laut Samudra Pasifik Dari Gugusan Sampah Plastik Berdasarkan Hukum Lingkungan Internasional*, Fakultas Hukum Brawijaya (2014) : 18.

⁷Johny Malisan. *Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penerapan PP Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Laut*, J.Pen.Transla 13, No 1 (2011) : 77

dibuang di laut dalam jarak hingga 12 mil dari daratan, kecuali jika telah digiling dan dapat menembus saringan dengan kisi - kisi tidak lebih dari 25 mm. Dalam jarak 3 mil dari darat, sampah, walaupun telah digiling dilarang dibuang ke laut. Dalam jarak 25 mil dari daratan, pembuangan *dunnage* (terap), bahan lapisan dan pembungkus yang dapat mengapung tidak diperbolehkan. Tetapi walaupun merupakan terdapat ketentuan pembuangan sampah dalam MARPOL 1973/1978 namun masih dijumpai pembuangan sampah oleh penumpang kapal maupun awak kapal di laut dengan jarak dan ketentuan yang tidak sesuai dengan MARPOL 1973/1978 Annex V.⁸ Oleh karena itu fokus penelitian ini yakni implementasi perlindungan lingkungan maritim atas pencemaran limbah kapa di pelabuhan rakyat Kota Ternate dan faktor yang mempengaruhi implementasi perlindungan lingkungan maritim atas pencemaran limbah kapal di pelabuhan rakyat Kota Ternate.

B. METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian empiris. Penelitian empiris merupakan penelitian yang menempatkan hukum sebagai gejala sosial.⁹ Seyogyanya dalam sebuah implementasi hukum, maka hukum secara keseluruhan menjadi sumber utama dalam menentukan kesesuaian antara hukum dengan tujuan dari hukum itu sendiri. Dengan kata lain bahwa penelitian ini lebih mengarah pada aspek fungsi dan tujuan dari penerapan hukum dalam ruang lingkup sosial masyarakat. Ronny Soemitro menyatakan bahwa penelitian empiris akan identik dengan penelitian yang menggunakan data primer sebagai unsur utama dan pembeda dengan penelitian hukum lainnya atau dengan kata lain suatu data yang diperoleh langsung dari sumbernya.¹⁰ Jenis data yang digunakan pada penelitian ini yakni data primer dan data sekunder. Data primer yang digunakan merupakan suatu data yang diperoleh secara langsung pada sumber dengan metode wawancara yang kemudian didukung dengan data sekunder yang merupakan data yang diperoleh dari studi kepustakaan baik berupa literatur-literatur yang terkait, Peraturan Perundang-Undangan, Data resmi pemerintahan hingga pada landasan teori yang mendukung dalam menunjang hasil penelitian. Selanjutnya teknik pengumpulan data atas data-data yang diperoleh dilakukan cara wawancara terhadap pihak-pihak yang bersinggungan langsung dengan fokus penelitian dan studi kepustakaan. Data yang diperoleh selanjutnya dianalisis dengan metode analisis kualitatif deskriptif. Hal ini dikarenakan dalam menganalisis suatu objek penelitian, metode ini digunakan terhadap penjelasan data yang digunakan. Adapun data yang dimaksud yakni dalam hal penjelesan terhadap data hasil wawancara, peraturan hukum yang berkaitan dengan permasalahan penelitian, data studi kepustakaan yakni literature yang yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

C. PEMBAHASAN

1. Implementasi Perlindungan Lingkungan Maritim atas Pencemaran Limbah Kapal di Pelabuhan Rakyat Kota Ternate

Tingkah laku manusia itu sendiri menjadi kunci utama dalam penentuan kualitas lingkungan hidup. Hal ini jika dimaknai bahwa kerusakan itu sendiri tidak mungkin juga tidak berasal dari ketidaktahuan manusia dalam melestarikan, mengelola dan menjaga lingkungannya.¹¹

⁸K Kuncowati.,Op.cit., hlm.71-85.

⁹Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*,(Jakarta : Prenadamedia Group, 2011), 128

¹⁰Ronny Hanitjo Soemitro, *Dualisme Penelitian Hukum (Normatif dan Empiris)*, (Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2010) , 154

¹¹Ester Sarina Purba, *Kesadaran Masyarakat dalam Melestarikan Fungsi Lingkungan Hidup*, Jurnal Pendidikan Ilmu-Ilmu Sosial 9 No. 1 (2017) : 58

Terpeliharanya fungsi lingkungan hidup merupakan kepentingan rakyat banyak yang olehnya perlu tanggung jawab dan peran serta masyarakat dalam setiap kegiatan untuk memelihara dan melestarikan lingkungan hidup. Sebagaimana ketentuan dalam Undang-Undang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup ditegaskan bahwa 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.¹²

Dalam aktivitasnya, manusia akan menjalankan berbagai kegiatan dalam pemenuhan berbagai kebutuhan hidupnya. Semisalnya dalam pemenuhan kebutuhan akan makanan mereka akan mengembangkan teknologi pangan, sector pertanian, pabrik, peternakan dan lainnya. Begitupun dalam pengembangan peralatan hidup dalam memenuhi kebutuhannya masing masing seperti pembaharuan alat-alat pertanian, alat rumah tangga, kendaraan dan lain-lain. Dari kegiatan tersebut pada akhirnya akan menghasilkan sisa berupa sampah atau limbah dalam suatu kondisi lingkungan yang menyebabkan tercemarnya lingkungan. Permasalahan tentang pencemaran lingkungan bukanlah hal yang baru baru saja, namun telah terjadi dan terus menerus berulang dengan tingkatan kompleksitas permasalahan yang berbeda.¹³ Semisalnya pencemaran lingkungan oleh alat transportasi seperti kapal.

Pencemaran lingkungan oleh tumpahan minyak dari kapal bukan hal baru di Indonesia. Kita telah seringkali diperlihatkan kejadian-kejadian yang sekan memberikan daftar panjang kecelakaan kapal di tanah air, mulai dari kapal tenggelam, kandas, terbakar sampai pada kapal mengalami kebocoran karena alasan operasional. Semua kecelakaan ini memiliki dampak negatif terhadap lingkungan laut sehingga semua pihak mestinya tidak melepaskan tanggungjawabnya untuk bersama-sama mengambil tindakan pengelolaan sarana dan prasarana secara efektif dan berupaya mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut. Kerusakan lingkungan, dalam konteks hukum, disebabkan oleh perbuatan manusia, oleh karena itu, tindakan manusia yang merusak lingkungan harus dikendalikan. Hukum atau peraturan yang baik adalah yang tidak saja memenuhi persyaratan formal sebagai suatu peraturan, tetapi memberikan rasa keadilan dan kepatutan, serta dalam kenyataannya dilaksanakan atau ditegakkan¹⁴. Oleh karena itu, pengendalian dan penegakan hukum terkait dengan lingkungan terus dibangun oleh pemerintah, sehingga beberapa dasar hukum pengendalian dan tanggungjawab terhadap dampak pencemaran lingkungan antar lain:

1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.
2. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 21 tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 10 jo Nomor 19 tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut.
5. Peraturan Pemerintah Nomor 18 jo No. 85 tahun 1999 tentang Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun.
6. Peraturan Pemerintah Nomor 82 tahun 2001 tentang Pengelolan Kualitas Air dan Pengendalian Pencemaran Air.
7. Peratruan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut.
8. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 51 tahun 2004 tentang Baku Mutu Air Laut.

¹²Pasal 1 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

¹³Ayudhia Rachmawati, *Pencemaran Lingkungan*, (Yogyakarta : Deepublish, 2022) , 3

¹⁴Rasdiani, Elly. "Penegakan Hukum di Laut Rancu, UNCLOS Harus Tetap Jadi Pedoman", *Dewan Kelautan Indonesia*, Mei 18, 2024, <http://www.dekin.kkp.go.id>

9. Peraturan Presiden Nomor 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).
10. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2005 tentang Pengesahan *Amandement to the Bassel Convention on the Transboundary Movement of Hazardous Waste and their Disposal*.

Ketentuan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup ditegaskan bahwa Pemerintah dan Pemerintah Daerah memiliki andil yang besar dalam menetapkan dan melaksanakan kebijakan tentang perlindungan lingkungan laut.¹⁵ Hal ini menggambarkan akan tanggung jawab yang besar oleh pemerintah daerah dalam mengawasi dan menjaga keselestarian lingkungan hidup salah satunya atas tindakan-tindakan yang tergolong dalam kriteria perlindungan terhadap lingkungan laut.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 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 kapal tanker, kebocoran kapal saat berlayar, kecelakaan kapal yang mengakibatkan tumpahnya bahan bakar atau bahan pencemar lainnya ke laut, dan kegiatan kapal yang sengaja dilakukan misalnya dumping. Dalam kaitan dengan ini, telah dikeluarkan pengaturan untuk memberikan perlindungan bagi lingkungan maritim sehingga dapat terhindar dari kerusakan yang berkelanjutan. Pengaturan perlindungan lingkungan maritim 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*". Peraturan pelaksanaan dari undang-undang pelayaran (UUP) yakni Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritim telah mewajibkan bagi setiap pelabuhan untuk menyediakan fasilitas penampungan limbah, namun sampai saat ini hanya 3 pelabuhan yang telah melaksanakan ketentuan tersebut¹⁶

Pencemaran wilayah perairan oleh kapal menuntut kehadiran Otoritas Pelabuhan atau Syahbandar, yang merupakan pemegang otoritas tertinggi dengan keahlian teknis. Mereka ditugaskan untuk mengawasi dan menegakkan peraturan, terutama terkait mitigasi pencemaran limbah laut oleh kapal. Syahbandar, sebagai koordinator pemerintah daerah, memiliki tanggung jawab utama dalam mitigasi pencemaran.

Di Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memberikan landasan hukum untuk pengaturan transportasi laut, menekankan keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan. Syahbandar, sebagai bagian dari KSOP dan Otoritas Pelabuhan, berperan dalam penegakan regulasi pelayaran. Mereka juga terlibat dalam penanggulangan insiden pencemaran, bekerja dengan berbagai pemangku kepentingan dan menjalankan kontrol peraturan. Administrator Pelabuhan atau Kepala Pelabuhan bertugas mengawasi dan menegakkan peraturan keselamatan pelayaran di lingkungan pelabuhan. Pentingnya peran Syahbandar dalam mengatasi pencemaran limbah dan menjaga lingkungan laut tercermin dalam implementasi mekanisme struktural, termasuk sanksi perdata dan pidana. Mereka bekerja sama dengan aparat penegak hukum untuk memastikan penegakan hukum yang terpadu dan efektif. Dengan demikian, Syahbandar memainkan peran sentral dalam sistem penegakan hukum maritim Indonesia, menjamin keselamatan, keamanan, dan keberlanjutan lingkungan perairan.

¹⁵Pasal 63 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

¹⁶Wibowo, *Manajemen Kinerja*, (Jakarta : Rajawali Pers, 2010), 21

Berangkat dari hal tersebut diatas Kota Ternate Provinsi Maluku Utara memiliki pelabuhan rakyat Penyeberangan dengan jumlah sebanyak 14 pelabuhan pada tahun 2023 serta dengan jumlah penumpang rata-rata mencapai 28.234 orang per harinya. Dari banyaknya armada kapal di pelabuhan rakyat Kota Ternate tersebut tidak menutup kemungkinan terjadi pelanggaran pencemaran limbah kapal yang dilakukan oleh baik nakhoda atau anak buah kapal (ABK) hal ini berkesesuaian dengan hasil wawancara penulis dengan irwan anwar¹⁷ dalam penjelasannya bahwa selalu di temukan limbah kapal baik itu tumpahan minyak yang disertakan dengan air bilas kapal dan sampah plastik. Isnaeni¹⁸ juga menguatkan bahwa walau secara kasat mata minyak sudah tidak terlihat, akan tetapi pada presentasi tersebut minyak akan menyatu dengan air laut (terlarut). Sehingga dari besar kemungkinan minyak yang terlarut di perairan akan terbawa arus hingga sampai tersebar luas diseluruh perairan yang berada di sekitaran pelabuhan.

Berangkat dari pernyataan tersebut penulis menganggap bahwa pencampuran minyak yang ditemukan di perairan pelabuhan rakyat nantinya yang menyebabkan terganggunya ekosistem dan perairan laut. Kerugian dari dampak tersebut dapat mempengaruhi dari berbagai sektor yakni kerugian sosial ekonomi dan dampak dari pencemaran lingkungan akibat dari terganggunya lingkungan perairan hasil tumpahan minyak yang berdampak kepada penurunan hasil perikanan tangkap, terganggunya kenyamanan penduduk di pesisir, penurunan hasil tangkap ikan karang, terganggunya rumput laut (penurunan produksi dan kematian), terganggunya ekosistem (terumbu karang) yang merupakan tempat ikan dan biota laut lainnya memijah dan membesarkan anak ikan, dan terumbu karang yang mempunyai fungsi sebagai penyedia jasa lingkungan.

Dari hal tersebut ini padahal kalau mengacu pada Pasal 232, Pasal 238, Pasal 240, dan Pasal 243 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan diteruskan pada pasal 5 ayat 1 dan 2 Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritim yang menjelaskan bahwa Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah dan bahan lain dari pengoperasian kapal ke perairan, Limbah sebagaimana dimaksud meliputi: a. sisa minyak kotor; b. sampah; dan c. kotoran manusia.

Pasal 25 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 tentang perlindungan maritim tentang penanggulangan pencemaran menentukan sebagai berikut :

1. Melaporkan terjadinya pencemaran kepada syahbandar dan/atau unsur pemerintah lain yang terdekat; dan
2. Melakukan penanggulangan dengan menggunakan peralatan dan bahan yang dimiliki oleh kapal, unit kegiatan lain di perairan, pelabuhan termasuk terminal khusus, atau unsur lainnya sesuai dengan prosedur penanggulangan pencemaran yang disahkan oleh menteri.¹⁹

Oleh karena itu menurut penulis pencemaran yang dilakukan oleh pelaku usaha, nahkoda, dan awak mereka harus mengetahui cara penanggulangan limbah kapal sebaik mungkin karena jika hal tersebut terjadi maka pembuangan limbah kapal akan terus terjadi. Berdasarkan hal tersebut dalam hal penanganan dan penyimpanan sampah akan bermacam-macam tergantung pada faktor-faktor seperti tipe dan ukuran kapal, daerah operasi misalnya jarak pulau, peralatan pemrosesan sampah dan ruang penyimpanan, jumlah awak kapal, durasi pelayaran dan pengaturan fasilitas penampungan di pelabuhan singgah. Untuk drum-drum atau kantong yang terpisah dapat disisipkan untuk menerima serta mengumpulkan kaca, logam, plastik, kertas, atau lainnya yang dapat didaur ulang. Sedangkan majun yang berminyak dan majun yang terkontaminasi yang dibuang di laut dan harus disimpan di kapal untuk dibuang ke fasilitas

¹⁷Hasil wawancara penulis dengan irwan anwar selaku syahbandar pelabuhan dufa-dufa, 13 Januari 2024, Pelabuhan Dufa-Dufa Kecamatan Ternate Utara Kota Ternate.

¹⁸Hasil wawancara penulis dengan isnaeni selaku Pegawai Dinas Perhubungan dan menjabat sebagai koordinator pelabuhan dufa-dufa, 15 Januari 2024, Pelabuhan Dufa-Dufa Kecamatan Ternate Utara Kota Ternate.

¹⁹Lihat pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Maritim

penampungan di pelabuhan atau dibakar. Mengingat pentingnya hal tersebut berdasarkan hasil wawancara penulis dengan irwan anwar²⁰ yang mana menjelaskan rencana manajemen sampah maka tanggung jawab awak kapal dan prosedur untuk semua aspek penanganan dan penyimpanan sampah harus diidentifikasi dalam petunjuk pengoperasian kapal yang tepat.

1. Pengumpulan sampah
2. Pemrosesan sampah
3. Penampungan Sampah
4. Pembuangan berdasarkan Annex V MARPOL 73/78.

Berangkat dari hal tersebut diatas, hasil wawancara kepada pihak syahbandar yakni Irwan Anwar mengatakan bentuk penanganan yang dilakukan oleh pihak tersebut berdasar pada Pasal 508 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup disebutkan mengenai penerapan sanksi administratif apabila melanggar peraturan pemerintah tersebut, adapun sanksi administratif berupa:

1. Teguran tertulis
2. Paksaan pemerintah
3. Denda administratif
4. Pembekuan perizinan berusaha
5. Pencabutan izin berusaha Berdasarkan data di lapangan

Berdasarkan 5 poin diatas apabila pelaku usaha yang masih kedapatan melakukan pembuangan limbah kapal sembarang maka pihak berwenang seperti kesyahbandaran yang berada di pelabuhan dufa-dufa akan secara tegas melakukan pencabutan izin berusaha bagi pemilik usaha, karena berdasarkan 5 poin diatas seperti teguran tertulis, paksaan pemerintah, denda administrative, dan pembekuan perizinan berusaha mereka masih melanggar dan sesuai data lapangan masih melakukan pembuangan limbah secara terus menerus maka pihak syahbandar yang ada di pelabuhan rakyat di Kota Ternate akan mencabut izin berlayar dari kapal tersebut, sehingga kapal tersebut sudah tidak bisa lagi untuk melakukan aktifitas berlayar lagi.

Sehingga dari Analisis penulis bentuk penanganan dari beberapa instansi yang telah dilakukan secara langsung baik secara larangan, teguran, ataupun sanksi ringan. Akan tetapi, tidak menjadi efek jera kepada pihak kapal atau pelaku usaha untuk terus mengulanginya kembali. Penulis mencoba menjelaskan faktor-faktor apa yang mempengaruhi implementasi perlindungan lingkungan maritim atas pencemaran limbah kapal di pelabuhan rakyat Kota Ternate.

2. Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Perlindungan Lingkungan Maritim atas Pencemaran Limbah Kapal di Pelabuhan Rakyat Kota Ternate

a. Sumber Daya Manusia

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah mengatur dengan tegas dasar Pelaksanaan Tugas Otoritas Pelabuhan. Ketentuan selanjutnya yang mengatur teknis pelaksanaan tugas, Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 mengisyaratkan adanya ketentuan lebih lanjut yakni diatur dalam peraturan pemerintah maupun peraturan menteri. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate adalah unsur pelaksana sebagai tugas dan fungsi kementerian yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dipimpin oleh Direktur Jendral. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate mempunyai

20 Hasil wawancara penulis dengan irwan anwar selaku syahbandar pelabuhan dufa-dufa, 13 Januari 2024, Pelabuhan Dufa-Dufa Kecamatan Ternate Utara Kota Ternate.

tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan standarisasi teknis dibidang perhubungan laut.

Dalam melaksanakan tugas tersebut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate melaksanakan fungsi: *pertama* Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal; *Kedua* Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal; Pelaksanaan pengawasan keselamatan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertip lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal serta penerbitan surat persetujuan berlayar. *Ketiga* Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan penanganan musibah dilaut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran; *Keempat* Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; *kelima* Pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, daerah lingkungan kerja dan lingkungan kepentingan pelabuhan serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan menteri; Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalansertasaranabantunavigasi. *Keenam* Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan dipelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang dipelabuhan; *Ketujuh* Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsensi atau bentuk lainnya kepada badan usaha pelabuhan; *Kedelapan* Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan dan pelaksanaan unsur keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Dalam proses penegakan hukum, salah satu faktor yang mempengaruhi baik atau tidaknya proses penegakan hukum adalah penegak hukum itu sendiri, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. Kompetensi syahbandar sebagai pintu gerbang proses penegakan hukum menjadi tumpuan untuk mewujudkan proses penegakan hukum yang menjunjung tinggi kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan. Berbicara mengenai kompetensi syahbandar, maka tidak dapat dilepaskan dari sumber daya manusia (SDM) kesyahbandaran itu sendiri.

Kantor Kesyahbandar Kelas II Kota Ternate didukung oleh sumber daya aparatur yang dalam kenyataannya sangat terbatas yang mana berjumlah 82 orang dengan Strata Pendidikanya 42 orang SMA, 23 orang S1, 1 orang S2 dan 16 orang yang memiliki sertifikat Teknis. Dengan jumlah petugas kesyahbandaran yang kurang dan sumber daya manusia yang masih mini dapat berakibat pada pelaksanaan tugas dan fungsi syahbandar terutama dalam kasus tindak pidana pelayaran dalam hal pembuangan limbah kapal. Dengan mininya sumber daya manusia dalam hal teknis kesyahbandaran sendiri merasa sulit untuk bisa cepat memenuhi permintaan dalam melakukan penanganan terhadap pembuangan limbah kapal. Berdasarkan hasil penelitian penulis ketika Kesyahbandaran Ternate ditanyak oleh penulis untuk menangani pembuangan limbah di perairan dipelabuhan rakyat di Kota Ternate ini yang menjadi kesulitan bagi pihak syahbandar pelabuhan yang manasyahbandar tiap pelabuhan memiliki ahli pemeriks kelayakan kapal hanya 1 orang dan 4 honorer yang belum memiliki kopetensi teknis.

Berdasarkan hal tersebut dapat penulis katakan bahwa, masalah jumlah personil dan sumber daya manusia Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate perlu ditingkatkan untuk mengaplikasikan tugas dan fungsi syahbandar yang diatur da-

lam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketersediaan personil dan sumberdaya manusia selayaknya perlu untuk dievaluasi, karena syahbandar belum mampu bekerja secara profesional, dalam artian meningkatkan kemampuan dalam menangani pekerjaan kesyahbandaran, dan yang dapat dilakukan dengan cara mendekatkan syahbandar kepada dunia pendidikan sebagai sumber untuk meningkatkan kemampuannya dalam rangka untuk meningkatkan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya keamanan dan keselamatan dalam hal tindak pidana pelayaran.

Menurut irwan anwar²¹ dalam penjelasannya mengenai peningkatan kemampuan yang menjabarkan bahwa:

“ Peningkatan kemampuan terhadap personil Kantor Kesyahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate, khususnya dibidang Seksi Keselamatan Berlayar; Penjagaan Dan Patroli sangat diperlukan guna memperbaiki sumber daya manusia serta meningkatkan profesionalisme kerja anggota. Peningkatan kemampuan anggota tersebut didapat dengan pendidikan kejuruan Kesyahbandaran, untuk Pengatur Muda TK I sampai seterusnya, selama 2-3 bulan yang dilaksanakan di Balai Diklat Transportasi Laut,. Sedangkan tujuan dari kejuruan maupun pelatihan tersebut adalah agar anggota terampil dan profesional dalam melaksanakan fungsi penyidikan tindak pidana pelayaran dalam hal perlindungan lingkungan maritim ”

Menurut penulis profesionalisme syahbandar saat ini memang perlu untuk dievaluasi, karena syahbandar belum mampu bekerja secara profesional, dalam artian meningkatkan kemampuan dalam menangani pekerjaan kesyahbandaran, dan yang dapat dilakukan dengan cara mendekatkan syahbandar kepada dunia pendidikan baik itu formal maupun teknis sebagai sumber untuk meningkatkan kemampuannya dalam rangka untuk meningkatkan ilmu pengetahuan dan teknologi.

b. Koordinasi

Implementasi akan berjalan efektif apabila ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan kebijakan dipahami oleh individu-individu yang bertanggungjawab dalam pencapaian tujuan kebijakan. Kejelasan ukuran dan tujuan kebijakan dengan demikian perlu dikomunikasikan secara tepat dengan para pelaksana. Konsistensi atau keseragaman dari ukuran dasar dan tujuan perlu dikomunikasikan sehingga implementasinya mengetahui secara tepat ukuran maupun tujuan kebijakan itu. Komunikasi dalam organisasi merupakan suatu proses yang amat kompleks dan rumit. Seseorang bisamenahannya untuk kepentingan tertentu atau menyebarkannya.

Faktor komunikasi yang dimaksudkan penulis adalah komunikasi yang kurang baik menjadimasalah darimengapapencemaran masihterjadi di lingkungan pelabuhan. Komunikasi belum dilakukan secara baik antara Dinas Lingkungan Hidup dengan Kesyahbandaran dan/ atau Otoritas Pelabuhan dalam melakukan evaluasi lapangan. Menurut Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 5 Tahun 2009 tentang Pengelolaan Limbah di Pelabuhan²² dalam pengawasan pengelolaan limbah di pelabuhan juga diawasi oleh pejabat pengawas lingkungan hidup dan/ atau pejabat pengawas lingkungan hidup daerah. Dalam hal ini, Dinas Lingkungan Hidup Kota Ternate (DLH) adalah pengawas lingkungan hidup. Selain itu, DLH juga menjadi salah satu regulator yang berwenang dalam membuat suatu kebijakan.

DLH merasa wilayah pelabuhan hanya menjadi wilayah kerja kesyahbandaran dan/ atau otoritas pelabuhan, sehingga DLH tidak dapat melakukan pengawasan di wilayah pelabuhan,

²¹Hasil wawancara penulis dengan irwan anwar selaku syahbandar pelabuhan dufa-dufa, 13 Januari 2024, Pelabuhan Dufa-Dufa Kecamatan Ternate Utara Kota Ternate.

²²Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 5 Tahun 2009 tentang Pengelolaan Limbah di Pelabuhan.

hal ini berkesesuaian dengan M. Syarif Tjan²³ dalam penjelasannya bahwa kalau berbicara tentang pencemaran di pelabuhan itu bukan kewenangan Dinas Lingkungan Hidup tetapi Kesyahbandaran yang mempunyai kewenangan tersebut.

Berangkat dari pernyataan tersebut diatas menurut penulis DLH memiliki bidang pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup yang dapat bekerja sama dengan syahbandar dan/atau otoritas pelabuhan. Syahbandar juga bisa berkolaborasi dengan Dinas Lingkungan Hidup Kota Ternate dalam melakukan pengujian atau pengawasan terhadap kualitas perairan hal ini berkesesuaian dengan amanat dari Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 5 Tahun 2009 tentang Pengelolaan Limbah di Pelabuhan serta Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritim yang sebagaimana di jelaskan pada pasal 25 huruf a yang mana dalam penjelasannya bahwa melaporkan terjadinya pencemaran kepada Syahbandar terdekat dan/atau unsur pemerintah lain yang terdekat. Dalam hal unsur pemerintah inilah dalam penjelasan peraturan pemerintah tersebut ialah kementerian lingkungan hidup

Tetapi yang terjadi dalam melakukan evaluasi pencegahan pencemaran, DLH harus melakukan ijin. DLH, Kesyahbandar, Otoritas pelabuhan seharusnya bisa bekerja sama dalam melaksanakan kegiatan pencegahan pencemaran di wilayah pelabuhan dengan melakukan evaluasi bersama mengenai kualitas air pelabuhan dan melakukan suatu program yang bisa dilakukan bersama sehingga dalam melakukan pencegahan pencemaran menjadi tanggung jawab bersama. Struktur komunikasi yang diharapkan dalam komunikasi ini yaitu salah satu cara bagaimana antar instansi bisa melakukan komunikasi mengenai apa yang bisa dilakukan untuk keberhasilan suatu implementasi.

c. Sarana dan Prasarana

Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate yang merupakan salah satu unit pelaksana teknis dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut mempunyai tugas melaksanakan kegiatan penjagaan, penyelamatan, pengamanan dan penertiban serta penegakan peraturan di bidang pelayaran di Perairan Laut dan Pantai.

Agar Negara Wilayah Perairan Indonesia ini aman dan tertib sehingga terciptanya keselamatan pelayaran dan kelancaran lalu lintas angkutan laut maka perlu adanya penegakan peraturan di bidang pelayaran di Perairan Laut, sehingga roda perekonomian Indonesia yang banyak menggunakan moda pelayaran terus meningkat. Salah satunya adalah dengan tugas yang diemban oleh Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate. Dalam rangka mengemban tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan mempunyai beberapa fungsi yang salah satunya yaitu pelaksanaan penyidikan terhadap tindak pidana pelayaran.

Sebagaimana telah dijelaskan diatas Kantor Kesyahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Ternate untuk memperhatikan pentingnya penanganan lingkungan maritim sehingga tercapainya kelancaran lalu lintas angkutan laut dan keselamatan pelayaran di wilayah perairan laut. Dengan demikian bahwa suatu peraturan diadakan untuk memperlancar proses penegakan hukum pelayaran oleh syahbandar tetapi karena fasilitas tidak cukup, maka yang akan terjadi kendala-kendala yang mempengaruhi peran syahbandar dalam penanganan limbah kapal. Hal ini senada dengan penjelasan dari irwan anwar²⁴ yang mana menjelaskan:

²³Hasil wawancara dengan M. Syarif Tjan selaku Kepala Bidang pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan Dinas Lingkungan Hidup Kota Ternate, 15 Januari 2024, Kantor Dinas Lingkungan Hidup Kota Ternate.

²⁴Hasil wawancara penulis dengan irwan anwar selaku syahbandar pelabuhan dufa-dufa, 13 Januari 2024, Pelabuhan Dufa-Dufa Kecamatan Ternate Utara Kota Ternate.

“Pelanggaran terhadap peraturan Perhubungan laut di perairan laut di wilayah kerja Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate khususnya Pelabuhan Dufa-dufa sangat banyak. Baik pelanggaran itu dilakukan diatas kapal di perairan atau di dalam perairan, seperti gangguan keamanan diatas kapal berupa pencurian, pemenuhan syarat-syarat kelaiklautan kapal, pencemaran laut, pembuangan limbah di laut, eksplorasi laut yang berlebihan. Keterbatasan anggaran pemeliharaan dan pengadaan barang yang tersedia dalam DIPA, merupakan permasalahan utama untuk menjaga dan mengadakan sarana dan prasarana, terutama tidak adanya anggaran untuk penanganan limbah kapal. Memang masalah anggaran merupakan masalah yang lazim di instansi pemerintah”.

Dari hasil wawancara diatas, Isnaeni²⁵ juga menguatkan dalam penjelasannya bahwa:

Bahwa untuk penanganan limbah kapal di pelabuhan dufa-dufa, kami tidak memiliki sarana dan prasarana dalam penanganan limbah kapal untuk menyelesaikan masalah tersebut keseluruhan, dalam hal ini yang harus dibutuhkan ialah:

1. alat pengalokalisir oil boom
2. alat penghisap skimmer
3. alat penampung sementara temporary stroage
4. Bahan penyerap sorbent
5. Bahan pengurai dispersant

Suatu peraturan diadakan untuk memperlancar proses penegakan hukum oleh kesyahbandaranakan tetapisarana dan prasarana yang belum memadai terutama alat penunjang perlindungan lingkungan maritim yang masih jauh tertinggal dari provinsi lain dalam rangka penanganan permasalahan yang sama (pencemaran limbah kapal). Kelemahan ini merupakan kelemahan utama yang paling jelas teridentifikasi dalam persoalan penanganan limbah kapal.

Seperti telah dikemukakan dalam pada uraian sebelumnya, ketiadaan alat pendukung dalam penanganan limbah kapal hal ini sangat sulit untuk dapat membayangkan dengan sarana dan prasarana yang tidak ada maka sulit untuk mengharap optimasi dari sisi sarana dan prasarana dapat menunjang penanganan limbah kapal di pelabuhan dufa-dufa.

d. Kesadaran Masyarakat

Menurut teori *Environmental education* (EE) yang dikemukakan Hungerford & Volk, dengan pendidikan, perilaku dapat terbentuk sesuai dengan yang diinginkan karena individu tersebut memperoleh suatu informasi yang dapat meningkatkan pengetahuan mereka terhadap suatu konsep dan kemudian memunculkan intensi untuk bersikap dan melakukan tindakan. Meningkatnya pengetahuan akan menuntun individu pada sikap positif yang selanjutnya akan mengarahkan mereka pada keinginan bertindak untuk menjadikan lingkungan lebih baik. Asumsi yang muncul adalah jika masyarakat mendapat banyak pengetahuan mengenai lingkungan maka mereka akan lebih sadar terhadap lingkungan dan permasalahannya sehingga mereka termotivasi untuk bersikap positif terhadap lingkungan dengan perilakunya.²⁶

Masyarakat secara bertahap menyadari tentang masalah pencemaran lingkungan terutama yang bersumber dari sampah plastik, namun mereka tidak dapat sepenuhnya berhenti untuk

²⁵Hasil wawancara penulis dengan isnaeni selaku Pegawai Dinas Perhubungan dan menjabat sebagai koordinator pelabuhan dufa-dufa, 15 Januari 2024, Pelabuhan Dufa-Dufa Kecamatan Ternate Utara Kota Ternate.

²⁶Ayu Dwi Astuti, Evi Frimawaty.Dkk, *Karakteristik Sampah Sungai Dan Perilaku Masyarakat Pesisir Terhadap Sampah Plastik: Studi Kasus Di Sungai Pengarengan, Kabupaten Cirebon*. Jurnal Ilmu Lingkungan. Program Studi Ilmu Lingkungan Sekolah Pascasarjana UNDIP (2023) : 17

menggunakan kemasan plastik karena tuntutan kenyamanan yang lebih tinggi. Hal ini dibuktikan dari hasil pengamatan penulis bahwa selain tumpahan minyak dari kapal, bungkus sampah plastik tipis merupakan sampah yang paling besar. Sampah plastik tipis yang ditemukan terdiri atas bungkus makanan, kantong plastik, dan plastik pembungkus (plastik kiloan). Umumnya polutan sampah plastik tersebut berasal dari kegiatan sosial ekonomi masyarakat seperti dagang, aktivitas bongkar muat barang, serta naik turun penumpang. Aktivitas masyarakat khususnya pengguna jasa pelabuhan dufa-dufa yang tinggi pada sektor kemaritiman berpotensi menimbulkan pencemaran sampah ke lingkungan sekitarnya.

Berdasarkan uraian di atas menurut penulis, kebijakan dan aturan yang telah diterapkan oleh pemerintah dalam hal ini syahbandar untuk melindungi lingkungan maritim dalam mengurangi pembuangan limbah antara lain tumpahan minyak, konsumsi plastik. Namun, implementasinya masih belum maksimal karena kewenangan dikembalikan pada masing-masing instansi serta belum konsistennya pengawasan terhadap penerapannya.

Manusia merupakan salah satu komponen biosfer dimana aspek pengetahuan, sikap, bersam dengan keterlibatan emosional sebagai suatu kompleksitas yang disebut “kesadaran pro lingkungan” memiliki tanggung jawab memberikan kontribusi maksimal untuk menciptakan kondisi *zero oil* dan *zero plastic* sebagai makhluk hidup yang ramah lingkungan. Perubahan perilaku individu khususnya pada pengguna jasa pelabuhan dufa-dufa diharapkan agar pemanfaatan laut dan sumber daya alam dipastikan dapat dilakukan secara berkelanjutan. Perubahan hanya mungkin terjadi jika ada peningkatan pengetahuan, pemahaman dan kesadaran masyarakat sejak dini.

Berangkat dari hal tersebut berdasarkan hasil wawancara Nurdin Masaji²⁷ mengatakan ternyata mereka juga baru mengetahui akan hal itu, hanya saja masih ada kebiasaan masyarakat yang masih saja melakukan pembuangan (*Dumping*) limbah kapal ke laut terutama di laut sekitar pelabuhan dufa-dufa. Seharusnya pemerintah atau dinas lingkungan hidup atau petugas yang bertugas pihak kesyahbandaran harus lebih mengenali situasi masyarakat dengan cara mensosialisasikan terkait dengan masalah tersebut masalah pembuangan (*Dumping*) limbah kapal, jangan hanya sekedar menegur dan berusaha tapi tindakan yang harus lebih tegas lagi, itu menyediakan tempat pembuangan (*Dumping*) limbah kapal disekitar pelabuhan, karena nantinya masyarakat juga tidak punya tempat untuk membuangnya maka salah satu cara praktis yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan pembuangan di laut. Keterbatasan informasi tentang Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritim sebagaimana menjelaskan tentang pengendalian pencemaran dan kerusakan laut. Selain itu juga dibentuk lagi hukum untuk penegakan hukum pencemaran laut dengan Undang-undang 17 tahun 2007 tentang Pelayaran yang menjelaskan tentang hukum perlindungan lingkungan maritim tidak dapat memberikan pemberitahuan untuk diinformasikan ke masyarakat pengguna jasa pelabuhan untuk mendapatkan akses penyebarluasan aturan terkait dengan masalah tersebut kemudian disebarluaskan ke masyarakat sekitar.

D. KESIMPULAN

Implementasi Perlindungan Lingkungan Maritim Atas Pencemaran Limbah Kapal Di Pelabuhan Rakyat Kota Ternate secara khusus di atur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 5 Ayat 1 dan 2 Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritim, dimana peraturan perundang-undangan ini merupakan dasar hukum yang jelas bagi pemerintah dalam mengambil langkah kebijakan untuk mengatasi permasalahan pencemaran lingkungan laut.

²⁷Hasil wawancara penulis dengan nurdin masaji selaku pengguna jasa pelabuhan dufa-dufa ternate pada tanggal 16 desember 2023

Faktor yang mempengaruhi implementasi perlindungan lingkungan maritim atas pencemaran limbah kapal di pelabuhan rakyat kota ternate terdiri atas faktor sumber daya manusia yang mana syahbandar tiap pelabuhan memiliki ahli pemeriksa kelayakan kapal hanya 1 orang dan 4 honorer yang belum memiliki kompetensi teknis. Faktor komunikasi yang kurang baik menjadi masalah dari mengapa pencemaran masih terjadi di lingkungan pelabuhan baik antara Dinas Lingkungan Hidup dengan Kesyahbandaran dan/atau Otoritas Pelabuhan dalam melakukan evaluasi lapangan dan yang terakhir faktor sarana dan prasarana yang mana ketiadaan alat pendukung dalam penanganan limbah kapal di pelabuhan rakyat Kota Ternate serta faktor masyarakat masih ada kebiasaan masyarakat yang masih saja melakukan pembuangan (*Dumping*) limbah kapal ke laut terutama di laut sekitar pelabuhan rakyat Kota Ternate.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Ayudhia Rachmawati. 2022. *Pencemaran Lingkungan*. Yogyakarta : Deepublish
- Didik Mohammad Sodik. 2011. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. Jakarta : Refika Aditama
- Peter Mahmud Marzuki. 2011. *Penelitian Hukum*. Jakarta : Prenadamedia Group
- Ronny Hanitijo Soemitro. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum (Normatif dan Empiris)*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Wibowo. 2010. *Manajemen Kinerja*. Jakarta : Rajawali Pers.

Jurnal

- Ayu Dwi Astuti. Evi Frimawaty.Dkk. 2023. *Karakteristik Sampah Sungai Dan Perilaku Masyarakat Pesisir Terhadap Sampah Plastik: Studi Kasus Di Sungai Pengarengan, Kabupaten Cirebon*. Jurnal Ilmu Lingkungan Program Studi Ilmu Lingkungan Sekolah Pascasarjana UNDIP
- Azaria, D. P. 2014. *Perlindungan Lingkungan Laut Samudra Pasifik Dari Gugusan Sampah Plastik Berdasarkan Hukum Lingkungan Internasional*. Fakultas Hukum Brawijaya.
- Ester Sarina Purba dan Sri Yunita. 2017. *Kesadaran Masyarakat dalam Melestarikan Fungsi Lingkungan Hidup*. Jurnal Pendidikan Ilmu-Ilmu Sosial. Volume 9 Nomor 1.
- Johny Malisan. 2011. *Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penerapan PP Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Laut*. J.Pen.Transla. Vol.13 No 1
- Kuncowati, K.. 2019. *Analisis Pengelolaan Sampah Di Kapal Dan Peran Awak Kapal Terhadap Pencegahan Pencemaran Laut Dari Kapal Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*. Majalah Ilmiah Bahari Jogja, Volume 17 Nomor 1.
- Yulianto, ari varanita winarti. 2023. *implementasi marine pollution (marpol) 73 / 78 annex v peraturan tentang pencegahan polusi sampah/limbah yang berasal dari k.m adhiguna tarahan*. Jurnal Saintek Maritim. Volume 23 Nomor 2.
- Susetyorini, P. 2019. *Kebijakan Ke lautan Indonesia Dalam Perspektif Unclos 1982*. Jurnal Masalah-Masalah Hukum, 48(2),

Peraturan Perundang-Undangan

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Maritim

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyabandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan

Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 5 Tahun 2009 tentang Pengelolaan Limbah di Pelabuhan.

Peraturan Walikota Ternate Nomor 21 Tahun 2018 Tentang Pengelolaan Kualitas Air dan Pengendalian Pencemaran Air

Website

Rasdiani, Elly. 2014. “*Penegakan Hukum di Laut Rancu, UNCLOS Harus Tetap Jadi Pedoman*”, Dewan Kelautan Indonesia, dalam <http://www.dekin.kkp.go.id>, diunduh 18 Mei 2024