



**ANALISIS PROSPEK PERLINDUNGAN HUKUM
TERHADAP LAUT SEMARANG DARI DAMPAK
NEGATIF LALU LINTAS PELAYARAN**

SKRIPSI

**DIAJUKAN UNTUK MEMPEROLEH GELAR SARJANA HUKUM PADA
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**

Disusun Oleh:

Nama RP: Login Permana

Nim : 3450407055

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**

2011

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi dengan judul Analisis Prospek Perlindungan Hukum Terhadap Laut Semarang Dari Dampak Negatif Lalu Lintas Pelayaran disusun oleh Login Permana, NIM. 3450407055, telah disetujui oleh Pembimbing untuk diajukan ke Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum UNNES pada:

Hari :

Tanggal :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Drs. Suhadi, S.H, M.Si
NIP.196711161993091001

Ubaidillah Kamal, S.Pd,M.H.
NIP.197505041998031001

Mengetahui,
Pembantu Dekan Bidang Akademik

Drs. SUHADI, S.H, M.Si
NIP. 196711161993091001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Prospek Perlindungan Hukum Terhadap Laut Semarang Dari Dampak Negatif Lalu Lintas Pelayaran” yang disusun oleh Login Permana, NIM.3450407055. Telah dipertahankan di hadapan sidang Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang, pada:

Hari :

Tanggal :

Panitia

Ketua

Sekretaris

Drs. Sartono Sahlan, M.H.
NIP. 19530825 198203 1 003

Drs. Suhadi, S.H.,M.Si.
NIP.196711161993091001

Penguji Utama

PERPUSTAKAAN
UNNES
Nurul Fibrianti, S.H., M.Hum
NIP. 198302122008012008

Penguji I

Penguji II

Drs. Suhadi, S.H, M.Si
NIP.196711161993091001

Ubaidillah Kamal, S.Pd,M.H.
NIP.197505041998031001

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian ataupun seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat di dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, September 2011

Login Permana



MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Kualitas lingkungan hidup mempengaruhi tingkat kesejahteraan masyarakat disekitarnya”

(Login permana)

“Hadapilah setiap tantangan yang menghadang dengan lapang dada, seakan Anda telah tersentuh gairah kemenangan”

(George S Patton)

“Orang yang ingin bergembira harus menyukai kelelahan akibat bekerja”

(plato)

PERSEMBAHAN

Karya ini ku persembahkan kepada:

- ❖ Bapak dan mamak yang selalu mendukung penulis untuk jadi yang terbaik.
- ❖ Abang ku Lukas Sanjaya, pria muda yang menginspirasi penulis.
- ❖ Untuk semua brada dan sista dimanapun kalian berada, dengan kisah kita ikat tali saudara.
- ❖ Almamaterku.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan segala rahmatnya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan harapan penulis.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis telah menerima banyak bantuan baik secara langsung maupun tidak langsung dari berbagai pihak. Oleh karena itu, ingin sekali penulis menyampaikan rasa terimakasih yang paling dalam kepada seluruh pihak yang telah membantu penulis, yaitu kepada:

1. Prof. Dr. Sudijono Sastroadmodjo, M.Si, Rektor Universitas Negeri Semarang.
2. Drs. Sartono Sahlan, M.H., Dekan Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.
3. Drs. Suhadi, S.H., M.Si, Pembantu Dekan I Bidang Akademik Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang, dan selaku dosen pembimbing I penulis yang selalu memberikan masukan-masukan serta saran dalam menyelesaikan tugas akhir penulis.
4. Drs. Herry Subondo, M.Hum, Pembantu Dekan II Bidang Administrasi Umum Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.
5. Ubaidillah Kamal, S.Pd., M.H., Pembantu Dekan III Bidang Kemahasiswaan Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang yang juga menjadi dosen pembimbing II penulis yang selalu memberikan masukan serta motivasi kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
6. Nurul Fibrianti, S.H., M.Hum., selaku penguji utama dalam tugas akhir penulis. Terimakasih atas ketersediaannya menjadi penguji utama serta meluluskan penulis dari jenjang sarjana.
7. Ir. Gunawan Wicaksono, Kabid penanganan sengketa lingkungan dan pemulihan kualitas lingkungan Badan Lingkungan Hidup Kota Semarang atas segala informasi yang telah diberikan.
8. Noramaning Istini, Kasubid Penanganan sengketa lingkungan Badan Lingkungan Hidup Kota Semarang atas segala informasi yang telah diberikan.

9. Ari widyarini, ST, staf pengawasan dampak pencemaran lingkungan Badan Lingkungan Hidup Kota Semarang atas segala informasi yang telah diberikan.
10. Erwin Dwi Kristianto, S.H, Kepala Program, YLBHI - LBH Semarang atas segala informasinya yang telah diberikan.
11. Pujiono, S.H.,M.H., dosen wali penulis yang selalu memberi semangat dengan gaya beliau yang khas.
12. Naga Linggam, bapak penulis. Seorang laki-laki yang selalu dijadikan panutan oleh penulis dalam hidupnya, sosok laki-laki yang tegas, yang selalu menjadi semangat penulis untuk segera menyelesaikan pendidikan.
13. Krisna Djodi, ibu penulis. Wanita yang penuh kasih sayang, yang selalu memberikan doa tulusnya dalam semua hal yang dilakukan penulis. Takkan cukup ucapan terima kasih untuk sosok wanita sehebat beliau.
14. Lukas Sanjaya, abang penulis. Sosok pria muda yang sangat menginspirasi penulis karena tanggungjawabnya pada keluarga yang sangat besar. Serta semua motivasinya untuk penulis dalam menyelesaikan dunia pendidikan.
15. Sahabat-sahabat penulis, sejak masa kuliah (Prihantoro, Agus, Surya, Astri, Novla, Itha, dan Wahyu) terimakasih atas semangat dan motivasinya.
16. Sahabat-sahabat penulis, brader dan sister dimanapun kalian berada, terimakasih untuk doa dan semangatnya. Dengan kisah kita ikat tali saudara.
17. Seluruh keluarga besar triha kost dari yang paling muda sampai yang paling tua. Untuk teman seperjuangan penulis (Maulana, Kritink, Iwan, Dedy gundul, Elen, mas hoho, mas eri, lukman), teman berbagi keluh kesa dan semangat.
18. Teman-teman angkatan 2007 Fakultas Hukum UNNES dan teman-teman seperjuangan pada saat bimbingan.
19. Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.

Semarang, september 2011

Login Permana

ABSTRAK

Permana, Login. 2011. Analisis Prospek Perlindungan Hukum Terhadap Laut Semarang Dari Dampak Negatif Lalu Lintas Pelayaran. Skripsi. Prodi ilmu hukum. Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang. Drs. Suhadi S.H.,M.Si, Ubaidillah Kamal, S.Pd.,M.H.

Kata Kunci : Perlindungan Hukum, Lalu Lintas Pelayaran.

Laut sebagai tempat hidup dari banyak biota serta sumber daya alam yang terkandung didalamnya dan digunakan sebagai tempat wisata bahari, laut juga memiliki banyak fungsi dan manfaat lainnya seperti jalur transportasi. Indonesia telah masuk kedalam zona perdagangan bebas (*free trade area*), hal tersebut menyebabkan terjadinya peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Indonesia pada umumnya termasuk di Semarang. Meningkatnya arus lalu lintas pelayaran ini berbanding sejajar dengan peningkatan resiko pencemaran laut (*sea pollution risk*). Untuk melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran, maka perlu suatu sistem perlindungan hukum yang melindungi baik secara preventif dan represif, serta prospek perlindungan yang akan dilakukan guna menjaga standar baku mutu air laut.

Permasalahan yang diangkat oleh penulis adalah sebagai berikut : (1) Bagaimana Eksistensi peraturan hukum yang berlaku dalam upaya perlindungan terhadap wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran? ; (2) Bagaimana upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran? ; (3) Bagaimana Prospek perlindungan hukum dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran?. Tujuan penulisan dari skripsi ini adalah (1) Untuk mengetahui Eksistensi peraturan hukum yang berlaku dalam upaya perlindungan terhadap wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran. (2) Untuk mengetahui upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran. (3) Untuk mengetahui Prospek perlindungan hukum kedepannya dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah kualitatif, sedangkan metode pendekatannya yuridis sosiologis. Sumber data yang digunakan dalam penulisan ini dibagi 2 yaitu ; (1) data primer yang diperoleh dari BLH Semarang, (2) data sekunder diperoleh dari sumber tertulis berupa buku, arsip, jurnal dan literatur lain. Metode pengumpulan data yang digunakan penulis ialah wawancara, observasi, kepustakaan dan dokumentasi.

Hasil penelitian dari penulisan ini adalah keberadaan atau eksistensi peraturan hukum untuk melindungi laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran sudah ada dan cukup memadai dalam mengatur untuk tingkat nasional. Sedangkan tingkat Semarang sendiri masih sangat minim untuk perda atau kebijakan daerah mengenai pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Upaya preventif yang dilakukan BLH sampai saat ini belum ada karena BLH sendiri mendapat kesulitan dari berbagai pihak, kekurangan sarana dan prasarana, serta kurangnya tenaga ahli dibidang tersebut. Sehingga belum ada upaya perlindungan secara preventif yang dilakukan. Prospek perlindungan hukum yang dilakukan oleh BLH adalah dengan menjalin kerja sama dengan

beberapa dinas serta pihak yang memiliki hak terhadap laut yang berpotensi mencemari laut dari sumber aktifitas pelayaran (PT. Pelindo) serta pihak penegak hukum yang berwenang di wilayah laut (POLAIRUD) untuk melakukan kegiatan perlindungan terhadap laut dari pencemaran yang bersumber dari lalu lintas pelayaran.

Simpulan dari penelitian ini adalah ; (1) eksistensi suatu aturan hukum yang melindungi wilayah Laut Semarang dari pencemaran yang disebabkan aktifitas pelayaran masih sangat sedikit, hanya ada 1 pasal dalam perda tentang pengendalian lingkungan yang bersifat sangat umum. Berbeda dengan pemerintah pusat sudah sangat peka terhadap hal tersebut, bisa dilihat dari keberadaan peraturan yang dikeluarkan sudah sangat banyak dan mendetail. (2) Upaya preventif yang dilakukan BLH sampai saat ini belum ada karena pihak BLH terkendala beberapa masalah internal dan eksternal. (3) untuk prospek perlindungan hukum BLH akan menjalin kerja sama dengan beberapa pihak yang memiliki kepentingan untuk melindungi wilayah laut dari pencemaran yang disebabkan oleh aktifitas pelayaran. Berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis, penulis menyarankan ; (1) perhatian BLH harusimbang antara semua sumber yang berpotensi mencemari laut, bukan terfokus hanya pada beberapa sumber saja. (2) pihak BLH harus lebih berani dalam menjalankan kewenangannya sesuai dengan peraturan hukum yang mendasari, serta harus lebih peka dalam melihat masalah-masalah yang akan berpotensi memberi dampak pencemaran terhadap laut seperti peningkatan arus lalu lintas pelayaran.

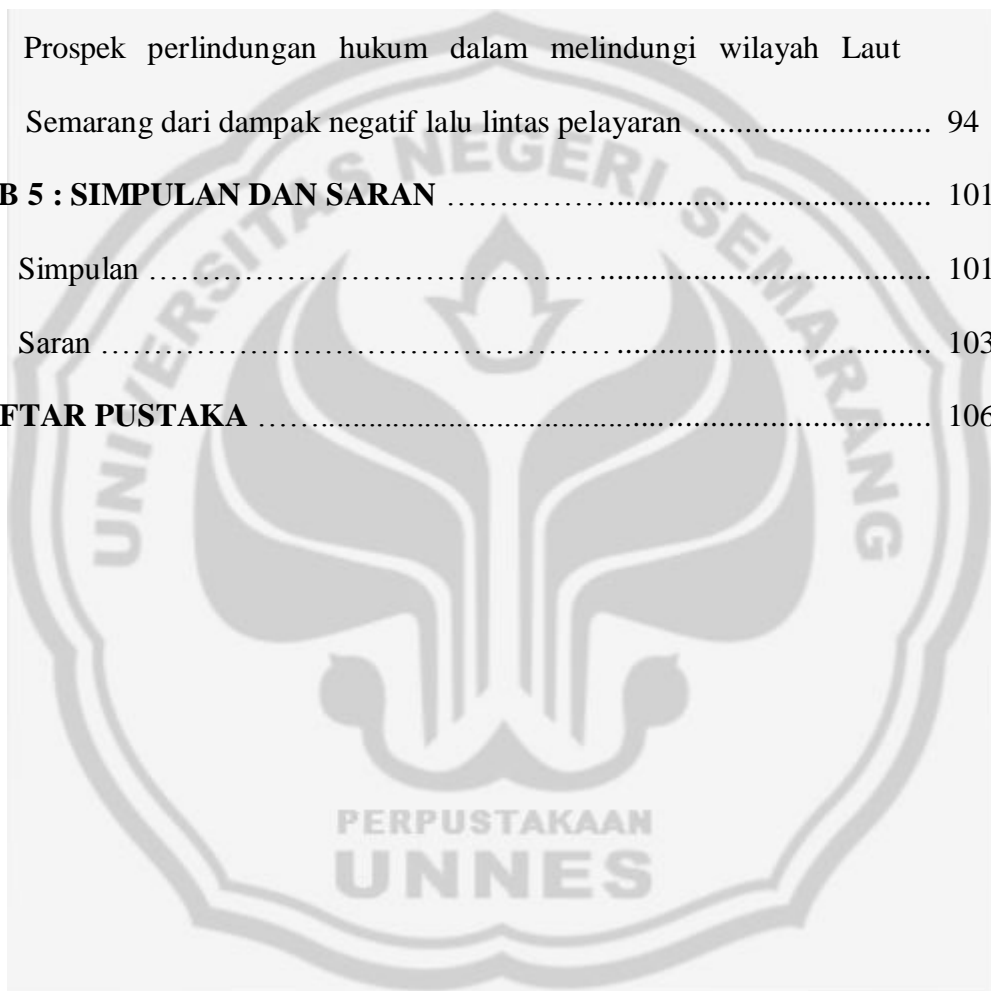


DAFTAR ISI

| | |
|--|-----------|
| Sampul | i |
| Persetujuan Dosen Pembimbing | ii |
| Lembar Pengesahan | iii |
| Surat Pernyataan | iv |
| Motto dan Persembahan | v |
| Kata Pengantar | vi |
| Abstrak..... | viii |
| Daftar Isi..... | x |
| Daftar tabel..... | xiii |
| Daftar gambar | xiv |
| Daftar Lampiran | xv |
| BAB 1: PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1.Latar belakang | 1 |
| 1.2.Identifikasi masalah | 9 |
| 1.3.Pembatasan Masalah | 9 |
| 1.4.Perumusan Masalah | 10 |
| 1.5.Tujuan Penulisan dan Manfaat Penulisan | 11 |
| 1.6.Tujuan Penulisan | 11 |
| 1.7.Manfaat Penulisan | 11 |
| BAB 2 : TINJAUAN PUSTAKA | 13 |
| 2.1. Pengertian Perlindungan Hukum | 13 |
| 2.2. Perlindungan Terhadap Laut | 14 |

| | |
|--|-----------|
| 2.3. Laut Dan Pencemaran Terhadap Laut | 18 |
| 2.4. Peraturan Transnasional Tentang Pencemaran Laut | 23 |
| 2.5. Peraturan Hukum Pencemaran Laut Di Indonesia | 26 |
| 2.6. Kewenangan Daerah Terhadap Wilayah Laut | 28 |
| BAB 3 : METODE PENELITIAN | 32 |
| 3.1. Metode Penelitian | 32 |
| 3.2. Dasar Penelitian | 32 |
| 3.3. Metode Pendekatan | 33 |
| 3.4. Lokasi Penelitian | 34 |
| 3.5. Fokus Penelitian | 35 |
| 3.6. Sumber Data | 35 |
| 3.7. Alat Dan Teknik Pengumpulan Data | 36 |
| 3.7.1 Metode Observasi..... | 36 |
| 3.7.2 Metode Wawancara..... | 38 |
| 3.7.3 Metode Kepustakaan..... | 40 |
| 3.7.4 Metode Dokumentasi..... | 40 |
| 3.8. Validitas Data | 41 |
| 3.9. Analisis Data | 42 |
| 3.10. Sistematika Penulisan Skripsi | 44 |
| BAB 4 : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | 47 |
| 4.1. Gambaran Umum Laut Kota Semarang | 47 |

| | |
|--|-----|
| 4.2. Eksistensi Peraturan Hukum yang Berlaku Dalam Upaya Perlindungan Terhadap Wilayah Laut Semarang dari Dampak Negatif Lalu Lintas Pelayaran | 68 |
| 4.3. Upaya Preventif yang Dilakukan BLH Kota Semarang Dalam Melindungi Laut Semarang dari Dampak Negatif Lalu lintas Pelayaran..... | 88 |
| 4.4. Prospek perlindungan hukum dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran | 94 |
| BAB 5 : SIMPULAN DAN SARAN | 101 |
| 5.1. Simpulan | 101 |
| 5.2. Saran | 103 |
| DAFTAR PUSTAKA | 106 |



DAFTAR TABEL

| TABEL : | HAL |
|---|-----|
| TABEL 1.1.1. Lalu Lintas Pelayaran Dipelabuhan Tanjung Emas Semarang Tahun 2009 Dan 2010 | 4 |
| TABEL 4.1.1. Panjang Garis Pantai Kota Semarang | 48 |
| TABEL 4.1.2. Luas Wilayah Kecamatan Yang Berbatasan Langsung Dengan Pantai | 48 |
| TABEL 4.1.3. Jumlah Kapal Nelayan Di Kota Semarang | 61 |
| TABEL 4.1.4. Lalu Lintas Pelayaran Dipelabuhan Tanjung Emas Semarang Tahun 2009 Dan 2010..... | 63 |



DAFTAR GAMBAR

| GAMBAR : | HAL |
|--|-----|
| GAMBAR 4.1.1.Peta Wilayah Laut Yang Menjadi Kewenangan Pemerintah Kota Semarang | 49 |
| GAMBAR 4.1.2.Kondisi Laut Kota Semarang Terhadap Pencemaran | 56 |
| GAMBAR 4.1.3.Genangan Air Disekitar Pelabuhan Semarang | 57 |
| GAMBAR 4.1.4.Arus Lalu Lintas Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang | 66 |
| GAMBAR 4.1.5.Kapal Bongkar Muatan Di Dermaga Pelabuhan Tanjung Emas Semarang | 65 |



DAFTAR LAMPIRAN

| LAMPIRAN : | HAL |
|--|-----|
| LAMPIRAN 1. Pedoman Wawancara Badan Lingkungan Hidup Kota Semarang..... | 109 |
| LAMPIRAN 2. Pedoman Wawancara YLBHI-LBH Semarang | 111 |
| LAMPIRAN 3. Hasil Penelitian Badan Lingkungan Hidup Kota Semarang..... | 112 |
| LAMPIRAN 4. Hasil Penelitian YLBHI-LBH Semarang..... | 121 |



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Posisi wilayah Indonesia berada pada posisi letak geografis yang unik. Di samping letak Indonesia yang berada pada garis khatulistiwa, juga bentuk geografis Indonesia menurut kenyataannya adalah negara kepulauan (*archipelagic state*) yang berada pada posisi silang dunia, di antara dua benua yaitu benua Asia - Australia dan di antara dua samudera yaitu Samudera Hindia - Pasifik. Demikian pula dengan perbandingan wilayah laut yang lebih luas daripada wilayah daratannya. Laut Indonesia yang cukup luas tersebut menjadi dasar kuat Indonesia disebut sebagai Negara maritim, Negara yang memiliki wilayah laut luas berarti juga memiliki tanggung jawab yang besar pula untuk melindungi wilayah lautnya.

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 berkelanjutan. (Suhaidi, 2006)

Kota Semarang sebagai salah satu dari 17 kabupaten/kota di Jawa Tengah yang berbatasan langsung dengan laut, dengan panjang garis pantai menurut dinas Perikanan dan Kelautan sepanjang 21 Km. dalam perencanaan penataan

pantai Kota Semarang dapat dibagi berdasarkan perwilayahan yaitu wilayah barat sebagai kawasan pengembangan yang lebih berorientasi pada sektor primer, terutama usaha pertanian, wisata bahari dan areal pertambakan. Wilayah tengah sebagai kawasan pengembangan fungsi perkotaan/ sektor sekunder dan tersier terutama pelabuhan, industri, pemukiman dan fasilitasnya, pariwisata dan konservasi. Sedangkan wilayah timur sebagai kawasan pengembangan lebih berorientasi sektor primer dan sekunder seperti usaha budidaya perikanan tambak, tempat pelelangan ikan (TPI), kawasan industri serta kawasan konservasi. (Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang, 2010 : 1-1)

Pemanfaatan lahan pesisir Kota Semarang tahun 2009 berdasarkan peruntukannya, diketahui sebagian besar digunakan untuk areal pertambakan seluas 1.526,31 ha, lahan pertanian 470 ha, Pelabuhan Tanjung Emas seluas 147 ha, kawasan wisata bahari seluas 55,12 ha, kawasan industri seluas 493,49 ha, dan pemukiman penduduk seluas 936,84 ha. Dengan demikian diketahui 60% wilayah pantai Kota Semarang dipergunakan untuk berbagai kepentingan Negara terutama untuk Pelabuhan Tanjung Emas dan kawasan Bandara A. Yani sebagai bagian dari keselamatan operasional penerbangan (KKOP) yaitu wilayah Pantai Maron. Sedangkan bagian lain dikelola pihak swasta seperti, kawasan industri, pemukiman dan kawasan wisata Pantai Marina yang dikelola oleh swasta. Sebesar 40% lainnya wilayah pesisir merupakan wilayah publik, yaitu Pantai Mangunharjo dan Tugurejo di Kecamatan Tugu (kompas, 10 mei 2010). Berbagai aktivitas diwilayah pesisir tersebut telah membawa berbagai dampak bagi kelestarian sumber daya perikanan dan lingkungan kawasan pesisir Kota

Semarang. (Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang, 2010 : 1-1)

Semarang juga memiliki satu pelabuhan besar yang cukup sentral dipulau Jawa selain Tanjung Priok Jakarta dan Tanjung Perak Surabaya. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagai pelabuhan utama di Jawa Tengah mempunyai peran yang penting bagi perkembangan wilayah Jawa Tengah sehingga tuntutan akan jasa pelabuhan semakin meningkat. permintaan akan jasa pelabuhan mendorong aktivitas di pelabuhan semakin tinggi.

Laju lalu lintas pelayaran di Kota Semarang yang keluar masuk melalui Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terdapat peningkatan dalam 2 (dua) tahun terakhir, hal tersebut dapat dilihat dalam table dibawah ini.

Tabel 1.1.1 lalu lintas pelayaran dipelabuhan tanjung emas Semarang tahun 2009 dan 2010

| Keterangan | satuan | Realisasi | |
|-----------------------|----------------|------------|------------|
| | | 2009 | 2010 |
| ARUS KAPAL | Unit | 4,628 | 4,781 |
| | GT | 17,341,000 | 19,371,286 |
| ARUS BARANG | Ton | 3,844,042 | 3,596,032 |
| | M ³ | 942,591 | 932,809 |
| | Ton/liter | 1,938,600 | 2,257,956 |
| ARUS PETIKEMAS | Box | 264 | 361 |
| | Teus | 294 | 387 |
| | Ton | - | - |
| ARUS PENUMPANG | | | |
| Luar negeri | orang | 8,771 | 7,351 |
| Dalam negeri | orang | 375,064 | 442,294 |
| ARUS HEWAN | | | |
| Dalam negeri | Ekor | - | - |
| Luar negeri | Ekor | - | - |

(<http://www.pp3.co.id/cabang/Peralatan.php>, diunduh pada tanggal 11 april 2011, pukul 22.00)

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 rakyat”

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. Bahan pencemar yang masuk ke dalam lautan akan diencerkan dan kekuatan mencemarnya secara perlahan-lahan akan diperlemah sehingga membuat mereka menjadi tidak berbahaya.

Dengan makin cepatnya pertumbuhan penduduk dunia dan makin meningkatnya lingkungan industri mengakibatkan makin banyak bahan-bahan yang bersifat racun yang dibuang ke laut dalam jumlah yang sulit untuk dapat dikontrol secara tepat. 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. (Suhaidi, 2005 : 2)

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.(Suhaidi, 2005 : 2)

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.(Suhaidi, 2005 : 3)

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 genangan minyak / bahan kimia lain yang berasal dari barang muatan, bahan bakar, minyak pelumas atau bahan adiktif.(Sugiyanto, 2009 : 102)

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*). (Kantaatmadja, 1982 : 1)

Masalah penting lainnya yang timbul sejak tahun – tahun 1960-an adalah masalah pengotoran laut karena minyak atau karena bahan-bahan berbahaya

lainnya, misalnya bahan-bahan toxic, radio aktif, dan lain-lain. Masalah ini mulai lebih terasa sejak semakin banyak dibuatnya kapal-kapal yang digerakan oleh tenaga nuklir atau kapal-kapal yang membawa bahan-bahan atau senjata-senjata nuklir.(Djalal, 1979 : 55)

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, termaksud di Indonesia yang pada dasarnya sebuah Negara kepulauan begitu pula dengan daerah-daerah pesisir yang memiliki pelabuhan besar.

Semarang sebagai pintu masuk perdagangan melalui laut bagi Jawa Tengah 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 begitupula dengan dampak negatif lalulintas 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, sementara dampak negatif lalulintas pelayaran yang semakin marak terjadi sebagai buah dari perdagangan bebas yang telah dilakukan pemerintah pusat akan meneror lingkungan hidup Semarang khususnya Laut Semarang. maka pemerintah Kota Semarang dalam hal ini diwakilkan kepada

badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang harus melindungi atau memberikan perlindungan terhadap Laut Semarang.

Berdasarkan pada uraian diatas mengenai dampak negatif dari lalulintas 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 upaya perlindungan hukum terhadap wilayah laut semarang dengan judul **“ANALISIS PROSPEK PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP LAUT SEMARANG DARI DAMPAK NEGATIF LALU LINTAS PELAYARAN”**

1.2. Identifikasi Masalah

Dari latarbelakang yang telah diuraikan di atas mengenai Kajian Terhadap prospek perlindungan hukum terhadap Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran, adapun beberapa masalah yang dapat diidentifikasi, yaitu :

1. Jenis-jenis upaya perlindungan yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.
2. Eksistensi peraturan hukum yang berlaku dalam upaya perlindungan terhadap wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.
3. Upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.
4. Hambatan-hambatan dalam melakukan upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.
5. Proses perlindungan hukum yang akan dilakukan BLH Kota Semarang apabila terjadi kasus pencemaran Laut Semarang dari dampak negatif lalulintas pelayaran.

6. Prospek perlindungan hukum dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.

1.3. Pembatasan Masalah

Agar masalah yang akan penulis bahas tidak meluas sehingga dapat mengakibatkan ketidakjelasan pembahasan masalah maka penulis akan membatasi masalah yang akan dikaji, antara lain :

1. Eksistensi peraturan hukum yang berlaku dalam upaya perlindungan terhadap wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.
2. Upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi laut semarang dari dampak negatif lalulintas pelayaran.
3. Prospek perlindungan hukum dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.

1.4. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas mengenai kajian terhadap analisis prospek perlindungan hukum terhadap Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana Eksistensi peraturan hukum yang berlaku dalam upaya perlindungan terhadap wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran?
2. Bagaimana upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi Laut Semarang dari dampak negatif lalulintas pelayaran?
3. Bagaimana Prospek perlindungan hukum dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran?

1.5. Tujuan Penulisan dan Manfaat Penulisan

1.5.1. Tujuan penulisan

Secara garis besar tujuan penulisan adalah untuk mengetahui serta mendalami berbagai aspek tentang permasalahan-permasalahan yang telah dirumuskan dalam perumusan masalah. Secara khusus tujuan penulisan ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui Eksistensi peraturan hukum yang berlaku dalam upaya perlindungan terhadap wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.
2. Untuk mengetahui upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.
3. Untuk mengetahui Prospek perlindungan hukum dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.

1.5.2. Manfaat penulisan

Adapun manfaat penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis

Secara teoritis penulisan ini diharapkan dapat memperkaya khasanah ilmu pengetahuan, khususnya bagi pengembangan perlindungan hukum terhadap laut terutama pada masalah risiko pencemaran laut (*sea pollution risk*) yang diakibatkan oleh lalu lintas pelayaran. Juga memberikan pengajaran pentingnya melestarikan kehidupan laut demi anak cucu kita.

2. Manfaat praktis

Secara praktis penulisan ini diharapkan dapat menjadi kerangka acuan dan landasan bagi penulis lanjutan, dan mudah-mudahan dapat memberikan masukan bagi pembaca terutama bagi pembentukan hukum khususnya perlindungan terhadap laut. Serta memberikan masukan kepada pejabat yang berwenang dalam menentukan arah kebijakan perlindungan terhadap laut dari risiko pencemaran laut (*sea pollution risk*) yang bersumber dari lalu lintas pelayaran. Penulis juga berharap tulisan ini dapat menjadi sebuah pedoman dalam pembelajaran hukum lingkungan khususnya perlindungan terhadap laut serta upaya penegakan hukum (*law enforcement*) dalam kasus-kasus pencemaran laut. Penulis juga berharap supaya tulisan ini secara tidak langsung bisa melindungi habitat-habitat biota laut dari dampak negatif pencemaran laut.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Perlindungan Hukum

Secara umum dapat dijelaskan bahwa pengertian perlindungan hukum adalah tindakan melindungi atau memberikan pertolongan dalam bidang hukum. (Purwadarminta, 1959 : 224)

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang dimaksud perlindungan adalah cara, proses, perbuatan melindungi. Menurut pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, 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 hukum. Dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen dalam pasal 1 ayat (1) menyatakan perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), yang dimaksud dengan hukum adalah peraturan yang dibuat oleh Pemerintah atau adat yang berlaku bagi semua orang dalam masyarakat (Negara). R. Soeroso mengungkapkan beberapa definisi mengenai hukum yang dikeluarkan oleh para ahli dalam bukunya. (Soeroso: 2007, 26) antara lain :

1. P. Borst, menyatakan hukum ialah keseluruhan peraturan bagi kelakuan atau perbuatan manusia didalam masyarakat, yang pelaksanaannya dapat dipaksakan dan bertujuan mendapat tata atau keadilan.

2. Van Kan, menyatakan hukum adalah keseluruhan peraturan hidup yang bersifat memaksa untuk melindungi kepentingan manusia di dalam masyarakat.
3. Tirtaamidjaja, menyatakan hukum ialah semua aturan (norma) yang harus ditaati dalam tingkah laku, tindakan-tindakan dalam pergaulan hidup dengan ancaman harus mengganti kerugian jika melanggar aturan-aturan itu, akan membahayakan diri sendiri atau harta, umpama orang akan kehilangan kemerdekaan, didenda dan sebagainya.
4. Leon Duguit, menyatakan hukum ialah tingkah laku para anggota masyarakat, aturan yang daya penggunaannya pada saat tertentu diindahkan oleh anggota masyarakat sebagai jaminan dari kepentingan bersama terhadap orang yang melakukan pelanggaran itu.

2.2 Perlindungan terhadap laut

Perlindungan laut, hal tersebut awalnya telah menjadi perdebatan besar antara Portugal, Spanyol, Inggris dan Belanda pada abad 17, sehingga timbullah apa yang dinamakan "battle of the books", yaitu terutama antara Inggris dan Belanda (djalal: 1979, 14). Ada 3 (tiga) teori yang terkenal dalam sejarah perlindungan laut internasional, diantaranya:

1. *Mare liberum* dikeluarkan oleh Grotius yang memandang bahwa pemanfaatan lingkungan laut berdasarkan konsepsi *the freedom of the sea*.

Pendapat ini dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan "pelayaran internasional" bagi perdagangan, atau sebagai *jus communis*. Mengenai perikanan, Grotius mempunyai pandangan yang sejalan dengan konsep kebebasan di laut lepas. Perikanan harus terbuka bagi semua orang, hal

ini didasarkan pada pendapat bahwa laut merupakan sumber kekayaan yang tidak ada habisnya.

2. *Mare clausum* ini dikeluarkan oleh Jhon Selden yang menyatakan teori mare liberum tidak berdasar, karena selden berasumsi bahwa argumentasi yang menyatakan laut merupakan sumber kekayaan yang tidak terhabiskan (*inexhaustible*) sama sekali tidak beralasan.
3. Teori campuran adalah teori yang diungkapkan oleh Pontanus, dimana teori ini merupakan perpaduan antara kedua teori diatas. Sehingga sekarang pemilikan kekuasaan hak atas laut dapat dibagi 2 (dua). Yaitu mare adiacens dan mare alterium. Dimana setiap Negara pantai berhak atas wilayah lautnya sampai beberapa mil keluar sedangkan diluar hal tersebut masuk zona bebas.

Lautan yang merupakan wilayah air pada dasarnya dapat dibagi dalam 3 bagian yaitu permukaan lautan, dalam lautan, dan dasar lautan. Ketiga bagian tersebut merupakan satu kesatuan yang berada pada satu pengawasan yang berdasar pada kedaulatan suatu negara atau hukum internasional. Bagi wilayah perairan teritorial suatu negara, berarti pengelolaan kepentingan, pemeliharaan dan pengawasan pada prinsipnya tanggung jawab ada pada negara tersebut dalam pelaksanaannya tetap memperhatikan hukum kebiasaan maupun konvensi internasional yang berlaku. (Subagyo, 2002 : 38)

Wilayah perairan laut yang bukan merupakan wilayah teritorial suatu negara, berarti hukum internasional yang berlaku dan menguasai wilayah perairan tersebut, bukan diperlakukan hukum nasional negara manapun. Misalnya mengenai hak-hak dan kebebasan-kebebasan dilaut lepas, sama sekali tidak ada keterkaitan dengan aturan hukum Negara manapun. (Subagyo, 2002 : 39)

Untuk wilayah landas kontinen Indonesia meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya air di luar perairan wilayah Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 4/Prp/Tahun 1960, yaitu wilayah di luar 12 mil laut dengan kedalaman sampai 200 meter atau lebih di mana masih mungkin diselenggarakan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam. (Subagyo, 2002 : 41)

Negara Indonesia sebagai negara kepulauan dengan bentangan wilayahnya yang 2/3 merupakan wilayah lautan, merupakan kondisi yang mendukung dan menunjang seluruh potensi bahari Bangsa Indonesia dalam mengupayakannya dengan direalisasikan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) sejak 200 mil laut, membawa beberapa konsekuensi terhadap pemetaan wilayah Indonesia dan beberapa aspek lainnya, yaitu :

1. Menambah luas wilayah Indonesia lebih kurang 1,5 juta mil persegi.
2. Menambah intensifnya pengawasan wilayah laut secara preventif maupun represif terhadap pelanggaran wilayah dalam arti terjadinya pencurian hasil sumber daya alam hayati, khususnya ikan maupun penyalahgunaan atas kelonggaran yang diberikan.
3. Berupaya untuk mendapatkan perluasan kemampuan dalam menunjang potensi alam yang harus diusahakan dan diimbangi keadaannya.
4. Berupaya melakukan pencegahan terhadap kegiatan-kegiatan yang mengakibatkan terjadinya pencemaran laut bahkan sampai mempengaruhi ekosistem laut. (Subagyo, 2002 : 41)

Perlindungan wilayah Laut Indonesia tidak hanya dititik beratkan pada luas wilayah atau hak untuk mengelola tetapi juga bertanggung jawab atas wilayah laut tersebut. Perlindungan terhadap laut juga difokuskan pada bidang pencemaran atau kerusakan terhadap baku mutu dari air laut. Seperti yang dijelaskan dalam bagian umum Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor

74 tahun 2001 Tentang Pengelolaan Bahan Berbahaya dan Beracun. Penjelasan dari PP tersebut mengatakan bahwa :

“Selama tiga dekade terakhir, penggunaan dan jumlah B3 di Indonesia semakin meningkat. Penggunaan B3 yang terus meningkat dan tersebar luas di semua sektor apabila pengelolaannya tidak dilakukan dengan baik, maka akan

dapat menimbulkan kerugian terhadap kesehatan manusia, makhluk hidup lainnya dan lingkungan hidup, seperti pencemaran udara, pencemaran tanah, pencemaran air, dan pencemaran laut. Agar pengelolaan B3 tidak mencemari lingkungan hidup dan untuk mencapai derajat keamanan yang tinggi, dengan berpijak pada prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan dan peningkatan kualitas hidup manusia, maka diperlukan peningkatan upaya pengelolaannya dengan lebih baik dan terpadu.”

Perlindungan terhadap laut juga diatur dalam Undang-Undang No. 17

Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam undang-undang tersebut menyebutkan

mengenai perlindungan terhadap laut dalam ketentuan umum Pasal 1 angka 57 yang berbunyi.

“Perlindungan Lingkungan Maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran”

Masalah perlindungan terhadap laut diatas juga telah diatur dalam beberapa peraturan pemerintah (PP) yang lebih spesifik baik mengenai pencemaran terhadap wilayah perairan yang secara keseluruhan termasuk wilayah laut dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim. Diatur juga dalam peraturan pemerintah (PP) Nomor 19 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut.

2.3 Laut dan Pencemaran Terhadap Laut

Laut menurut sejarahnya terbentuk 4,4 milyar tahun yang lalu, dimana awalnya bersifat sangat asam dengan air yang mendidih (dengan suhu sekitar 100 °C) karena panasnya bumi pada saat itu. Asamnya air laut terjadi karena saat itu atmosfer Bumi dipenuhi oleh karbon dioksida. Keasaman air inilah yang menyebabkan tingginya pelapukan dan menyebabkan air laut menjadi asin seperti sekarang ini. Pada saat itu, gelombang tsunami sering terjadi karena seringnya

asteroid menghantam Bumi. Pasang surut laut yang terjadi juga bertipe mamut atau tinggi sekali tingginya karena jarak Bulan dengan bumi yang begitu dekat. (<http://id.wikipedia.org/wiki/Laut#Sejarah>, diunduh pada tanggal 04 april 2011, pukul 20.00)

Menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat* (2008) pengertian laut adalah kumpulan air asin (dalam jumlah yang banyak dan luas) yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau-pulau. jadi laut adalah merupakan air yang menutupi permukaan tanah yang sangat luas dan umumnya mengandung garam dan berasa asin. Biasanya air mengalir yang ada di darat akan bermuara ke laut. Definisi laut juga dapat dilihat dari macam-macam / jenis-jenis laut :

1. Jenis/Macam Laut Berdasarkan Sebab Terjadinya:

- 1.1. Laut Ingresi : Adalah laut yang terjadi karena penurunan dasar laut dengan kedalaman 200 meter lebih.
- 1.2. Laut Transgresi : Adalah laut yang terjadi karena terjadi peninggian permukaan air laut yang memiliki kedalaman kurang dari 200 meter.
- 1.3. Laut Regresi : Adalah laut yang ada karena proses sedimentasi lumpur daratan yang masuk ke laut akibat erosi daratan.

2. Jenis/Macam Laut Berdasarkan Letak Laut :

- 2.1. Laut Tepi adalah laut yang ada di tepi benua.
- 2.2. Laut Pedalaman adalah laut yang dikelilingi oleh daratan benua yang hampir seluruhnya terkepung benua.
- 2.3. Laut Tengah adalah laut yang ada di tengah-tengah antara benua.

3. Jenis/Macam Laut Berdasarkan Kedalaman Laut :

- 3.1. Zona litoral atau pesisir, yaitu daerah pantai yang terletak di antara garis pasang naik dan pasang surut.
- 3.2. Zona neritik (laut dangkal), yaitu dari batas garis pasang surut sampai kedalaman 150 meter.
- 3.3. Zona batial (wilayah laut dalam), yaitu wilayah laut yang memiliki kedalaman antara 150 meter dan 1.800 meter.
- 3.4. Zona abisal (wilayah laut sangat dalam), yaitu wilayah laut yang memiliki kedalaman antara 1.800 meter dan 5.000 meter.
- 3.5. Zona hadal (wilayah laut paling dalam), yaitu wilayah laut yang kedalamannya lebih dari 5.000 meter. (Dahuri 2001 : 6)

Dilihat secara biologis, kehidupan dilaut terjalin dalam berbagai jaringan makanan yang saling berkaitan (*interrelated food webs*) yang kesemuanya pada analisis akhir bergantung pada keadaan kimiawi dan fisik dari lingkungan laut. Mochtar Kusumaatmadja mengemukakan dalam buku Bunga Rampai Hukum Laut bahwa :

Pada umumnya organism-organisme laut terlindung dari perubahan-perubahan mendadak selama pertumbuhannya oleh sifat kimiawi dan lingkungan fisik laut dan air asinnya. Karenanya ekosistem laut sangat peka terhadap akibat pencemaran. Apabila terjadi pencemaran maka jaringan-jaringan makanan yang stabil dan kompleks yang meliputi beraneka jenis binatang laut akan cenderung untuk berubah menjadi jaringan-jaringan makanan tidak stabil dan yang mengandung jenis-jenis kehidupan laut yang lebih kecil. (Sumardi, 1996 : 15)

Mengenai pencemaran laut itu sendiri maka "*report of the secretary*

general U.N." tahun 1971 menyebutkan bahwa hal ini dapat terjadi karena:

1. *Disposal of domestic sewage, industrial and agriculture wastes.*
2. *Deliberate and operational discharge of shipborne pollutants.*
3. *Interference with the marine environment from the exploration and exploitation of marine minerals.*
4. *Disposal of radioactive waste resulting from the peaceful uses of nuclear energy.*

5. *Military uses of the ocean.* (Kantaatmadja, 1982 : 202)

Menurut *the joint group of expert on scientific aspects on marine pollution* (GESAMP), zat-zat pencemar itu dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

1. *Halogenated hydrocarbons* termasuk PCBs (*polychlorinated biphenyls*) dan pestisida misalnya DDT.
2. Minyak bumi dan bahan-bahan yang dibuat dari minyak bumi (*derivatives*).
3. Zat kimia organik misalnya biotoksin laut (*marine biotoxine*), deterjen (*detergents*).
4. Pupuk buatan (kimia) maupun alami yang terdapat dalam kotoran dan yang berasal dari bahan pertanian.
5. Zat kimia anorganik terutama logam berat misalnya merkuri dan timah hitam (*lead*).
6. Benda-benda padat (sampah) baik organik maupun anorganik.
7. Zat-zat radio aktif.
8. Buangan (air) panas (*thermal waste*). (Sumardi, 1996 : 16)

Dari beberapa zat pencemar yang diidentifikasi oleh GESAMP tersebut diatas, minyak bumi merupakan zat pencemar yang jika dilihat dari sudut pencemaran laut adalah lebih dominan. (Sumardi, 1996 : 16)

Kalau kita memperhatikan zat pencemar yang masuk kedalam lingkungan laut tersebut maka dapat dibatasi dengan memperhatikan kepada beberapa sumber yang dianggap member peran penting dalam mencemari laut, yaitu pada :

1. Pencemaran karena pestisida
2. Pencemaran karena zat logam
3. Pencemaran karena zat *hydrocarbon*. (Kantaatmadja, 1982 : 202)

Minyak yang tertumpah ke laut tersebut selain membawa akibat buruk terhadap lingkungan laut karena seperti juga pestisida, minyak bumi ini memasuki jaringan makanan laut (*marine food web*). minyak bumi merupakan zat pencemar laut yang sangat menyolok karena tampak nyata dalam pandangan mata terutama gumpalan-gumpalan minyak mentah yang berat (*heavy crude oil*). Gumpalan-gumpalan minyak yang tercampakan di pantai sangat mengganggu

kebersihan pantai dan merugikan tempat-tempat tamasya tepi pantai.(Kantaatmadja, 1982 : 181)

Menangani masalah “*marine environment*” pada dasarnya adalah mempersoalkan tentang bagaimana kita dapat mempertahankan kualitas lingkungan laut tertentu yang dianggap sebagai kondisi terbaik, untuk penggunaan fungsional dari penggunaan laut tersebut. Karena penggunaan fungsional masing-masing lingkungan laut adalah berlainan maka juga kualitas lingkungan laut diberbagai tempat tidak perlu bersamaan. Adapun upaya yang harus diambil dan dilakukan untuk dapat mempertahankan kualitas lingkungan laut tertentu itu misalnya dengan mencegah dilakukannya pencemaran terhadap lingkungan laut yang dikehendaki atau untuk lingkungan laut yang sudah tercemar dilakukan berbagai langkah dan preservasi dan treatment.(Kantaatmadja, 1982 : 201)

Pada hakekatnya menangani masalah pencemaran lingkungan laut oleh minyak bumi adalah mempersoalkan masalah bagaimana kita dapat mempertahankan suatu kualitas lingkungan laut tertentu yang dianggap sebagai suatu kondisi yang terbaik untuk penggunaan fungsional dari lingkungan laut tersebut. Untuk maksud tersebut upaya yang harus diambil dan dilaksanakan agar supaya dapat mempertahankan atau mencapai kualitas lingkungan laut tertentu tersebut adalah dengan mengadakan peraturan mengenai pencemaran lingkungan laut yang dikehendaki.(Syahmin, 1988 : 125)

2.4 Peraturan Transnasional Tentang Pencemaran Laut

Ketentuan hukum transnasional yang berkaitan dengan masalah pencemaran laut yang sangat menonjol perannya adalah konvensi-konvensi internasional yang diprakarsai oleh *Inter-Governmental Maritime Consultative*

Organization (IMCO) yang selanjutnya disusul oleh konvensi-konvensi yang dipelopori oleh *International Atomic Energy Agency* (IAEA). Konvensi internasional yang pertama diprakarsai oleh *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO) mengenai pencemaran laut adalah “*International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships*” tahun 1954 yang telah diperbaharui dan ditambah pada tahun 1962, 1969, dan tahun 1971. Konvensi ini diadakan untuk mengatasi masalah pencemaran laut yang disebabkan oleh minyak yang berasal dari kapal laut baik yang dibuang dengan sengaja maupun yang tidak disengaja. (Sumardi, 1996 : 21)

Ruang lingkup pengaturan pencemaran laut yang disebabkan oleh/ atau berasal dari kapal kemudian diperluas pada tahun 1973 dengan suatu konvensi yang berjudul *International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships*. (Sumardi, 1996 : 22)

Berdasarkan *International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships 1973*, konvensi yang baru akan berlaku pada tahun 1978 ini mengembangkan lebih jauh standar tambahan tahun 1969 terhadap *International Convention For The Prevention Of Pollution Of The Sea By Oil* 1954, 1962, 1969, dengan antara lain menentukan keharusan akan adanya *International Oil Pollution Prevention Certificate* dan alat pencatat otomatis dari buangan minyak pada kapal-kapal tanker. (Kantaatmadja, 1982 : 7)

Menyadari adanya bahaya laut yang disebabkan oleh minyak maka diperlukan adanya suatu jaminan tersedianya suatu ganti kerugian yang memadai bagi orang-orang atau Negara yang mengalami kerugian akibat pencemaran yang diakibatkan oleh minyak yang berasal dari kapal-kapal. (Sumardi, 1996 : 78)

Berdasarkan *International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1969*. Konvensi yang lebih dikenal dengan nama *civil liability convention (CLC) 1969* ini merupakan konvensi yang mengatur ganti kerugian polusi minyak dilaut, yang terpenting yang dikenal sekarang. (Kantaatmadja, 1982 : 8) Konvensi ini berlaku terhadap :

1. Kapal yang mengangkut minyak sebagai bulk sebagai kargo.
2. Minyak yang diangkut adalah termasuk kategori *persistant oil* seperti, *crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil*. Baik diangkut sebagai kargo atau sebagai *bunker*.

Jangkauan pertanggung jawaban adalah pemilik kapal bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan karena polusi minyak sebanyak 2.000 franch (US\$ 134) per ton dengan jumlah maksimum sebanyak 201.000.000 franch (US\$ 14,4 juta). Dengan *tonnage* kapal dimaksudkan *net tonnage* ditambah jumlah hasil pengurangan dari *gross tonnage* dengan ruang mesin. Ada beberapa pengecualian terhadap hal diatas ialah:(Kantaatmadja, 1982 : 9)

1. Jika kecelakaan timbul karena perang, perbuatan permusuhan, perang saudara, pemberontakan atau bencana alam yang sifatnya tidak bisa dicegah dan dihindari.
2. Jika kecelakaan timbul sebagai akibat perbuatan atau kelalaian pihak ketiga dengan maksud untuk menimbulkan kerugian tersebut.
3. Jika kecelakaan ditimbulkan oleh kesalahan atau kelalaian dari Negara pantai yang bertanggung jawab terhadap pemeliharaan mercu suar atau alat navigasi lain.
4. Hak untuk mendapat pembatasan tanggung jawab hilang jika polusi terjadi karena kesalahan atau kesengajaan dari pihak pemilik kapal.

Konvensi mewajibkan kapal yang mengangkut lebih dari 2 ton minyak dalam bulk sebagai kargo untuk menutup asuransi atau jaminan keuangan

lainnya. Adanya asuransi dan atau jaminan keuangan sedemikian harus dibuktikan dengan sertifikat yang harus dibawa serta dalam kapal. (Kantaatmadja, 1982 : 9)

Berdasarkan *geneva convention on the high seas* tahun 1958 termuat ketentuan penting menyangkut polusi minyak dilaut yang mengatur bahwa setiap Negara akan menciptakan peraturan-peraturan untuk mencegah polusi laut karena tumpahnya minyak dari kapal, atau dari pipa-pipa saluran minyak atau karena eksploitasi dari seabed dan subsoilnya. (Kantaatmadja, 1982 : 7)

2.5 Peraturan Hukum Pencemaran Laut Yang Berlaku Di Indonesia

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda tidak terdapat pengaturan yang secara tegas mengatur tentang pencemaran lingkungan laut, disana sini dijumpai berbagai ketentuan yang pada pokoknya mengatur mengenai asas-asapokok tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut oleh minyak bumi, misalnya :

1. *Het reedenreglement of 1925 (SG 1925/500 as amended in 1927/237, 1930/38).*
2. *Looddienst ordonnantie of 1927 (SG. 1927/62).*
3. *Petroleum opslag of ordonnantie 1927 (SG. 1927/199 as amended in 1927/547, 1930/39. 1931/168, 1935/79, 1940/252).*
4. *Petroleum opslag verordening of 1927 (1927/200, as amended in 1927/482, 1927/435, 1929/30, 1931/371, 1931/510, 1935/80, 1940/150).*
5. *Petroleum vervoer ordonnantie of 1927 (SG. 1927/214)*
6. *Petroleum vervoer verordening of 1928 (SG. 1928/44, as amended in 1940/82, 1947/50).*
7. *Mijnpolitie reglement of 1930 (SG. 1930/314) which later on is regulated by the minister of mines regulatin no. 04/p/m/pertamb./1973. (Syahmin : 1988, 126)*

Ketentuan-ketentuan peraturan pencegahan pencemaran terhadap lingkungan laut akibat dampak negatif lalu lintas pelayaran setelah kemerdekaan :

1. Surat keputusan gubernur kepala daerah khusus ibukota Jakarta nomor Bd. 15/4/36/70 tentang larangan bagi kapal-kapal tanki minyak dilarang membuang minyak keatas permukaan air laut sekeliling gugusan pulau seribu.
2. Instruksi direktur perkapalan pertamina nomor. 97/Instr/PSH/1973, instruksi ini ditujukan kepada semua nakhoda armada pertamina sendiri baik kapal milik maupun kapal-kapal lain dalam kesatuan *bare boat charter/hire purchase*. Tujuannya adalah untuk mencegah terjadinya pengotoran air laut oleh awak kapal armada pertamina di lingkungan daerah pelabuhan seluruh Indonesia dan luar negeri.
3. Surat keputusan direktur utama pertamina No. 390/Kpts/DR/DU/1974 tentang peraturan-peraturan umum pencegahan pencemaran.
4. Undang-Undang Republik Indonesia No. 5 tahun 1983 tentang zona ekonomi eksklusif Indonesia. Ketentuan-ketentuan mengenai pencemaran laut ini ditentukan dalam pasal 8 undang-undang diatas.
5. 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.
6. Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup.
7. Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 tahun 1999 tentang pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut.
8. Peraturan pemerintah republik Indonesia Nomor 21 tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritim.

9. Peraturan daerah Kota Semarang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Pengendalian lingkungan hidup.

2.6 Kewenangan Daerah Terhadap Wilayah Laut

Sejalan dengan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 yang dikenal dengan istilah otonomi daerah, dimana titik sentral pembangunan terletak di kabupaten/kota, maka akan memacu eksploitasi sumber daya alam di kabupaten/kota yang bersangkutan. Eksploitasi sumber daya alam yang tidak terkontrol akan menimbulkan gangguan terhadap kestabilan ekosistem dan merusak lingkungan hidup di sekitarnya.

Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah yang sekarang menjadi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004, adalah peluang bagi pemerintah dan masyarakat daerah untuk mengambil peran aktif dalam pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan. Untuk itu dibutuhkan komitmen dan peran serta pemerintah di daerah baik di tingkat propinsi, kabupaten atau kota dan desa-desa, untuk aktif mengatur dan menjaga pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya alam.

Penyusunan perda sebagai penjabaran lebih lanjut kewenangan pemerintah dan masyarakat daerah di wilayah pesisir adalah implementasi dari komitmen dan sekaligus menjadi dasar bagi pengaturan pengelolaan wilayah pesisir daerah. Keberadaan suatu Perda dirasa penting agar ada arahan fungsi dan pemanfaatan wilayah pesisir dan laut daerah sesuai dengan yang diamanatkan undang-undang.

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999, kewenangan pengelolaan laut daerah tertuang di dalam Pasal 10 sebagai berikut:

1. Daerah berwenang mengelola sumber daya nasional yang tersedia di wilayahnya dan bertanggungjawab memelihara kelestarian lingkungan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
2. Kewenangan daerah di wilayah laut meliputi :
 - a. Eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan kekayaan laut sebatas wilayah laut tersebut.
 - b. Pengaturan kepentingan administratif
 - c. Pengaturan tata ruang
 - d. Penegakan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan oleh daerah atau yang dilimpahkan kewenangannya oleh pemerintah.
 - e. Bantuan penegakan keamanan dan kedaulatan negara.
3. Kewenangan daerah kabupaten dan kota di wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat 2 adalah sepertiga dari batas laut daerah propinsi.
4. Pengaturan lebih lanjut mengenai ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 ditetapkan dengan peraturan pemerintah
Undang-undang tersebut diperbaharui dengan Undang-Undang Nomor

32 Tahun 2004. Yang dalam Undang-Undang tentang Pemerintah Daerah Nomor 32 Tahun 2004 Pasal 1 poin 5 nya menyebutkan bahwa Otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Atas asas otonomi daerah tersebut, daerah tingkat propinsi maupun kabupaten mempunyai wewenang dalam mengelola daerahnya, baik itu yang berupa daratan ataupun perairan. Daerah bebas untuk mengelola dalam berbagai bidang, kecuali yang tertulis dalam Pasal 10 Ayat 3, yaitu meliputi politik luar negeri; pertahanan; keamanan; yustisi; moneter dan fiskal nasional; dan agama. Tentang wilayah perairan sendiri, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 ini mengatur di dalam Pasal 18:

1. Daerah yang memiliki wilayah laut diberikan kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut.
2. Daerah mendapatkan bagi hasil atas pengelolaan sumber daya alam di bawah dasar dan/atau di dasar laut sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
3. Kewenangan daerah untuk mengelola sumber daya di wilayah laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan kekayaan laut; pengaturan administratif; pengaturan tata ruang; penegakan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan oleh daerah atau yang dilimpahkan kewenangannya oleh Pemerintah; ikut serta dalam pemeliharaan keamanan; dan ikut serta dalam pertahanan kedaulatan negara.

4. Kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan untuk provinsi dan 1/3 (sepertiga) dari wilayah kewenangan provinsi untuk kabupaten/kota.
5. Apabila wilayah laut antara 2 (dua) provinsi kurang dari 24 (dua puluh empat) mil, kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut dibagi sama jarak atau diukur sesuai prinsip garis tengah dari wilayah antar 2 (dua) provinsi tersebut, dan untuk kabupaten/kota memperoleh 1/3 (sepertiga) dari wilayah kewenangan provinsi dimaksud.
6. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dan ayat (5) tidak berlaku terhadap penangkapan ikan oleh nelayan kecil.
7. Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5) diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan.

Pemilikan wilayah laut yang cukup luas, dengan berbagai kekayaan alam yang terdapat di dalamnya, ditopang dengan wilayah garis pantai konseptual sepanjang 18,10 km. maka laut memiliki potensi yang sangat besar dalam perekonomian Semarang. Karena itu sudah selayaknya jika dimasa depan laut dijadikan sebagai penggerak utama dalam perekonomian daerah. Meskipun demikian agar terhindar dari kerusakan, maka pemanfaatan sumber daya laut mesti dibarengi dengan pengelolaan yang lebih intensif.

Kewenangan daerah terhadap wilayah lingkungan disini bukan berarti daerah melegalkan aspek perusakan lingkungan serta mengeksploitasi semua kekayaan alam demi peningkatan pendapatan asli daerah. Tapi juga memiliki kewenangan untuk melakukan pelestarian terhadap lingkungan hidup guna menjaga sumber kekayaan alam yang ada saat ini masih bisa dinikmati oleh generasi selanjutnya.

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1. Metode Penelitian

Untuk memperoleh hasil yang baik dalam penyusunan karya ilmiah. Maka tidak terlepas dari penggunaan metode yang tepat pula, yaitu suatu metode-metode yang sesuai dengan masalah yang diteliti.

Pada umumnya manusia sifat ingin mengetahui yang sangat tinggi dan tidak pernah merasa puas akan sesuatu, sampai pada suatu kepuasan mutlak untuk menerima suatu realita yang dianggap sebagai titik pemecahannya. Salah satu jalan yang ditempuh untuk mencapai suatu pemenuhan kebenaran tersebut dilakukan manusia dengan sebuah penelitian yang menjadi satu kesatuan perangkat dengan ilmu pengetahuan.

3.2. Dasar Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif, yang dimaksud dengan penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. (Bogdan dan Taylor dalam Moleong. 2005 : 4)

Penelitian ini membahas mengenai upaya yang akan dilakukan Pemerintah Kota Semarang dalam hal ini badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang dalam melindungi wilayah Laut Kota Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran, upaya perlindungan hukum apa yang akan dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi wilayah Laut Kota Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran serta bagaimana proses perlindungan hukum yang

dilakukan BLH Kota Semarang bila terjadi kasus pencemaran lingkungan laut dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.

3.3. Metode Pendekatan

Pada penelitian hukum yang sosiologis, hukum dikonsepsikan sebagai pranata sosial yang secara riil dikaitkan dengan variabel-variabel sosial yang lain. Apabila hukum sebagai gejala sosial yang empiris sifatnya, dikaji sebagai variabel bebas / sebab (*independent variable*), yang menimbulkan pengaruh dan akibat pada berbagai aspek kehidupan sosial, kajian itu merupakan kajian hukum yang sosiologis (*social – legal research*). Namun jika hukum dikaji sebagai variabel tergantung / akibat (*dependent variable*) yang timbul sebagai hasil dari berbagai kekuatan dalam proses sosial, kajian itu merupakan kajian sosiologis hukum (*sociology of law*). (Amirudin dan zainal, 2004 : 133)

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. Faktor yuridis disini didasarkan pada beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai upaya pengelolaan dan pencegahan pencemaran terhadap laut dari dampak negatif lalu lintas pelayaran baik yang bersifat nasional, regional dan internasional. Faktor sosiologis disini berdasarkan pada kenyataan yang terjadi sebagai dampak dari suatu perubahan sistem atau penggunaan sistem baru, dimana Negara kita telah masuk dalam zona perdagangan bebas (*free trade area*).

3.4. Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di wilayah Kota Semarang dan penelitian dilakukan pada badan yang berwenang menangani masalah pencemaran terhadap laut di Kota Semarang yaitu, di wilayah kerja badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang. Hal itu dikarenakan BLH Kota Semarang juga sebagai unsur penunjang dan sebagai pelaksana tugas pemerintahan daerah di bidang perlindungan terhadap lingkungan termasuk kewenangannya dan penegakan hukum terhadap perlindungan laut di Kota Semarang. Semarang yang menjadi ibukota provinsi juga memiliki wilayah laut yang cukup luas serta sebuah pelabuhan yang cukup besar di Jawa Tengah, sehingga banyak menjadi pusat lalu lintas pelayaran baik domestik maupun internasional. Sehingga perlu diteliti upaya-upaya perlindungan yang telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Semarang.

3.5. Fokus Penelitian

Penentuan fokus penelitian dalam penulisan skripsi memiliki dua tujuan. Pertama, fokus dapat membatasi studi, jadi dalam hal ini fokus akan membatasi bidang inkuiri. Kedua, penetapan fokus berfungsi untuk memenuhi kriteria *inekuisi-ekusi* atau memasukan-mengeluarkan suatu informasi yang diperoleh. (Moleong, 2005 : 94)

Fokus penelitian menyatakan pokok persoalan apa yang menjadi pusat perhatian dalam penelitian. Dalam penelitian ini yang menjadi fokus penelitian adalah :

1. Eksistensi peraturan hukum yang berlaku dalam upaya perlindungan terhadap wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.

2. Upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi Laut Semarang dari dampak negatif lalulintas pelayaran.
3. Prospek perlindungan hukum kedepannya dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.

3.6. Sumber Data

Sumber data utama dalam penelitian kualitatif ini dibagi menjadi dua yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder. Untuk lebih jelasnya akan diberikan detailnya dibawah ini :

1. Sumber data primer

Sumber data primer dalam penelitian ini adalah pemerintah kota Semarang yang diwakilkan melalui badan lingkungan hidup (BLH) kota Semarang yang memiliki wewenang mengenai upaya perlindungan terhadap wilayah laut di kota Semarang.

2. Sumber data sekunder

Selain dari sumber data primer, data dari penelitian ini juga diperoleh dari sumber tertulis yang berupa buku, arsip, dan segala literatur yang terkait dengan penelitian ini, yang disebut sebagai sumber data sekunder.

3.7. Alat Dan Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang sesuai dengan tujuan penelitian, dalam melaksanakan penelitian diperlukan adanya metode pengumpulan data yang tepat. Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

3.7.1. Metode Observasi

Observasi adalah kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh alat indera. (Arikunto, 2006:156), sedangkan menurut Hadari Nawawi observasi adalah pengamatan atau pencatatan secara sistematis terhadap gejala-gejala yang tampak pada obyek penelitian (Nawawi, 1990:100). Hal-hal yang akan diobservasi dalam penelitian ini tentunya tidak terlepas dari beberapa pokok permasalahan yang ada. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan observasi secara langsung yaitu observasi berdasarkan fakta-fakta hasil pengamatan yang ada di lapangan dengan cara terjun langsung ke lapangan yang dilakukan dalam waktu singkat, mengenai suatu peristiwa, melihat dan mendengar orang yang sedang diamati.

Observasi yang disertai pendekatan eksploratif dan terbuka diharapkan dapat mendekatkan peneliti sepersonal mungkin dengan subjek penelitian. Guba dan Lincoln menyebutkan beberapa alasan mengapa penelitian kualitatif pengamatan dimanfaatkan sebesar-besarnya. Alasannya sebagai berikut: *pertama*, teknik pengamatan ini didasarkan atas pengalaman langsung. *kedua*, teknik pengamatan juga memungkinkan peneliti melihat dan mengamati sendiri, kemudian mencatat perilaku dan kejadian bagaimana yang terjadi pada keadaan sebenarnya. *Ketiga*, pengamatan memungkinkan peneliti mencatat peristiwa dalam situasi yang berkaitan dengan pengetahuan proporsional maupun pengetahuan yang langsung diperoleh dari data. *Keempat*, sering terjadi ada keraguan peneliti, jang-jangan pada data yang dijangingnya ada yang keliru atau bias. *Kelima*, teknik pengamatan memungkinkan peneliti mampu memahami situasi-situasi yang rumit. *Keenam*, dalam kasus-kasus tertentu dimana teknik komunikasi lainnya tidak dimungkinkan, pengamatan menjadi alat yang sangat bermanfaat. (Moleong, 2005 : 174)

Dalam penelitian ini observasi dilakukan di Pelabuhan Tanjung emas Semarang, guna dapat mengetahui langsung mengenai aktifitas pelayaran serta kondisi laut Kota Semarang.

3.7.2. Metode Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu (Moleong, 2005 : 186). Sedangkan menurut Rachman, metode wawancara adalah metode pengumpulan informasi dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula. (Rachman, 1999:85)

Wawancara merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan guna mencapai tujuan tertentu, dan tujuan ini dapat bermacam-macam, antara lain untuk diagnose dan *treatment* seperti yang biasa dilakukan seorang psikonalis dan dokter, atau untuk keperluan mendapat berita seperti yang dilakukan oleh wartawan dan untuk melakukan penelitian dan lain-lain. (Ashshofa, 2004 : 95)

Dalam pengumpulan data ini peneliti menggunakan wawancara baik wawancara secara terbuka maupun wawancara secara mendalam untuk memperoleh data yang valid mengenai upaya perlindungan hukum yang dilakukan pemerintah kota Semarang yang diwakilkan oleh badan lingkungan hidup (BLH) kota Semarang. Wawancara dilakukan dengan 3 (tiga) orang pada waktu yang berbeda dan masih dalam lingkungan Badan Lingkungan Hidup (BLH) Kota Semarang, dengan identitas dari responden sebagai berikut:

1. Identitas Responden 1

1. Nama : Ir. Gunawan Wicaksono
2. NIP : 196007031990031009
3. Jenis kelamin : laki-laki
4. Jabatan : Kabid penanganan sengketa lingkungan dan pemulihan kualitas lingkungan
5. Alamat : -

2. Identitas Responden 2

1. Nama : Noramaning Istini
2. NIP : 196411131991082001
3. Jenis kelamin : perempuan
4. Jabatan : Kasubid. Penanganan sengketa lingkungan
5. Alamat : -

3. Identitas Responden

1. Nama : Ari widyarini, ST
2. NIP : 196707011999031003
3. Jenis kelamin : perempuan
4. Jabatan : staf pengawasan dampak pencemaran lingkungan
5. Alamat : -

Untuk membandingkan data yang didapat dari pihak Badan Lingkungan Hidup (BLH) Kota Semarang, penulis juga mewawancarai salah satu lembaga swadaya masyarakat (LSM) pemerhati lingkungan dan hukum. Yayasan Lembaga Bantuan Hukum Indonesia (YLBHI) Semarang yang dirasa penulis sangat tepat untuk diminta keterangan mengenai perlindungan hukum terhadap lingkungan. Wawancara dilakukan dengan seorang responden dengan identitas sebagai berikut :

1. Nama : Erwin Dwi Kristianto, S.H.
2. TTL : Purwokerto, 18 September 1982
3. Jenis kelamin : Laki-laki
4. Jabatan : Kepala Program, YLBHI - LBH Semarang
5. Alamat: Jl. Jati II No. 53 RT. 02 Bumi
Tanjung Elok, Purwokerto 53143

3.7.3. Metode kepustakaan

Dalam penelitian ini, penulis mempergunakan metode pengumpulan data melalui studi dokumen/ kepustakaan (*library research*) yaitu dengan melakukan penelitian terhadap berbagai sumber bacaan seperti buku-buku yang berkaitan dengan pencemaran lingkungan pada umumnya dan laut pada khususnya, pendapat sarjana, surat kabar, artikel, kamus dan juga berita yang penulis peroleh dari internet.

3.7.4. Metode Dokumentasi

Metode dokumentasi yaitu pengumpulan data melalui arsip-arsip, buku-buku, dan lain-lain yang relevan dengan penelitian ini. Dokumentasi ini digunakan untuk memperjelas pemahaman dan mempertajam analisis hasil penelitian. Dalam penelitian ini metode dokumentasi digunakan untuk memperoleh data seperti arsip-arsip yang dimiliki badan lingkungan hidup (BLH) serta data tambahan dari Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) kota Semarang yang berhubungan dengan penelitian seperti yang dibawah ini.

1. Laporan akhir tahun Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) Kota Semarang dengan judul pemetaan potensi, kerusakan dan model rehabilitasi kawasan pesisir Kota Semarang.

2. Pidato pengukuhan guru besar, Mochtar Kusumaatmadja. “pengambilan kekayaan alam di dasar laut dan tanah di bawahnya (seabed and subsoil) dan hukum internasional”, 1969.

3.8. Validitas Data

Untuk menjamin validitas data yang telah diperoleh dari penelitian, peneliti menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu (Moleong, 2005 : 330).

Dalam pelaksanaannya, teknik triangulasi ini dibagi menjadi dua yaitu triangulasi data dan triangulasi metode.

1. Triangulasi Data

Yaitu membandingkan dan mengecek balik dan kepercayaan informasi yang diperoleh dari sumber data yang berbeda-beda. Triangulasi data ini dapat dicapai dengan jalan :

1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
2. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakan secara pribadi.
3. Membandingkan apa yang dikatakan orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu
4. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa. Orang yang berpendidikan menengah dan tinggi, orang yang berada, orang pemerintahan.

5. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang terkait.

2. Triangulasi Metode

Yaitu upaya mengecek tingkat keaslian dan penelitian dengan cara membandingkan data-data sejenis yang dikumpulkan dengan teknik dan metode pengumpulan yang berbeda.

3.9. Analisis Data

Data yang telah diperoleh dari penelitian kemudian diolah sehingga diperoleh keterangan-keterangan yang berguna yang selanjutnya dianalisis. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif, di mana peneliti menggambarkan keadaan atau fenomena yang didapat kemudian menganalisisnya untuk memperoleh kesimpulan.

Ada tiga alur kegiatan dalam menganalisis data, yaitu :

1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan proses pemilihan atau pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Cara mereduksi data adalah dengan melakukan seleksi, membuat ringkasan atau uraian singkat, menggolong-golongkan kedalam pola dengan membuat transkrip penelitian untuk mempertegas, memperpendek, membuat fokus, membuang bagian yang tidak penting dan mengatur data agar dapat ditarik kesimpulan.

Pada tahap ini peneliti memilih data yang relevan dengan tujuan penelitian, kemudian mengelompokkan dengan aspek yang diteliti.

2. Penyajian Data

Yaitu sekumpulan informasi tersusun sehingga memberikan kemungkinan penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Bentuk

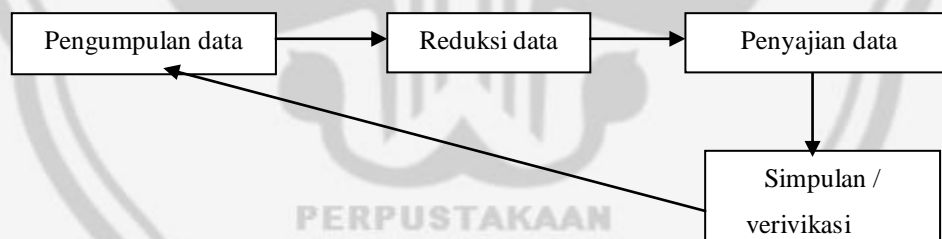
penyajian data yang dipilih dalam penelitian ini adalah bentuk naratif dengan tujuan setiap data tidak lepas dari latarnya.

3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan adalah usaha untuk mencari atau memahami makna, keteraturan, pola-pola penjelasan, alur sebab akibat, atau proposisi. Kesimpulan yang ditarik segera diverifikasi dengan cara melihat dan mempertanyakan kembali sambil melihat cacatan lapangan agar memperoleh pemahaman yang lebih tepat.

Sesuai tujuan yang ingin dicapai dari latar belakang di atas maka analisis dan penarikan kesimpulan didasarkan pada reduksi data dan sajian data yang merupakan jawaban atas masalah yang diangkat dalam penelitian.

Reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan / verifikasi sebagai suatu yang jalin menjalin pada saat, selama, dan sesudah pengumpulan data. Dan bentuk sejajar untuk membangun wawasan umum disebut analisis. Tiga hal utama dapat digambarkan sebagai berikut :



Ketiga komponen tersebut adalah suatu siklus, jika terdapat kekurangan data dalam penarikan kesimpulan maka dapat digali dari cacatan lapangan. Jika masih tidak ditemukan, maka peneliti akan mengumpulkan data kembali.

3.10. Sistematika Penulisan Skripsi

Untuk memberikan gambaran secara menyeluruh tentang isi skripsi, maka secara garis besar sistematika penulisan dalam skripsi ini dibagi menjadi tiga kelompok yaitu:

Bagian awal skripsi : sampul, lembar berlogo, halaman judul, persetujuan pembimbing, pengesahan kelulusan, pernyataan, motto dan persembahan, prakata, sari, daftar isi, table daftar, serta daftar lampiran.

Bagian isi skripsi terdiri atas :

Bab I Pendahuluan

Diuraikan tentang latar belakang masalah yang berisi mengenai ai dasar pemikiran serta sebab awal mengapa penulis mengangkat judul ini dan kasus-kasus yang terjadi mengenai pencemaran laut akibat aktifitas pelayaran, lalu selanjutnya ada rumusan masalah yang buat guna membatasi permasalahan yang akan diteliti penulis sehingga dapat mencapai hasil yang maksimal dan pembahasan yang tidak terlalu melebar dan kabur, kemudian ada tujuan penelitian yang harus dicapai peneliti dan menjawab pertanyaan dalam setiap rumusan permasalahan yang dibahas penulis, dibagian akhir bab I dibuat yang namanya kegunaan penelitian guna mengetahui apa-apa saja manfaat dari skripsi yang dibuat penulis.

Bab II Landasan Teori

Landasan teori dalam bab II ini membahas mengenai landasan, konsep, serta teori-teori yang dijadikan sebagai acuan pemikiran dalam melakukan

penelitian dan pembahasan hasil dari penelitian serta digunakan penulis sebagai kerangka berfikir.

Bab III Metode Penelitian

Metode penelitian dalam bab III membahas tentang metode pendekatan yang digunakan penulis, spesifikasi penelitian, metode pengumpulan data, validasi data dan metode penyajian data.

Bab IV Hasil Penelitian Dan Pembahasan

Berisi hasil penelitian dan pembahasan hasil penelitian, dalam bab IV ini semua hasil penelitian di masukan dan dianalisis oleh penulis yang berdasar acuan pemikiran yang termuat dalam bab II. Dalam bab IV ini penulis melakukan pembahasan berdasarkan setiap rumusan masalah dan ditambah bagian diawal yang memuat mengenai gambaran umum Laut Semarang.

Bab V Simpulan Dan Saran

Bab V ini berisi tentang simpulan dari hasil penelitian yang dilakukan penulis, serta saran yang diberikan penulis kepada pihak yang terkait sesuai dengan hasil penelitian dan manfaat yang ingin dicapai penulis dalam penelitian ini.

Bagian akhir skripsi, berisi daftar pustaka dan lampiran-lampiran dalam penulisan ini, lampiran disini berupa surat-surat sebagai bukti penelitian yang dilakukan penulis serta berkas-berkas pendukung hasil penelitian yang diperoleh penulis.

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Laut Kota Semarang

Secara geografis Kota Semarang terletak diantara $06^{\circ}50' - 7^{\circ}10'$ Lintang Selatan (LS) dan $109^{\circ}35' - 110^{\circ}50'$ Bujur Timur (BT) dengan luas wilayah darat sebesar 37.360,947 Ha. Ketinggian wilayah Kota Semarang antara 0,75 m sampai dengan 384 m diatas permukaan laut (Dpl), adapun batas-batas wilayah kota semarang yaitu sebagai berikut:

1. Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Kendal
2. Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Demak
3. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Semarang
4. Sebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa. (Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang: 2010, III-3)

Berdasarkan hasil penelitian Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) Kota Semarang tahun 2006 memiliki panjang pantai berdasarkan standar garis lurus Kota Semarang adalah 22,71 km dan panjang pantai sesuai dengan bentuk lekuk wilayah Kota Semarang yang berbatasan dengan Laut Jawa adalah 27,28 km. Menurut Bappeda Kota Semarang panjang pantai berdasarkan garis sempadan pantai sepanjang 25,00 km. Berdasarkan hasil pemetaan 2010 diketahui panjang garis pantai (secara lurus) diketahui sepanjang 16,50 km dan panjang pantai secara konseptual diketahui sepanjang 18,10 km sedangkan panjang garis pantai berdasarkan lekuk wilayah pantai sepanjang 36,60 km. perincian panjang garis pantai Kota Semarang berdasarkan tiga kajian tersebut dapat dikemukakan pada tabel berikut :

Tabel 4.1.1 Panjang garis pantai Kota Semarang

| No. | Uraian | Bappeda | DKP (2006) | Hasil pemetaan (2010) |
|-----|-------------------------------------|---------|------------|-----------------------|
| 1 | Garis Pantai Lurus (KM) | 25,00 | 22,71 | 16,50 |
| 2 | Garis Pantai Berdasarkan Lekuk (KM) | - | 27,28 | 36,60 |
| 3 | Garis Pantai Konseptual | - | - | 18,10 |

(Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang: 2010, III-3)

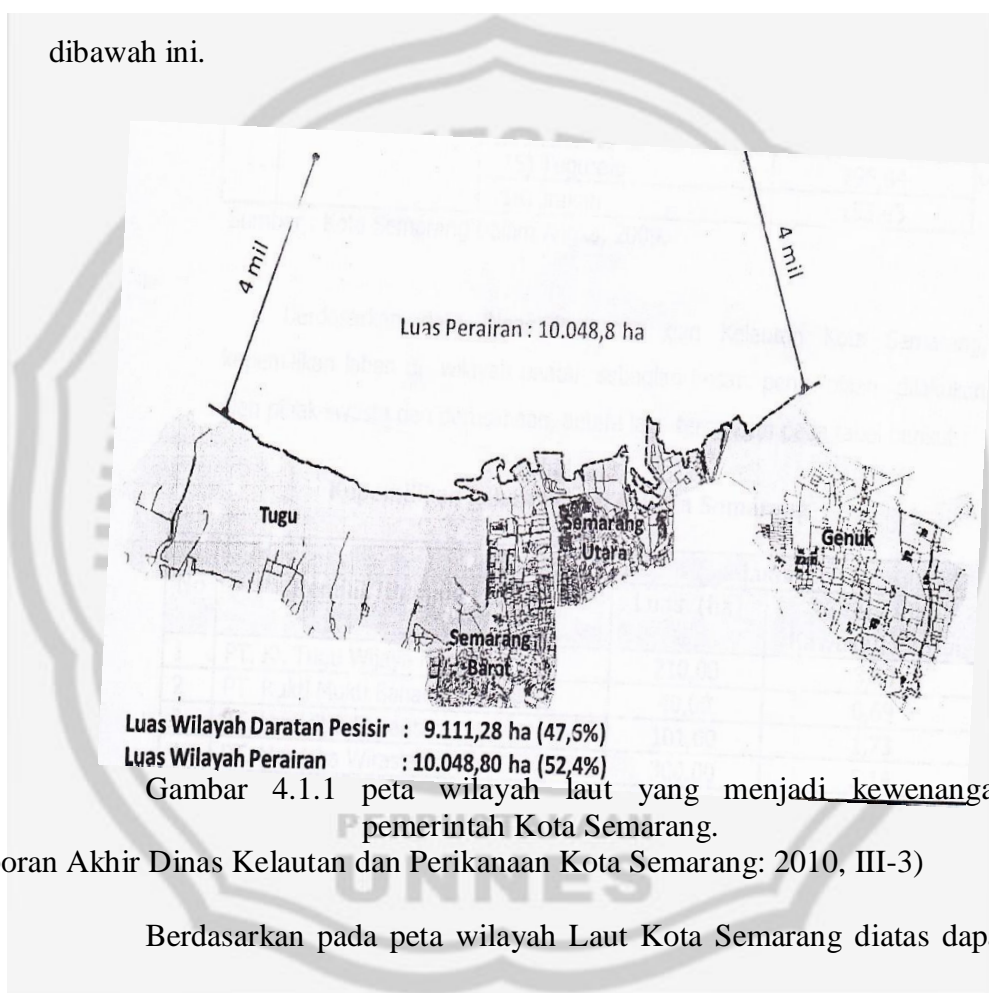
Wilayah laut Kota Semarang secara administratif meliputi wilayah 4 kecamatan, terdiri dari Kecamatan Tugu, Kecamatan Semarang Barat, Kecamatan Semarang Utara dan Kecamatan Genuk. Dengan luas daratan 9.111,28 ha (47,60%) dan luas perairan sesuai kewenangan Kota Semarang seluas 10.048,80 ha (52,40%). Nama dan luas wilayah kecamatan di Kota Semarang yang wilayahnya berbatasan langsung dengan pantai selengkapnya dapat dilihat, pada tabel berikut. (Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang: 2010, III-4)

Tabel 4.1.2 luas wilayah kecamatan yang berbatasan langsung dengan pantai

| No. | Kecamatan | Luas (ha) |
|-----|----------------|-----------|
| 1 | Semarang Utara | 790,47 |
| 2 | Semarang Barat | 585,03 |
| 3 | Genuk | 708,80 |
| 4 | Tugu | 2744,22 |

(Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang: 2010, III-4)

Sedangkan wilayah laut Kota Semarang berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Otonomi daerah menyebutkan wilayah laut yang menjadi kewenangan provinsi yang berbatasan dengan laut sebesar 12 mil sedangkan daerah kota / kabupaten hanya terbatas pada 4 mil dan selebihnya menjadi kewenangan provinsi. Berdasarkan undang-undang tersebut Semarang hanya memiliki wilayah seperti digambar dibawah ini.



Gambar 4.1.1 peta wilayah laut yang menjadi kewenangan pemerintah Kota Semarang.
(Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang: 2010, III-3)

Berdasarkan pada peta wilayah Laut Kota Semarang diatas dapat terlihat dimana, Pemerintah Kota Semarang memiliki kewenangan 4 mil laut dari garis pantai. Sedangkan wilayah kecamatan di Kota Semarang yang memiliki perbatasan langsung dengan laut, hanya dimiliki oleh 4 kecamatan dari 16 kecamatan diseluruh wilayah Kota Semarang. 4

kecamatan tersebut antara lain, Kecamatan Tugu, Semarang Barat, Semarang Utara dan Kecamatan Genuk. Yang memiliki luas daerah yang berbeda-beda serta pemanfaatan yang berbeda pula setiap kecamatannya.

Pemanfaatan lahan pesisir Kota Semarang (2009) berdasarkan peruntukannya, diketahui sebagian besar digunakan untuk areal pertambakan seluas 1.526,31 ha, lahan pertanian 470 ha, Pelabuhan Tanjung Emas seluas 147 ha, kawasan wisata bahari seluas 55,12 ha, kawasan industri seluas 493,49 ha, dan pemukiman penduduk seluas 936,84 ha. Dengan demikian diketahui 60% dari wilayah pantai Kota Semarang dipergunakan untuk kepentingan negara terutama kawasan pelabuhan Tanjung Emas dan kawasan Bandara A. Yani. (Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang: 2010, I-1)

Pemanfaatan laut Kota Semarang sampai saat ini masih terbatas pada pertambakan, pelabuhan, perindustrian disekitar pelabuhan, wisata pantai, hutan mangrove, wilayah bandara untuk kawasan keselamatan penerbangan, dan untuk aktifitas warga sekitar pesisir.(wawancara dengan Gunawan Wicaksono, kabid Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari senin tanggal 27 juli 2011).

Noramaning istini, kepala subid Penanganan Sengketa Lingkungan

BLH Kota Semarang menyatakan bahwa:

“... kalau untuk pemanfaatan wilayah laut disini, masih yang biasa saja, dan bukan kegiatan pantai atau laut yang memiliki resiko pencemaran cukup tinggi. Wilayah laut semarang masih dimanfaatkan untuk hal-hal umum seperti

aktifitas nelayan, kawasan pelabuhan, industry-industri disekitar pantai, hutan mangrove, tambak-tambak ikan, dll” (wawancara dengan Noramaning Istini, pada hari jumat tanggal 5 agustus 2011).

Ari Widyarini, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang mengatakan bahwa :

“...Untuk pemanfaatan laut di Kota Semarang selain sebagai lalu lintas pelayaran, juga digunakan untuk kegiatan pariwisata, kegiatan para masyarakat pesisir seperti nelayan, untuk wilayah pelabuhan dan kegiatan-kegiatan lain”(wawancara dengan Ari Widyarini, pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Pemanfaatan wilayah laut di Kota Semarang sampai saat ini dirasa sudah optimal, hal tersebut bisa dilihat dari semua kegiatan yang berhubungan dengan wilayah laut atau memerlukan wilayah laut sudah ada di Kota Semarang. Hanya saja pemanfaatan yang belum terstruktur atau terpadu serta pendataan yang belum jelas, sehingga menimbulkan asumsi bahwa laut semarang belum optimal pemanfaatannya. Mengenai resiko yang ditimbulkan akibat dari aktifitas sehari-hari sebenarnya mungkin sangat rendah resiko pencemarannya, tetapi apabila hal tersebut berlangsung terus-menerus, maka hal tersebut akan sangat meresahkan karena lautan merupakan muara dari semua sisa-sisa atau limbah yang ditimbulkan akibat aktifitas tersebut akan mengendap atau tersimpan dalam laut dan membutuhkan waktu yang cukup lama untuk menetralsisir hal tersebut.

Mengenai kondisi laut Kota Semarang sampai saat ini kami belum memiliki data yang pasti tentang pencemaran yang terjadi dan sumber-

sumber penyebab dari pencemaran tersebut. Karena untuk menganalisis mengenai pencemaran laut kami memerlukan banyak biaya dan masih banyak terkendala masalah dengan pihak-pihak lain. (wawancara dengan Ari Widayarni, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Kondisi laut Semarang saat ini masih berada dalam kondisi yang dikatakan cukup baik, karena masih sesuai dengan standar baku mutu air laut. hanya saja terjadi pencemaran yang bersumber dari aktifitas industri di darat dan abrasi pantai yang terjadi semakin cepat.(wawancara dengan Gunawan Wicaksono, kabid Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari senin tanggal 27 juli 2011).

Pendapat yang sama juga didapatkan penulis dari wawancara dengan salah seorang anggota YLBHI Semarang. Beliau mengatakan, Secara fisik lingkungan, wilayah pesisir kota semarang saat ini banyak mengalami tekanan akibat aktivitas yang menyebabkan semakin menurunnya kualitas fisik lingkungan. Pencemaran termasuk pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran bukan satu-satunya penyebab terjadinya pencemaran, melainkan kita harus dilihat secara menyeluruh yaitu: Pertama Semakin meningkatnya degradasi & alih fungsi kawasan hutan termasuk mangrove, kedua alih fungsi lahan pertanian produktif termasuk tambak, ketiga bencana ekologis berupa rob dan banjir serta longsor dan abrasi, keempat *land subsidence* serta kelima pencemaran

merupakan indikator buruknya kualitas fisik lingkungan di wilayah kota Semarang. Dampak dari kondisi lingkungan tersebut adalah penurunan taraf hidup masyarakat. (wawancara dengan Erwin Dwi Kristianto, S.H., Kepala Program, YLBHI - LBH Semarang pada hari jumat tanggal 8 september 2011)

Kondisi laut Semarang tersebut seharusnya dijadikan sebagai patokan dari pemerintah Kota Semarang untuk memperhatikan sumber-sumber penyebab tercemarnya laut Semarang. Seperti industri-industri, abrasi pantai, DLL. Serta dari dampak negatif lalu lintas pelayaran, sehingga dapat meminimalisir bertambahnya risiko pencemaran laut Semarang dan pemerintah Kota Semarang bisa lebih fokus untuk menyelesaikan pencemaran laut Semarang yang telah terjadi dan menjadi polemik selama ini.

Pencemaran yang terjadi di wilayah laut Semarang tersebut sampai saat ini belum bisa dikatakan mengkhawatirkan, tetapi memang terjadi pencemaran yang bersumber dari industri-industri di darat, aktifitas industri disekitar pelabuhan, abrasi pantai. Untuk pencemaran yang bersumber dari kegiatan pelayaran itu sendiri sampai saat ini BLH belum menerima laporan. (wawancara dengan Noramaning Istini, kepala subid Penanganan Sengketa Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari jumat tanggal 5 agustus 2011).

Hasil yang sama didapat dari keterangan yang diberikan bapak Gunawan Wicaksono dalam wawancara di hari dan tanggal yang berbeda.

Beliau mengatakan kalau untuk pencemaran laut semarang yang bersumber dari aktifitas pelayaran sampai saat ini belum bisa dideteksi karena banyak kekurangan dan keterbatasan dari BLH itu sendiri untuk masuk kewilayah laut yang pada dasarnya menjadi kewenangan banyak pihak.(wawancara dengan Gunawan Wicaksono, kabid Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari senin tanggal 27 juli 2011)

Mengenai pencemaran laut di Kota Semarang sampai saat ini kami belum memiliki data yang pasti mengenai pencemarannya, apalagi yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Belum ada penelitian yang dilakukan oleh kami. Untuk wilayah laut jawa secara keseluruhan juga sepertinya belum ada data yang valid mengenai hal tersebut. (wawancara dengan Ari Widyarini, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Mengenai pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran sampai saat ini belum terjadi, hal ini didapat dari wawancara yang dilakukan penulis kepada seorang anggota LSM pemerhati lingkungan dimana responden menjelaskan pencemaran yang terjadi di wilayah Pesisir Pantai Semarang bersumber dari dari industri-industri di wilayah genuk dan tugu yang relatif dekat dengan wilayah laut yang masuk melalui kali-kali disekitar industri seperti kali babon, kali sringing dan kali tenggan di wilayah genuk. Hal ini disebabkan oleh tata ruang yang kurang baik, dimana pemerintah kota meletakkan wilayah industri disekitar pesisir.

(wawancara dengan Erwin Dwi Kristianto, S.H., Kepala Program, YLBHI LBH Semarang pada hari jumat tanggal 8 september 2011)

Laut yang pada dasarnya sangat luas tersebut membuat banyak persepsi orang awam mengenai tidak mungkin tercemarnya laut. Pada masa lalu laut disebut sebagai tempat sampah raksasa, tempat dimana semua limbah baik hasil rumah tangga dan industri berkumpul dan diurai atau dinetralisir oleh laut. Namun berbeda dengan fenomena dewasa ini dimana pertumbuhan penduduk yang pesat serta kemajuan teknologi yang cepat, sehingga menimbulkan beban berat pada laut untuk dapat menetralsir zat pencemar yang masuk. Pencemaran yang terjadi di laut bersifat stok (*stock pollution*) yang berarti zat pencemar yang masuk akan terakumulasi sehingga semakin banyak zat pencemar yang masuk berarti semakin berat laut untuk menetralsirnya.

Dalam observasi yang dilakukan penulis untuk melihat secara langsung bagaimana kondisi laut di Kota Semarang, penulis langsung mendatangi tempat yang dianggap penulis sebagai tempat awal mula terjadinya pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Maka dari itu penulis menetapkan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagai tempat yang sangat tepat untuk dijadikan tempat observasi. Dibawah ini akan dimasukan foto hasil observasi serta hasil dari pengelihatn penulis selama melakukan observasi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.



Gambar 4.1.2 kondisi Laut Kota Semarang terhadap pencemaran

Kondisi Laut Semarang yang dimaksud penulis disini adalah kondisi Laut Semarang terhadap pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran di sekitar Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Gambar diatas diambil didalam area Pelabuhan Semarang dimana ada sebuah kapal yang sedang sandar dan melakukan pembuangan air ballast ke laut. Untuk kondisi laut disekitar pelabuhan memang belum terlihat adanya pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Tetapi apabila hal-hal seperti pembuangan air ballast tersebut tidak mendapat pengawasan, hal tersebut akan menjadi ancaman yang serius terhadap pencemaran Laut Semarang. Foto ini diambil penulis pada hari selasa tanggal 23 agustus 2011, sekitar pukul 15.00 WIB.

Pembuangan air ballast yang dilakukan sebuah kapal memiliki resiko pencemaran laut (*sea pollution risk*), dimana pada setiap pembuangan air ballast yang dibawa oleh kapal sebagai penyeimbang bobot kapal, sering tercampur dengan tangki bahan bakar, atau hanya memiliki satu saluran baik untuk pembuangan ballast serta untuk pengisian

bahan bakar sehingga akan memiliki resiko pencemaran terhadap laut. Belum lagi mengenai bakteri yang menempel pada tangki ballast kapal yang ikut terbuang dan dapat mengganggu keseimbangan organisme laut sehingga dapat menyebabkan terganggunya rantai makanan.



Gambar 4.1.3 genangan air disekitar pelabuhan Semarang

Gambar ini diambil penulis disekitar Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, gambar tersebut diambil bukan di area dermaga atau di Laut Semarang, melainkan diambil tepat dipinggir luar dermaga. Dimana pada observasi yang dilakukan penulis terlihat ada genangan air yang tercemar oleh cairan seperti minyak. Gambar ini terletak tepat disebelah bibir dermaga dan diasumsikan penulis, air laut serta genangan minyak tersebut terhempas dari pantai saat terjadi pasang karena jarak dari laut yang begitu dekat, serta banyak kapal-kapal yang sedang sandar atau mungkin kapal-kapal yang sudah jarang atau tidak berlayar lagi karena bentuk fisiknya yang sudah tua dan kurang terawat. Foto ini diambil penulis pada hari selasa tanggal 23 agustus 2011, sekitar pukul 16.00 WIB.

Pencemaran yang terjadi di laut sudah menjadi perhatian banyak pihak, termasuk dari organisasi-organisasi internasional serta banyak dari para pakar / pemerhati lingkungan hidup khususnya wilayah laut. Di bawah ini akan penulis paparkan beberapa zat-zat penyebab tercemarnya laut berdasarkan dari “*report of the secretary general U.N.*” tahun 1971 menyebutkan bahwa hal ini dapat terjadi karena:

6. *Disposal of domestic sewage, industrial and agriculture wastes.*
7. *Deliberate and operational discharge of shipborne pollutants.*
8. *Interference with the marine environment from the exploration and exploitation of marine minerals.*
9. *Disposal of radioactive waste resulting from the peaceful uses of nuclear energy.*
10. *Military uses of the ocean.* (Kantaatmadja, 1982 : 202)

Sedangkan Menurut *the joint group of expert on scientific aspects on marine pollution* (GESAMP), zat-zat pencemar itu dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

9. *Halogenated hydrocarbons* termasuk PCBS (*polychlorinated biphenyls*) dan pestisida misalnya DDT.
10. Minyak bumi dan bahan-bahan yang dibuat dari minyak bumi (*derivatives*).
11. Zat kimia organik misalnya biotoksin laut (*marine biotoxine*), deterjen (*detergents*).
12. Pupuk buatan (kimia) maupun alami yang terdapat dalam kotoran dan yang berasal dari bahan pertanian.
13. Zat kimia anorganik terutama logam berat misalnya merkuri dan timah hitam (*lead*).
14. Benda-benda padat (sampah) baik organik maupun anorganik.
15. Zat-zat radio aktif.
16. Buangan (air) panas (*thermal waste*). (Sumardi, 1996 : 16)

Setelah menguraikan tentang zat-zat pencemar yang dapat merusak baku mutu air laut apabila masuk terlalu banyak dan dalam waktu yang cepat. Penulis akan memasukan lima sumber penyebab terjadinya pencemaran di laut, yang dikutip dari pidato Prof. Dr. Mochtar

Kosumaatmadja S.H.,LLm dalam dies natalis ke-XX Universitas Padjajaran Bandung, pada tanggal 8 oktober 1977.

1. Pembuangan kotoran dan sampah kota dan industry, serta penggunaan pestisida dibidang pertanian.
2. Pengotoran yang berasal dari kapal-kapal (laut).
3. Kegiatan penggalian kekayaan mineral dasar laut.
4. Pembuangan bahan-bahan radio aktif dalam kegiatan penggunaan tenaga nuklir dalam rangka perdamaian.
5. Penggunaan laut untuk tujuan-tujuan militer.(Kusumaatmadja, 1978 : 182)

Pencemaraan yang terjadi di Kota Semarang sampai saat ini teridentifikasi terbatas pada sumber industri-industri serta aktifitas di darat, karena kegiatan-kegiatan tersebut memiliki resiko pencemaran yang lebih tinggi dan kemungkinan terjadinya lebih besar dan berulang-ulang. Berbeda dengan pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran itu sendiri, resiko terjadinya cukup rendah dan tidak berulang, biasanya diakibatkan kecelakaan / kelalaian dalam pelayaran. Hal tersebut yang menyebabkan banyak pihak seperti tidak memperdulikan atau memperhatikan pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran, namun hal tersebut sangat menghawatirkan karena apabila terjadi sebuah kecelakaan / kesalahan pelayaran yang menyebabkan tumpahnya muatan kapal baik berupa minyak, bahan kimia, B3, dan barang-barang lain yang dianggap bisa merusak standar baku mutu air laut maka akan sangat meresahkan dan merugikan segala aspek yang berhubungan dengan laut. Resiko terjadinya hal tersebut semakin besar seiring dengan peningkatan arus lalu lintas pelayaran.

Melihat pada luas dan pemanfaatan wilayah pesisir laut Kota Semarang, maka bisa dideteksi hal-hal apa saja yang akan menjadi sumber pencemar terhadap laut Semarang, antara lain :

1. Limbah kegiatan industri baik yang di darat atau yang berada disekitar pesisir.
2. Abrasi yang berlangsung terlalu cepat.
3. Lalu lintas pelayaran.
4. Aktifitas disekitar pelabuhan.

Sumber-sumber pencemar diatas tersebut yang sampai saat ini sudah memberikan kontribusi terhadap pencemaran laut di Kota Semarang. Berbeda dengan pencemaran yang disebabkan oleh lalu lintas pelayaran, memang sampai saat ini masih belum diketahui seberapa besar kontribusinya dalam mencemari laut Semarang. Kasus pencemaran yang ditimbulkan dari aktifitas pelayaran juga belum pernah ada yang dilaporkan di badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang, sehingga sulit untuk mengatakan lalu lintas pelayaran telah memberikan kontribusi terhadap tercemarnya laut Semarang. Di sisi lain setiap aktifitas / lalu lintas pelayaran selalu membawa resiko pencemaran terhadap laut (*sea pollution risk*), maka dari itu penulis memasukan lalu lintas pelayaran sebagai salah satu sumber pencemar terhadap laut Semarang. Resiko pencemaran laut (*sea pollution risk*) yang akan selalu meningkat seiring dengan meningkatnya aktifitas lalu lintas pelayaran yang terjadi di wilayah Laut Semarang. Selanjutnya dibawah ini penulis akan memaparkan mengenai

peningkatan jumlah aktifitas pelayaran yang akan selalu membawa resiko pencemaran terhadap Laut Semarang.

Jumlah kapal nelayan di Kota Semarang dari tahun 2005 – 2009 diketahui menunjukkan kondisi yang stagnan atau relatif tetap selama lima tahun terakhir, yaitu sebanyak 917 – 981 unit. Pada umumnya kapal nelayan di Kota Semarang merupakan kapal kayu yang menggunakan mesin tempel dengan termasuk kapal kecil dengan jumlah awak 1 – 3 orang, kapal nelayan umumnya menggunakan bahan bakar bensin atau solar. Kegiatan operasi penangkapan ikan di Laut Jawa, terutama di jalur penangkapan 1 dengan jarak antara 4 – 6 mil laut. Adapun rincian perkembangan jumlah kapal pada setiap tahun dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 termuat dalam tabel berikut. (Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang: 2010, IV-45)

Tabel 4.1.3 jumlah kapal nelayan di Kota Semarang

| No. | Tahun | Jumlah kapal (unit) |
|-----|-------|---------------------|
| 1 | 2005 | 917 |
| 2 | 2006 | 926 |
| 3 | 2007 | 975 |
| 4 | 2008 | 927 |
| 5 | 2009 | 981 |

(Laporan Akhir Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang: 2010, IV-45)

Kapal-kapal nelayan yang beroperasi sebetulnya resiko pencemaran yang ditimbulkan sangat kecil. Selain masih menggunakan

mesin tempel serta bahan bakar yang digunakan atau dibawa pada saat melaut juga masih bisa dikategorikan minim dampak pencemaran, kapal-kapal yang digunakan juga masih kapal yang berukuran kecil yang hanya membawa berapa awak kapal. Berbeda dengan kapal-kapal pelayaran nasional maupun internasional yang berukuran besar, membawa banyak bahan bakar dalam setiap pelayarannya, belum lagi kapal pengangkut minyak (*tanker*) yang mampu membawa ratusan bahkan ratusan ribu ton minyak, namun untuk kapasitas kapal tanker bisa dilihat berdasarkan berat mati kapal, yang dalam istilah pelayaran dikenal dengan nama *Dead Weight Tonnage* (DWT). Serta bahan-bahan lain yang dimuat dalam pelayaran tersebut seperti bahan kimia atau barang lain yang dapat mencemarkan laut, sehingga apabila sampai masuk kelaut dalam jumlah dan jarak yang tidak dapat dinetralisir laut maka hal tersebut dapat mencemari laut. Kecelakaan kapal atau pengaruh alam juga bisa menimbulkan bahan-bahan muatan kapal atau bahkan kapal tersebut sekalipun dapat masuk kelaut dan menimbulkan efek pencemaran.

Berbeda dengan jumlah kapal nelayan yang tidak mengalami kenaikan drastis, arus lalu lintas pelayaran yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang mengalami peningkatan dari tahun 2009 ke tahun 2010. Peningkatan terjadi pada arus kapal yaitu tahun 2009 sebanyak 4.628 unit sedangkan pada tahun 2010 sebanyak 4.781 unit. Penurunan terjadi pada arus barang dengan satuan ton dan m³, sedangkan pada satuan ton/liter tetap mengalami peningkatan. Begitu juga dengan arus peti kemas

dan arus penumpang tetap mengalami peningkatan. Untuk lebih jelasnya mengenai peningkatan arus lalu lintas pelayaran dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.1.4 lalu lintas pelayaran dipelabuhan tanjung emas Semarang tahun 2009 dan 2010

| Keterangan | Satuan | Realisasi | |
|----------------|----------------|------------|------------|
| | | 2009 | 2010 |
| ARUS | Unit | 4,628 | 4,781 |
| KAPAL | GT | 17,341,000 | 19,371,286 |
| ARUS | Ton | 3,844,042 | 3,596,032 |
| | M ³ | 942,591 | 932,809 |
| | Ton/liter | 1,938,600 | 2,257,956 |
| ARUS | Box | 264 | 361 |
| | Teus | 294 | 387 |
| | Ton | - | - |
| ARUS PENUMPANG | | | |
| Luar negeri | Orang | 8,771 | 7,351 |
| Dalam negeri | Orang | 375,064 | 442,294 |
| ARUS HEWAN | | | |
| Dalam negeri | Ekor | - | - |
| Luar negeri | Ekor | - | - |

(<http://www.pp3.co.id/cabang/Peralatan.php>, diunduh pada tanggal 11 april 2011, pukul 22.00)

Peningkatan jumlah kapal nelayan dan arus lalu lintas yang terjadi di Kota Semarang tidak terlihat begitu drastis atau *signifikan*, namun hal tersebut tetap menjadi suatu hal yang harus diperhatikan dalam memberikan perlindungan terhadap laut semarang dari risiko pencemaran (*sea pollution risk*). Risiko pencemaran laut tetap harus dipertimbangkan

berapapun jumlah kapal atau arus lalu lintas yang terjadi, karena sekecil apapun aktifitas pelayaran yang dilakukan di laut tetap memiliki risiko terjadinya pencemaran. Sehingga perlu ada peran lebih untuk melindungi hal tersebut.

Menanggapi data yang diajukan penulis tentang peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Kota Semarang, bapak gunawan selaku pejabat BLH Kota Semarang menyatakan bahwa apabila peningkatan arus lalu lintas terjadi dan tidak disertai dari kesiapan pihak pelabuhan dalam hal ini PT. Pelindo III cabang Tanjung Emas Semarang, maka akan banyak muncul kasus-kasus terhadap pencemaran laut. Senada dengan yang diungkapkan bapak gunawan, ibu norah juga mengatakan hal yang sama dimana apabila ada suatu hal yang baru maka akan memiliki dampak positif dan negatif. Peningkatan arus lalu lintas akan sangat berpengaruh untuk perekonomian semarang tetapi resiko pencemaran yang terjadi juga meningkat.(wawancara dengan Gunawan Wicaksono dan Noramaning Istini, dari bidang Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari jumat tanggal 5 agustus 2011)

Ari widyarini, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang menyatakan bahwa :

“...Peningkatan arus lalu lintas yang terjadi seperti ini harus diberikan perhatian lebih, karena semakin tinggi tingkat lalu lintas pelayaran akan semakin besar pula efek pencemaran yang ditimbulkan. Sehingga mungkin harus dilakukan upaya yang lebih untuk melindunginya”

(wawancara dengan ari widyarini, pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Sependapat dengan keterangan yang diberikan oleh responden mengenai kesiapan dari pihak pelabuhan Kota Semarang harus lebih ditingkatkan dalam menyambut perdagangan bebas yang tahun 2010 telah diberlakukan, maka fasilitas dermaga yang kurang memadai mungkin akan menjadi masalah utama, dilanjut dengan fasilitas-fasilitas pendukung seperti terminal bongkar-muat barang, fasilitas kapal-kapal pandu, serta tempat penampungan air ballast akan dapat menimbulkan masalah pencemaran laut apabila tidak dipersiapkan dengan matang.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis terhadap tingkat arus lalu lintas pelayaran juga menimbulkan asumsi yang sama, dimana aktifitas pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang cukup padat baik pada siang hari maupun menjelang malam hari, kapal-kapal keluar-masuk dermaga untuk melakukan bongkar-muat barang, turun-naik penumpang, serta juga terlihat antrian kapal untuk masuk dermaga atau hanya untuk sekedar menunggu jadwal muat barang setelah bongkar barang sebelumnya. Dibawah ini penulis akan menampilkan beberapa gambar yang diambil penulis pada waktu yang berbeda.



Gambar 4.1.4 arus lalu lintas di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Gambar tersebut diambil penulis dari sekitar area dermaga Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, dimana terlihat ada sekitar 5 kapal yang sedang sandar atau sekedar turun jangkar untuk menunggu jadwal sandar. Gambar yang diambil penulis pada saat melakukan observasi guna melihat secara langsung mengenai data peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Pelabuhan Semarang yang didapat dari situs resmi PT. Pelindo III Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Gambar diambil penulis pada observasi hari Selasa tanggal 23 Agustus 2011, sekitar pukul 15.00 WIB.



Gambar 4.1.5 kapal bongkar muatan di dermaga Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Berbeda dengan gambar sebelumnya yang diambil pada siang hari, gambar ini diambil pada malam hari dan masih terlihat aktifitas bongkar muatan dari sebuah kapal cargo yang membawa peti kemas yang cukup banyak. Dari kejauhan terlihat ada cahaya kapal mendekat ditambah dengan suara yang cukup keras terdengar, kapal tersebut juga akan sandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang malam ini. Aktifitas pelabuhan seperti ini tidak mengenal waktu, karena jadwal yang cukup padat sehingga banyak kapal juga yang harus menunggu cukup lama untuk melakukan sandar dan bongkar-muat atau naik-turun penumpang. Sehingga aktifitas pelayaran tersebut tidak mengenal istilah siang atau malam hari. Gambar diambil penulis pada observasi hari Selasa tanggal 23 Agustus 2011, sekitar pukul 19.00 WIB.

Membahas mengenai pencemaran terhadap Laut Semarang yang bersumber dari aktifitas pelayaran, penulis telah memberikan gambaran umum tentang Laut Semarang, potensi yang dimilikinya, serta kondisi

Laut Semarang itu sendiri. Kondisi Laut Semarang sampai saat ini masih bisa dikatakan cukup baik, tapi memang tidak dipungkiri apabila terjadi pencemaran di Laut Semarang yang bersumber dari kegiatan industri di darat serta adanya abrasi pantai yang terlalu cepat. Belum lagi ancaman yang diberikan oleh aktifitas pelayaran, mengingat Semarang sebagai ibu kota provinsi serta memiliki pelabuhan yang cukup sentral di Jawa Tengah. Ditambah pula bangsa ini 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 Emas Semarang. Hal tersebut akan menjadi ancaman yang cukup meresahkan bagi kelestarian wilayah bahari Kota Semarang, setelah sumber-sumber pencemar yang telah terjadi sekarang. Melihat hal tersebut selanjutnya penulis akan membahas mengenai kewenangan dari pemerintah Kota Semarang yang dalam pelaksanaannya dilakukan oleh badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang dalam melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran.

4.2. Eksistensi Peraturan Hukum yang Berlaku Dalam Upaya Perlindungan Terhadap Wilayah Laut Semarang dari Dampak Negatif Lalu Lintas Pelayaran.

Dalam membahas mengenai eksistensi suatu peraturan hukum, penulis tidak bisa langsung mengambil kesimpulan tanpa melihat beberapa faktor. Seperti keberadaan suatu aturan hukum, peranan peraturan hukum,

kasus yang terjadi, proses penyelesaian perkara, penyelesaian perkara itu sendiri serta perlindungan kedepannya, dan beberapa faktor lain.

Setelah melihat pada peranan badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang dalam menganalisis mengenai eksistensi peraturan hukum yang berlaku, tentang perlindungan hukum terhadap laut dari dampak negatif lalu lintas pelayaran. Maka selanjutnya akan dianalisis kasus-kasus yang terjadi serta proses penyelesaiannya dan penyelesaian dari kasus-kasus tersebut.

Noramaning Istini, kepala subid Penanganan Sengketa Lingkungan BLH Kota Semarang mengatakan bahwa:

“...kalau untuk kasus mengenai pencemaran laut yang disebabkan oleh aktifitas pelayaran, kami dari BLH belum pernah menerima laporan sama sekali. Tapi beberapa waktu yang lalu kami menerima laporan mengenai tumpahnya truk pengangkut batu bara saat akan keluar dari kapal saat bongkar muat barang disalah satu dermaga” (wawancara dengan Noramaning Istini, pada hari jumat tanggal 5 agustus 2011)

Sampai saat ini kami dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang belum menerima laporan adanya kasus pencemaran laut yang disebabkan oleh aktifitas pelayaran, hal ini mungkin dikarenakan masalah pencemaran laut itu masih jauh dari perhatian banyak pihak sehingga mungkin banyak kasus yang terjadi tapi tidak diketahui oleh banyak pihak.

(wawancara dengan Ari Widyarini, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Gunawan Wicaksono, Kabid Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang mengatakan :

“...ada beberapa waktu yang lalu kami mendapat laporan dari pihak Pelindo tentang terjadinya kasus tergelincirnya truk kedalam dermaga saat melakukan kegiatan bongkar muat. Yang aneh seperti itu, saat kami ingin mencoba masuk ke areal pelabuhan untuk melihat kelayakan atau proses dipelabuhan, kami cenderung dihalangi. Tapi begitu ada kasus terjadi mereka langsung angkat tangan dan menyerahkannya pada BLH”
(wawancara dengan Gunawan Wicaksono, pada hari senin tanggal 27 juli 2011)

Melihat masih jarang nya kasus yang terjadi terhadap pencemaran laut yang bersumber dari dampak negatif lalu lintas pelayaran bukan berarti pemerintah Kota Semarang dalam hal ini badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang 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 Semarang dalam hal ini diwakilkan oleh badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang 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.

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.

Mengenai keberadaan dari peraturan itu sendiri khususnya yang dikeluarkan oleh pemerintah Kota Semarang, yang membahas mengenai lingkungan hidup seperti Perda Nomor 13 Tahun 2006. Serta ada 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 :

1. Undang-Undang Dasar (UUD) 1945 pasal 33 ayat (3), yang menyebutkan bahwa "bumi dan air dan kekayaan alam yang

terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Dalam Undang-Undang dasar 1945 memang tidak secara spesifik menyebutkan mengenai perlindungan terhadap laut melainkan terhadap air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya, dimana berdasarkan pasal diatas, laut yang merupakan salah satu sumber kekayaan alam Indonesia maka harus dimanfaatkan sebaik mungkin dengan tetap menjaga keberlanjutannya untuk generasi penerus. Yaitu dengan cara melindunginya dari segala bentuk pencemaran termasuk yang bersumber dari laut.

2. 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 hukum. Sedangkan lingkungan hidup didefinisikan dalam angka 1 pasal yang sama sebagai berikut

Lingkungan hidup adalah kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan perikehidupan, dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain. Dari kedua definisi diatas sudah dapat terlihat dimana undang-undang ini masuk bersifat umum dan menjadi patokan dasar bagi peraturan hukum lain dalam melindungi lingkungan hidup, termasuk wilayah laut.

3. 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 undang-undang diatas. Dalam angka 1 ini menjelaskan dimana setiap pihak yang melakukan kegiatan di daerah zona ekonomi eksklusif indonesia harus melakukan langkah-langkah untuk mencegah, membatasi, mengendalikan dan menanggulangi pencemaran lingkungan laut, sedangkan dalam angka 2 menjelaskan dimana pembuangan di daerah zona ekonomi eksklusif hanya boleh dilakukan apabila telah mendapat izin dari pihak pemerintah. 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 pemerintah.

4. 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 tersebut dimana pelayaran didefinisikan sebagai berikut, Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Sedangkan definisi perlindungan lingkungan maritim juga disebutkan secara khusus dalam pasal yang sama angka 57 dimana perlindungan lingkungan maritim ialah Perlindungan Lingkungan Maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan

yang terkait dengan pelayaran. 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. Karena apabila pencemaran dilaut akibat aktifitas pelayaran terjadi maka akan membutuhkan biaya yang cukup besar untuk membersihkan dan memulihkan kualitas laut tersebut sehingga pemerintah mewajibkan hal tersebut untuk di asuransikan, asuransi yang digunakan adalah asuransi tanggung jawab hukum / *liability insurance*. Yang biasa disebut dengan *protection and indemnity (P&I)insurance*.

5. 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, Pencemaran laut adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain kedalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya, definisi diatas cukup detail dalam mendefinisikan

tentang pencemaran laut tidak seperti beberapa undang-undang sebelumnya yang masih mendefinisikan secara umum. PP ini juga menjelaskan secara terperinci mengenai standar baku mutu laut, kriteria baku kerusakan laut dan status mutu laut yang diatur dalam pasal 3 sampai dengan pasal 8 PP tersebut.

6. 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.

7. Peraturan daerah Kota Semarang 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 Semarang dalam upaya melindungi kelestarian lingkungan hidup pada umumnya dan wilayah laut pada khususnya, serta yang pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran.

Eksistensi dari peraturan hukum mengenai perlindungan terhadap laut dari dampak negatif lalu lintas pelayaran yang khusus dibuat pemerintah Kota Semarang atau peraturan hukum lain yang dikeluarkan

pemerintah pusat yang berlaku di Semarang 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 Semarang. 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 Semarang pada khususnya. Meskipun belum ada peraturan khusus yang dikeluarkan Pemerintah Kota Semarang untuk menangani masalah pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran, namun perda payung yang membahas secara umum tentang perlindungan terhadap lingkungan hidup di Semarang 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.

Melihat pada keberadaan peraturan hukum dalam memberikan perlindungan terhadap wilayah laut Kota Semarang, baik yang bersifat nasional maupun khusus wilayah Kota Semarang sehingga memberikan kewenangan kepada pemerintah Kota Semarang dalam mengelola sumber daya dilaut dan melestarikannya diperoleh dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Sebagaimana termuat dalam pasal 14 angka 1 huruf J yang menyebutkan

1. Urusan wajib yang menjadi kewenangan pemerintahan daerah untuk kabupaten/kota merupakan urusan yang berskala kabupaten/kota meliputi:
 - a. perencanaan dan pengendalian pembangunan;
 - b. perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang;
 - c. penyelenggaraan ketertiban umum dan ketentraman masyarakat
 - d. penyediaan sarana dan prasarana umum;
 - e. penanganan bidang kesehatan;
 - f. penyelenggaraan pendidikan;
 - g. penanggulangan masalah sosial;
 - h. pelayanan bidang ketenagakerjaan;
 - i. fasilitasi pengembangan koperasi, usaha kecil dan menengah;
 - j. pengendalian lingkungan hidup;
 - k. pelayanan pertanahan;
 - l. pelayanan kependudukan, dan catatan sipil;
 - m. pelayanan administrasi umum pemerintahan;
 - n. pelayanan administrasi penanaman modal;
 - o. penyelenggaraan pelayanan dasar lainnya; dan
 - p. urusan wajib lainnya yang diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan.”

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah tidak hanya menyebutkan kewenangan secara umum mengenai pengendalian lingkungan hidup, tetapi secara detail mengenai hak yang diperoleh pemerintah kota/kabupaten terhadap wilayah laut. Hal tersebut tercantum dalam pasal 18 angka 1,2,3,4,5,6 dan 7 seperti yang tercantum dibawah ini :

1. Daerah yang memiliki wilayah laut diberikan kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut.
2. Daerah mendapatkan bagi hasil atas pengelolaan sumber daya alam di bawah dasar dan/atau di dasar laut sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
3. Kewenangan daerah untuk mengelola sumber daya di wilayah laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan kekayaan laut.
 - b. pengaturan administratif.
 - c. pengaturan tata ruang.

- d. penegakan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan oleh daerah atau yang dilimpahkan kewenangannya oleh Pemerintah.
 - e. ikut serta dalam pemeliharaan keamanan.
 - f. ikut serta dalam pertahanan kedaulatan negara.
4. Kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan untuk provinsi dan 1/3 (sepertiga) dari wilayah kewenangan provinsi untuk kabupaten/kota.
 5. Apabila wilayah laut antara 2 (dua) provinsi kurang dari 24 (dua puluh empat) mil, kewenangan untuk mengelola sumber daya. Di wilayah laut dibagi sama jarak atau diukur sesuai prinsip garis tengah dari wilayah antar 2 (dua) provinsi tersebut, dan untuk kabupaten/kota memperoleh 1/3 (sepertiga) dari wilayah kewenangan provinsi dimaksud.
 6. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dan ayat (5) tidak berlaku terhadap penangkapan ikan oleh nelayan kecil.
 7. Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5) diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan.

Wilayah laut Kota Semarang yang bisa dikatakan cukup luas tersebut, seharusnya mendapat perhatian yang lebih pula dari semua elemen masyarakat terutama dari pemerintah Kota Semarang. Hal itu juga disebabkan Kota Semarang yang nota benanya sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah, sehingga harus menjadi contoh untuk kabupaten / kota yang lain dalam melindungi wilayah laut dari berbagai sumber pencemaran. Salah satunya dari akibat lalu lintas pelayaran.

Untuk masalah kewenangan terhadap wilayah laut semarang itu sangat rumit, karena selain kewenangannya juga dimiliki oleh beberapa pihak serta masih menjadi kewenangan dari pihak provinsi. Tetapi untuk kewenangan dalam bidang pencemarannya memang masih menjadi kewenangan dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang.

(wawancara dengan ari widyarini, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Kewenangan badan lingkungan hidup (BLH) terhadap wilayah laut itu hanya sepanjang garis pantai Kota Semarang dan sejauh 4 mil laut ke utara. Kewenangan tersebutpun masih menjadi kewenangan bersama dengan dinas kelautan dan perikanan (DKP), serta PT. Pelindo (Pelabuhan Tanjung Emas Semarang). Mengenai kewenangan badan lingkungan hidup (BLH) dan dinas kelautan dan perikanan (DKP) sudah memiliki tanggung jawab dimasing-masing sektor, berbeda dengan pihak pelindo yang nota benanya untuk kepentingan komersil bukan perlindungan terhadap laut tetapi malah cenderung membatasi kinerja dari badan lingkungan hidup (BLH) untuk melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari dampak negatif lalu lintas pelayaran. (wawancara dengan Noramaning Istini, kepala subid Penanganan Sengketa Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari jumat tanggal 5 agustus 2011)

Gunawan Wicaksono, Kabid Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang menyatakan bahwa :

“...kewenangan kami terhadap laut semarang itu sepanjang garis pantai Kota Semarang ditambah luas 4 mil sesuai dengan undang-undang otonomi daerah, itupun masih sering terkendala apabila ingin mengadakan pemeriksaan disekitar pelabuhan kami sering dihalangi untuk masuk lebih dalam oleh pihak pelindo” (wawancara dengan Gunawan Wicaksono, pada hari senin tanggal 27 juli 2011).

Kewenangan pemerintah Kota Semarang atas wilayah laut yang terbentang sepanjang garis pantai Kota Semarang sesuai dengan peta administratif Kota Semarang ditambah luas wilayah 4 mil laut ke utara yang merupakan 1/3 bagian dari luas wilayah laut propinsi sesuai dengan yang diamanatkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dalam pasal 18 angka 4. Kewenangan pemerintah Kota Semarang tersebut dilaksanakan oleh dinas-dinas terkait di Kota Semarang, salah satunya badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang dengan kewenangan utama terhadap lingkungan hidup, seperti yang termuat dalam peraturan daerah Kota Semarang Nomor 13 Tahun 2008 yang menjelaskan mengenai kedudukan badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang sebagai unsur pendukung tugas walikota, dan Badan Lingkungan Hidup (BLH) Kota Semarang mempunyai tugas melaksanakan penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah yang bersifat spesifik di bidang lingkungan hidup, seperti yang tercantum dalam pasal 11 dan 12 peraturan daerah Kota Semarang Nomor 13 Tahun 2008.

Dalam peraturan daerah Kota Semarang Nomor 13 Tahun 2008 juga mengatur mengenai fungsi dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang seperti yang tercantum dalam pasal 13 perda tersebut, yang

berisi antara lain :

Badan Lingkungan Hidup dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 menyelenggarakan fungsi :

- a. Perumusan kebijakan teknis dibidang pengembangan teknologi dan pengendalian lingkungan, pengkajian dampak lingkungan, pengawasan

- dampak lingkungan, penanganan sengketa lingkungan dan pemulihan kualitas lingkungan ;
- b. Pemberian dukungan atas penyelenggaraan pemerintahan daerah di bidang pengembangan teknologi dan pengendalian lingkungan, pengkajian dampak lingkungan, pengawasan dampak lingkungan, penanganan sengketa lingkungan dan pemulihan kualitas lingkungan;
 - c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang pengembangan teknologi dan pengendalian lingkungan, pengkajian dampak lingkungan, pengawasan dampak lingkungan, penanganan sengketa lingkungan dan pemulihan kualitas lingkungan;
 - d. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya

Berdasarkan peraturan daerah Kota Semarang Nomor 13 Tahun 2008 tersebut seharusnya badan lingkungan hidup (BLH) sebagai unsur pelaksana tugas penuh dari pemerintah Kota Semarang dalam memberikan perlindungan terhadap lingkungan hidup pada umumnya dan terhadap wilayah laut pada khususnya. Seharusnya perda tersebut dijadikan acuan oleh badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang dalam menjalankan tugasnya sebagai pelaksana urusan pemerintah daerah bidang lingkungan hidup.

Berdasarkan pada peraturan daerah tersebut selanjutnya penulis akan membahas bagaimana peranan badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang dalam melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Menurut penuturan bapak gunawan BLH memiliki peran penting dalam memberikan perlindungan terhadap lingkungan hidup secara umum, termasuk pada wilayah laut. Karena badan lingkungan hidup (BLH) memiliki wewenang pelaksanaan urusan daerah tentang lingkungan hidup itu sendiri. Kalau untuk peran nyata dalam memberikan perlindungan terhadap laut akibat pencemaran yang

bersumber dari aktifitas pelayaran mungkin belum ada, karena BLH disini masih terbentur masalah kewenangan dengan PT. pelindo, selain itu kami juga kekurangan sarana dan prasarana termasuk tenaga ahli dibidang tersebut.(wawancara dengan gunawan wicaksono, Kabid Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari senin tanggal 27 juli 2011)

Noramaning Istini, kepala subid Penanganan Sengketa Lingkungan BLH Kota Semarang mengatakan bahwa:

“...kami berperan aktif untuk melakukan perlindungan terhadap lingkungan, dengan melakukan pengawasan langsung. Beda terhadap wilayah laut, hal tersebut terjadi karena kami untuk melakukan pengawasan langsung untuk wilayah laut, tidak memiliki sarana dan prasarana yang memadai. Untuk melakukan terobosan terhadap hal tersebut, tahun ini kami mencoba mengadakan kerja sama dengan beberapa pihak terkait mengenai pengawasan laut”
(wawancara dengan Noramaning Istini, pada hari jumat tanggal 5 agustus 2011)

Ari Widyarini, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang menjelaskan bahwa :

“...Peran serta badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang dalam memberi perlindungan terhadap wilayah laut sampai saat ini masih terbatas apabila terjadi kasus pencemaran, dan bagaimana proses penindak lanjutannya”
(wawancara dengan Ari Widyarini, pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Peranan badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang 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 badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang adalah dengan mengadakan kerja sama dengan pihak polisi air laut (POLAIRUD) Semarang, juga dengan pihak PT. Pelindo yang memiliki kewenangan penuh terhadap wilayah pelabuhan, serta dengan dinas perhubungan laut Kota Semarang.

Menyadari kekurangan yang dimilikinya, sudah seharusnya badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang 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. BLH 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 dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang terhadap perlindungan laut juga jelas tertuang dalam Perda Kota Semarang Nomor 13 Tahun 2006 pasal 9 huruf e. yang pada intinya Walikota Semarang berhak melakukan perlindungan terhadap wilayah laut, pesisir dan pulau-pulau kecil. Pasal tersebut dengan jelas menyebutkan bahwa badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang selaku dinas pelaksana

urusan lingkungan hidup di Kota Semarang berhak untuk melakukan perlindungan terhadap wilayah laut Kota Semarang.

Dalam Perda Kota Semarang Nomor 13 Tahun 2006 juga telah menyebutkan dengan spesifik salah satu kewenangan pemerintah kota untuk melakukan tindakan pencegahan atas terjadinya tumpahan minyak dan pengendalian kapal di wilayah yang menjadi kewenangannya. Hal tersebut termuat dalam pasal 40 peraturan daerah Semarang.

Kewenangan dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang, terhadap perlindungan wilayah laut Kota Semarang tertuang pada Peraturan Walikota Nomor 45 Tahun 2009 tentang Penjabaran Tugas dan Fungsi Badan Lingkungan Hidup Kota Semarang. Yang termuat dalam pasal 3 perwal Kota Semarang mengenai tugas dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang, sedangkan dalam pasal 4 menjelaskan mengenai fungsi dari BLH, seperti dibawah ini :

1. Pasal 3 mengenai Tugas dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang menyatakan bahwa.
“Melaksanakan penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah yang bersifat spesifik di bidang lingkungan hidup”
2. Pasal 4 yang berisi mengenai Fungsi dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang menjelaskan bahwa fungsi dari BLH sebagai berikut :
 1. perumusan kebijakan teknis di bidang Pengembangan Teknologi dan Pengendalian Lingkungan, bidang Pengkajian Dampak Lingkungan, bidang Pengawasan Dampak Lingkungan dan bidang Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan;
 2. pemberian dukungan atas penyelenggaraan pemerintahan daerah di bidang lingkungan hidup;
 3. penyusunan rencana program dan rencana kerja anggaran Badan Lingkungan Hidup;
 4. pengkoordinasian pelaksanaan tugas Badan Lingkungan Hidup;

5. penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang lingkungan hidup;
6. penyelenggaraan pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3);
7. penyelenggaraan kajian teknis perijinan lokasi pengumpulan limbah B3 kecuali minyak pelumas/oli bekas, perijinan lokasi pengolahan limbah B3, perijinan penyimpanan sementara limbah B3 di industri atau usaha suatu kegiatan, perijinan pembuangan air limbah ke air atau sumber air, perijinan pemanfaatan air limbah ke tanah untuk aplikasi pada tanah serta perijinan penyelenggaraan prasarana umum dan sarana air limbah;
8. penyelenggaraan penilaian analisis mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL);
9. penyelenggaraan pemberian rekomendasi Upaya Pengelolaan Lingkungan UKL dan Upaya Pemantauan Lingkungan UPL;
10. penyelenggaraan pengelolaan kualitas air dan pengendalian pencemaran air;
11. penyelenggaraan pengelolaan kualitas udara dan pengendalian pencemaran udara;
12. penyelenggaraan pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan pesisir dan laut, tanah akibat kebakaran hutan dan/atau lahan, tanah untuk kegiatan produksi biomassa, lingkungan akibat bencana;
13. pembinaan dan pengawasan penerapan SNI dan Standar kompetensi personil bidang pengelolaan lingkungan hidup;
14. penyelenggaraan pengembangan perangkat ekonomi lingkungan;
15. penyelenggaraan pembinaan dan pengawasan penerapan sistem manajemen lingkungan, ecolabel, produksi bersih dan teknologi berwawasan lingkungan yang mendukung pola produksi dan konsumsi yang berkelanjutan;
16. penyelenggaraan penegakan hukum lingkungan;
17. pelaksanaan pertanggungjawaban terhadap kajian teknis/rekomendasi perijinan dan/atau non perijinan dibidang lingkungan hidup;
18. pelaksanaan pengelolaan urusan kesekretariatan Badan;
19. pelaksanaan pembinaan, pemantauan, pengawasan dan pengendalian serta monitoring, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas Badan Lingkungan Hidup; dan pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan bidang tugasnya.

Melihat pada tugas pokok dan kewenangan dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang seperti yang tercantum diatas, dapat disimpulkan bahwa badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang memiliki kompetensi yang sangat strategis untuk melindungi wilayah laut

Semarang dari berbagai sumber pencemaran, salah satunya yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Serta melakukan evaluasi dan perencanaan perlindungan kedepannya, baik melalui program-program BLH atau melalui perencanaan kebijakan daerah Kota Semarang.

Kewenangan yang dimiliki badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang sangat kuat karena didukung oleh undang-undang dan telah diperjelas lagi oleh peraturan daerah Kota Semarang. Hak tersebut seharusnya menjadi pegangan utama yang sangat kuat dari BLH untuk meminta hak dalam memberikan perlindungan terhadap wilayah laut Semarang dari pencemaran, yang pada dasarnya memang menjadi hak badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang seperti yang diamanatkan undang-undang. Tetapi pada prakteknya penulis menemukan kejanggalan dimana badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang tidak mengakui secara utuh kewenangan atas wilayah laut karena masih menjadi kewenangan beberapa pihak seperti dinas kelautan dan perikanan (DKP) Kota Semarang serta pihak pelabuhan (PT. Pelindo), keterangan ini didapat dari wawancara dengan semua responden yang menjadi pejabat dari badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang. Dari hasil tersebut penulis dapat menyimpulkan bahwa kewenangan dari BLH 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 badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang belum mampu memaksimalkan kewenangannya tersebut untuk memberikan perlindungan terhadap lingkungan hidup khususnya wilayah laut, bahkan timbul kecenderungan saling melepas kewenangan terhadap perlindungan terhadap laut.

4.3. Upaya Preventif yang Dilakukan BLH Kota Semarang Dalam Melindungi Laut Semarang dari Dampak Negatif Lalu lintas Pelayaran

Tumbuhnya kesadaran secara perlahan-lahan dalam pengelolaan laut dan memperhatikan efeknya, apabila semua kemungkinan yang terjadi dapat saja muncul dan diluar kemampuan serta dugaan manusia sebelumnya. Sekalipun laut sangat luas tetapi perlu adanya perlindungan atas sumber kekayaan yang terkandung didalamnya karena bukan tanpa batas. Banyak kasus pencemaran laut yang terjadi dari aktifitas pelayaran yang sangat mengganggu keseimbangan lingkungan laut seperti tumpahnya minyak akibat kecelakaan kapal yang dialami kapal torey canyon, showa maru dan masih cukup banyak tragedi lain yang menyita perhatian masyarakat dunia dan mulai untuk peduli terhadap kelestarian

wilayah laut. Sehingga banyak Negara dan daerah yang lebih fokus untuk melindungi wilayah lautnya secara preventif karena belajar dari kasus-kasus yang terjadi dan kesulitan untuk menanganinya.

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. 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 oleh penulis disini adalah upaya pencegahan yang dilakukan badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang 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 sektoral.(kantaadmadja 1982 : 143)

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.(kantaadmadja 1982 : 158)

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 BLH 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 pelayaran.

Upaya preventif yang kami lakukan saat ini masih terkendala masalah kerja sama dengan pihak PT. pelindo 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 Semarang. (wawancara dengan Gunawan Wicaksono, Kabid Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari senin tanggal 27 juli 2011)

Sampai saat ini kami belum bisa melakukan upaya preventif untuk masuk dan memeriksa kapal-kapal yang masuk pelabuhan Semarang. Banyak sekali kendalanya, seperti pihak PT. pelindo yang sangat tertutup, tetapi kami sudah memiliki dasar hukum yang kuat berupa undang-undang kepelabuhanan yang memberikan kami kewenangan untuk masuk lebih dalam ke wilayah pelabuhan. Hal tersebut yang sedang kami upayakan dengan pihak-pihak lain yang terkait dengan masalah pencemaran laut. (wawancara dengan Noramaning Istini, kepala subid Penanganan Sengketa Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari jumat tanggal 5 agustus 2011)

Ari widyarini, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang mengatakan bahwa :

“...upaya preventif yang kami lakukan untuk melindungi wilayah laut sampai saat ini masih belum ada,

karena BLH ini cenderung baru bekerja begitu ada laporan pencemaran” (wawancara dengan Ari widyarini, pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Upaya preventif mungkin sangat sulit untuk dilakukan apabila ada pihak-pihak yang cenderung tertutup seperti PT. Pelindo. Upaya preventif yang paling baik yang bisa dilakukan oleh badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang adalah mencoba menjalin kerja sama sebaik mungkin dengan pihak PT. Pelindo 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 badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang, dirasa kurang pas, hal itu disebabkan oleh tidak semua kapal yang masuk wilayah pelabuhan memiliki kantor cabang di Semarang. Serta apabila pihak badan lingkungan hidup bisa masuk ke wilayah pelabuhan maka BLH bisa melihat langsung kondisi kapal-kapal dan kegiatan yang berhubungan dengan pelayaran yang terjadi di wilayah pelabuhan.

Upaya perlindungan terhadap wilayah laut Kota Semarang sudah harus dilakukan mulai saat ini, dimana aktifitas pelayaran di Kota Semarang yang semakin meningkat, serta disaat pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran belum terjadi. Kepekaan terhadap masalah tersebut sudah harus dimiliki oleh Pemerintah Kota Semarang dalam hal ini diwakilkan oleh Badan Lingkungan Hidup (BLH), karena seharusnya BLH Kota Semarang 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.

Mengkritik upaya perlindungan hukum yang telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Semarang, melalui beberapa rancangan peraturan daerah dan peraturan daerah yang memang tidak dibuat khusus terhadap perlindungan laut dari dampak negatif pelayaran melainkan peraturan dibidang lain yang ada hubungannya terhadap resiko timbulnya pencemaran seperti Perda rencana tata ruang wilayah (RTRW), Raperda Pesisir, Perda Zonasi dan Perda Reklamasi yang sama sekali tidak melindungi wilayah laut. Bila kita kaitkan pada masalah pelabuhan maka perda RTRW yang tidak mengatur secara detail mengenai pengembangan pelabuhan sehingga hal tersebut sangat memungkinkan adanya pengembangan pelabuhan oleh pihak penyelenggara tanpa batasan-batasan yang jelas mengenai dampak pencemaran yang akan ditimbulkan dan pasal-pasal yang menjelaskan mengenai pengembangan pelabuhan yang ramah lingkungan dan layak untuk aktifitas pelayaran yang ramai.

(wawancara dengan Erwin Dwi Kristianto, S.H., Kepala Program, YLBHI LBH Semarang pada hari jumat tanggal 8 september 2011)

Upaya perlindungan secara preventif terhadap wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran sangat tepat

dilaksanakan. Selain karena memang untuk melindungi sebelum terjadi pencemaran, upaya perlindungan secara preventif juga telah memiliki banyak dasar hukum yang mengaturnya. Seperti yang diamanatkan baik oleh konstitusi maupun peraturan hukum lain dibawahnya yang sudah mengetengahkan konsep perlindungan terhadap lingkungan hidup. Kata perlindungan disini dapat dijadikan pegangan hukum untuk memberikan upaya perlindungan secara preventif agar tetap menjaga kelestarian lingkungan pada umumnya dan laut pada khususnya serta menjaga baku mutu dari lingkungan tersebut agar tetap berada dalam batas-batas yang dapat ditolerir lingkungan.

4.4. Prospek perlindungan hukum dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran.

Prospek perlindungan hukum kedepannya memiliki makna bagaimana upaya perlindungan hukum yang akan diberlakukan sekarang dan untuk masa depan dalam melindungi wilayah laut Semarang. 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 Emas Semarang dalam 2 (dua)

tahun terakhir terjadi peningkatan arus lalu lintas seperti yang terlihat dalam tabel 4.1.4. kenaikan arus tersebut terjadi dari tahun 2009 dan 2010, yang didapat peneliti dari situs resmi PT. Pelindo Semarang pada bulan Agustus 2011.

Prospek perlindungan hukum kedepannya berarti melihat kesiapan dari suatu aturan hukum dalam memberikan perlindungan terhadap hal yang diaturnya dalam jangka waktu jauh setelah peraturan hukum tersebut diberlakukan. Bisa juga dengan menganalisis tingkat efektifitas dari peraturan hukum tersebut sehingga bisa diambil kesimpulan apa saja prospek perlindungan hukum kedepannya yang dapat dilakukan.

Membahas mengenai seberapa siap suatu peraturan hukum dalam memberikan perlindungan kedepannya, hal tersebut harus dilihat pada keberhasilan peraturan tersebut dalam penegakannya dimasyarakat. Untuk peraturan hukum yang berlaku di Semarang yang membahas mengenai perlindungan terhadap laut dari dampak negatif lalu lintas pelayaran, bisa dikatakan sudah sangat siap dan dapat memberikan perlindungan terhadap laut. Peraturan-peraturan yang berlaku juga sudah sangat banyak dan menjelaskan secara detail setiap aturan hukumnya. (wawancara dengan Gunawan Wicaksono, Kabid Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari senin tanggal 27 juli 2011)

Ari Widyarini, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang menuturkan bahwa :

“...Kesiapan dari aturan hukum itu bisa dilihat dari keberhasilannya atau pelaksanaan dimasyarakat, tapi kalau untuk menilai siapnya peraturan untuk melindungi laut semarang dari peningkatan aktifitas pelayaran akan sangat sulit karena belum pernah ada kasusnya jadi belum diketahui tingkat kesiapannya” (wawancara dengan ari widyarini, pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Noramaning Istini, kepala subid Penanganan Sengketa Lingkungan

BLH Kota Semarang menyatakan bahwa :

“...Kalau untuk peraturan hukum bisa dikatakan cukup siap, seperti semarang sudah memiliki perda tersendiri untuk mengatasi masalah pencemaran. Ada juga undang-undang yang mengatur hal tersebut” (wawancara dengan Noramaning Istini, pada hari jumat tanggal 5 agustus 2011)

Kesiapan dari suatu aturan hukum dalam memberikan perlindungan kedepannya sama halnya dengan bagaimana peraturan hukum tersebut berdiri dan mampu berjalan sesuai dengan amanat dari pembuatan awalnya. Karena suatu aturan hukum yang dibuat dimasa kini, tidak hanya dibuat untuk memberikan perlindungan saat itu juga, melainkan juga diperuntukan untuk memberikan perlindungan untuk masa 10 sampai 20 tahun yang akan datang. Namun hal tersebut seperti tidak berlaku di Indonesia, karena di Negara ini pergantian atau perubahan peraturan hukum menjadi hal yang marak terjadi, bahkan hal tersebut terjadi dalam jangka waktu yang cukup singkat dari pembuatan awal peraturan hukum tersebut. Sehingga suatu aturan hukum yang dibuat seakan hanya untuk jangka waktu singkat, bukan untuk memberikan perlindungan kedepannya.

Prospek perlindungan hukum yang akan dilakukan badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang dalam melindungi wilayah

lautnya adalah menjalin kerja sama dengan baik kepada pihak-pihak yang memiliki kewenangan terhadap laut Semarang, seperti PT. Pelindo Semarang, Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Semarang juga dengan instansi-instansi lain. Setelah terjalin kerja sama yang baik, mungkin kami akan mengadakan suatu program pengawasan atau pemantauan secara rutin.(wawancara dengan Noramaning Istini, kepala subid Penanganan

Sengketa Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari jumat tanggal 5 agustus 2011)

Prospek perlindungan hukum yang sudah mulai dibangun saat ini adalah kerja sama dengan PT. Pelindo, setelah sekian lama PT. Pelindo yang cenderung tertutup. Kerja sama yang baru akan dimulai pada akhir tahun ini bisa dijadikan sebagai titik temu dari beberapa kepentingan. Semoga kerja sama yang diadakan ini bisa berjalan lancar dan sesuai dengan yang diharapkan. Selain itu kami juga akan mencari atau menyiapkan tenaga-tenaga ahli dibidang kelautan, karena samapai saat ini memang masih belum ada.(wawancara dengan Gunawan Wicaksono, Kabid Penanganan Sengketa Lingkungan dan Pemulihan Kualitas Lingkungan BLH Kota Semarang pada hari senin tanggal 27 juli 2011)

Prospek kedepannya badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang akan mengadakan kerja sama dan dengan kerja sama tersebut kami akan melakukan penelitian terhadap pencemaran laut yang akan dilaksanakan akhir tahun ini. Sehingga bisa diketahui jenis-jenis pencemar yang mencemari laut semarang dan dapat dianalisis penyebab pencemaran

tersebut.(wawancara dengan Ari Widyarini, staf bidang pengawasan dampak pencemaran lingkungan BLH Kota Semarang pada hari selasa tanggal 9 agustus 2011)

Pendapat yang berbeda didapat penulis saat melakukan wawancara dengan seorang anggota LSM pemerhati lingkungan dimana beliau mengatakan bahwa prospek perlindungan hukum untuk melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari lalu lintas pelayaran maka, Erwin Dwi Kristianto. S.H. mengatakan :

1. Pemangku kebijakan harus menerapkan penataan ruang yang berkeadilan. hal ini dapat diimplementasikan melalui perda RTRW. Yang harus menjadi perhatian adalah perda ini harus melalui proses partisipasi masyarakat yang sejati dan KLHS.
2. Pemrakarsa proyek (dalam hal ini pembangunan pelabuhan) dan pemrakarsa kegiatan (dalam hal ini pembangunan pelabuhan dan perusahaan pelayaran), dalam melaksanakan usaha/kegiatan, mereka harus membuat dokumen AMDAL. Kemudian adalah kewajiban pemerintah untuk melakukan pemantauan dan penindakan jika terjadi pelanggaran dokumen AMDAL (Ka ANDAL, ANDAL, RKL dan RPL)

Untuk prospek perlindungan hukum kedepannya harus lebih difokuskan pada kegiatan pencegahan karena memang kasus pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran jarang terjadi, tapi pihak pemerintah Kota Semarang dalam hal ini dilaksanakan oleh badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang harus lebih serius untuk melakukan perlindungan secara preventif supaya jangan sampai ada kasus pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran dan menyebabkan ada pihak yang merasa dirugikan.

Prospek perlindungan hukum yang akan dilakukan oleh badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang berupa kerja sama dengan pihak-pihak yang berwenang terhadap wilayah laut memang menjadi suatu upaya perlindungan hukum kedepannya yang cukup tepat, karena wilayah laut yang juga masih menjadi kewenangan dari beberapa pihak lain serta keterbatasan-keterbatasan yang dimiliki oleh BLH dapat tertutupi dan BLH dapat menjalankan tugas pengawasan terhadap lingkungan hidup termasuk wilayah laut tanpa terkendala kekurangan ahli dan sarana penunjang. Upaya preventif mungkin bisa jadi jawaban karena upaya ini dilakukan sebelum masalah pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran terjadi, jadi sebagai upaya untuk melakukan pencegahan dini terhadap bahaya pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran.

Mengenai prospek perlindungan hukum yang seharusnya dilakukan Pemerintah Kota Semarang dalam melindungi wilayah laut dari pencemaran dalam hal ini diwakilkan oleh Badan Lingkungan Hidup Kota Semarang sebagai pelaksana tugas pemerintah kota. Seharusnya berdasarkan perda Nomor 13 Tahun 2006 tentang pengendalian lingkungan hidup yang dikategorikan sebagai perda payung untuk melindungi masalah pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran, karena hanya teruat dalam 1 pasal dan masih sangat umum.

Berdasarkan pada hal tersebut seharusnya Badan Lingkungan Hidup (BLH) Kota Semarang harus lebih peka dan dapat memberikan prioritas lebih terhadap masalah pencemaran laut, bukan hanya pada pencemaran

yang terjadi di darat. Prioritas tersebut bisa berupa kebijakan teknis yang dikeluarkan dinas atau sekedar program kerja sebagai bukti kepedulian pemerintah kota dalam melindungi wilayah laut dari pencemaran yang disebabkan oleh aktifitas pelayaran. Tidak selesai sampai jenjang tersebut, Badan Lingkungan Hidup (BLH) juga bisa mengusulkan penyusunan perda yang mengatur khusus mengenai pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran.



BAB 5

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. SIMPULAN

Dari uraian hasil penelitian dan pembahasan mengenai analisi prospek perlindungan hukum terhadap laut Semarang dari dampak negatif lalu lintas pelayaran. Dapat disimpulkan dalam sebagai berikut :

1. Eksistensi / 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. Maka dalam hal ini terlihat keseriusan pemerintah pusat dalam melindungi wilayah lautnya. Sedangkan peraturan hukum yang khusus dibuat oleh Pemerintah Kota Semarang hanya terdapat dalam pasal 40 peraturan daerah No. 13 Tahun 2006, perda tersebut masih bersifat umum mengenai pencemaran lingkungan. Satu pasal yang termuat dalam peraturan daerah tersebut menyimpulkan bahwa Pemerintah Kota Semarang memang kurang peka terhadap pencemaran yang terjadi diwilayah lautnya. Sehingga belum ada perlindungan secara khusus terhadap Laut Semarang dari pencemaran yang disebabkan oleh aktifitas pelayaran.
2. Badan Lingkungan Hidup (BLH) Kota Semarang, sampai saat ini belum melakukan upaya preventif dalam melindungi laut Semarang terhadap

pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Kendala-kendala mengapa BLH belum melakukan upaya perlindungan secara preventif terhadap pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran adalah, BLH merasa cenderung dibatasi haknya dalam upaya melakukan pengawasan kedalam areal pelabuhan oleh pihak PT. Pelindo. BLH juga terkendala beberapa masalah kurangnya sarana dan prasarana untuk melakukan pemeriksaan dan pengawasan secara langsung untuk melihat aktifitas pelayaran diwilayah Laut Semarang, serta kurangnya tenaga ahli dibidang pencemaran laut serta bidang-bidang lain yang berhubungan dengan pencemaran laut. Badan Lingkungan Hidup (BLH) Kota Semarang dalam menghadapi kendala-kendala diatas sudah mengupayakan kerja sama dengan beberapa pihak seperti PT. Pelindo untuk pemeriksaan berkas perkapalan, upaya tersebut sedang diusahakan agar bisa mulai berjalan pada akhir tahun 2011.

3. Prospek perlindungan hukum dalam memberikan perlindungan terhadap wilayah Laut Semarang harus melihat kesiapan suatu aturan hukum dalam mengatur, serta dilihat pula keberhasilan aturan hukum tersebut dalam melindungi. Aturan hukum yang mengatur mengenai pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran sudah sangat memadai, baik yang bersifat umum atau yang khusus untuk melindungi wilayah laut Indonesia pada umumnya serta Semarang pada khususnya, baik peraturan yang bersifat nasional maupun khusus Wilayah Semarang. Hanya yang menjadi permasalahan disini, ialah kasus yang terjadi masih

sangat jarang di Indonesia dan belum pernah di Semarang, jadi belum dapat diketahui nilai keberhasilan peraturan hukum tersebut dalam melindungi wilayah Laut Semarang dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran. Sehingga belum dapat diketahui apakah peraturan hukum yang ada sekarang ini dapat melindungi wilayah laut dari pencemaran yang disebabkan oleh aktifitas pelayaran.

Prospek perlindungan hukum seharusnya lebih mengedepankan prospek perlindungan secara preventif, dimana melakukan upaya pencegahan sebelum terjadi pencemaran. Upaya kerja sama yang sedang dibangun oleh Badan Lingkungan Hidup (BLH) Kota Semarang dengan beberapa pihak untuk memudahkan serta memfasilitasi BLH dalam melindungi Wilayah Laut Semarang, yang baru akan dimulai akhir tahun ini juga merupakan salah satu upaya prospek perlindungan secara preventif yang akan sangat bermanfaat dalam melindungi Wilayah Laut Semarang dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran.

5.2. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dianalisis oleh penulis, serta melihat pada teori-teori tentang bagaimana prospek perlindungan hukum terhadap laut dari dampak negatif lalu lintas pelayaran. Penulis memberikan saran terkait dengan penelitian ini :

1. Perhatian yang diberikan BLH harus seimbang antara seluruh aspek yang berpotensi mencemarkan Laut Semarang, bukan hanya terfokus pada beberapa sumber yang telah terjadi. Karena apabila hal tersebut

terjadi, BLH melupakan upaya perlindungan preventif. Seharusnya upaya pencegahan dimaksimalkan dengan memperhatikan semua aspek yang berpotensi mencemari Laut Semarang agar hal tersebut tidak terjadi, sejalan dengan proses pemulihan atas pencemaran yang telah terjadi.

2. Pemerintah Kota Semarang dalam hal ini diwakilkan oleh Badan

Lingkungan Hidup (BLH) harus lebih berani dalam menjalankan tugasnya sesuai dengan kewenangan yang dimiliki. Untuk mengatasi kendala-kendala yang menjadi penghambat BLH dalam melakukan kewajibannya berupa perlindungan terhadap wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran, BLH mengupayakan kerja sama yang telah coba dibangun agar bisa lebih dimaksimalkan, karena hal tersebut merupakan cara agar BLH dapat melaksanakan segala tugasnya, dalam melakukan perlindungan terhadap laut. Kerja sama tidak hanya cukup dengan pihak PT. Pelindo, tetapi juga pihak polisi air dan udara (POLAIRUD) Kota Semarang untuk mengatasi masalah tidak adanya sarana dan prasarana dalam melakukan pengawasan di wilayah laut.

3. Melihat pada peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang serta masuknya Indonesia kedalam zona perdagangan bebas. Maka perlindungan hukum terhadap wilayah laut harus lebih diperhatikan. Satu pasal dalam peraturan daerah No. 13 Tahun 2006 dianggap kurang apabila kita melihat pada kondisi diatas.

Seharusnya pemerintah kota 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. Sehingga pemerintah kota terlihat peduli terhadap wilayah laut, karena hal ini bisa menimbulkan efek ketakutan kepada para pihak yang sering melakukan kecurangan dalam hal tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- AK, Syahmin. 1988. *Beberapa Perkembangan Dan Masalah Hukum Laut Internasional*. Bandung : Binacipta.
- Amirudin, dan H. Zainal Asikin. 2004. *pengantar metode penelitian hukum*. Jakarta: PT. RajaGrafindo persada.
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.
- Ashshofa, Burhan. 2004. *Metode penelitian hukum*. Jakarta: rineka cipta.
- Dahuri, Rakhmin. Et al. 2001. *Pengolahan wilayah sumber daya pesisir dan lautan secara terpadu*. Jakarta : Pradnya Paramita.
- Djalal, Hasjim. 1979. *Perjuangan Indonesia dibidang laut*. Bandung: Binacipta.
- Kantaatmadja, Komar. 1982. *Bunga rampai hukum lingkungan laut internasional*. Bandung: alumni Bandung.
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1978. *bunga rampai hukum laut*. Bandung: binacipta.
- 1986. *Hukum laut internasional*. Bandung: binacipta.
- Miles, B. Matthew dan Michael Hubberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia
- Moleong, Lexy J. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Nawawi, Hadari. 1990. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta. Gaja Mada University press.
- Poerwadaminta, W.J.S. 1976. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka.
- Rachman, Maman. 1999. *Strategi dan Langkah-langkah Penelitian*. Semarang: IKIP Semarang Press.
- Siahaan, N.H.T. dan H. suhendi. 1989. *Hukum laut nasional*. Jakarta: Djambatan.
- Silalahi, M. Daud. 2001. *Hukum lingkungan dalam system penegakan hukum di Indonesia*. Bandung: Alumni Bandung.
- Situmorang, viktor. 1987. *Sketsa asas hukum laut*. Jakarta: Bina Aksara.
- Soeroso, R. 2007. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika
- Subagyo, p. Joko. 2002. *Hukum lingkungan masalah dan penaggulangnya*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sudjono, wiwoho. 1993. *Hukum pertanggung jawaban laut*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sumardi, juajir. 1996. *Hukum pencemaran laut transnasional*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Dokumen dan Undang-Undang

- Kusumaatmadja, Mochtar. Pidato dies natalis ke-XX Universitas padjajaran Bandung. “pencemaran laut dan pengaturan hukumnya”, 1977.
- Kusumaatmadja, Mochtar. Pidato pengukuhan guru besar. “pengambilan kekayaan alam di dasar laut dan tanah di bawahnya (seabed and subsoil) dan hukum internasional”, 1969.

Peraturan daerah kota Semarang Nomor 13 Tahun 2006 tentang pengendalian lingkungan hidup.

Peraturan pemerintah republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1999 tentang pengendalian pencemaran dan/atau perusakan laut.

Peraturan pemerintah republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritim.

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

Suhaidi, pidato pengukuhan guru besar ”perlindungan lingkungan laut: upaya pencegahan pencemaran lingkungan laut dengan adanya hak pelayaran internasional di perairan indonesia”, 2006.

Undang-Undang Dasar 1945.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan daerah.

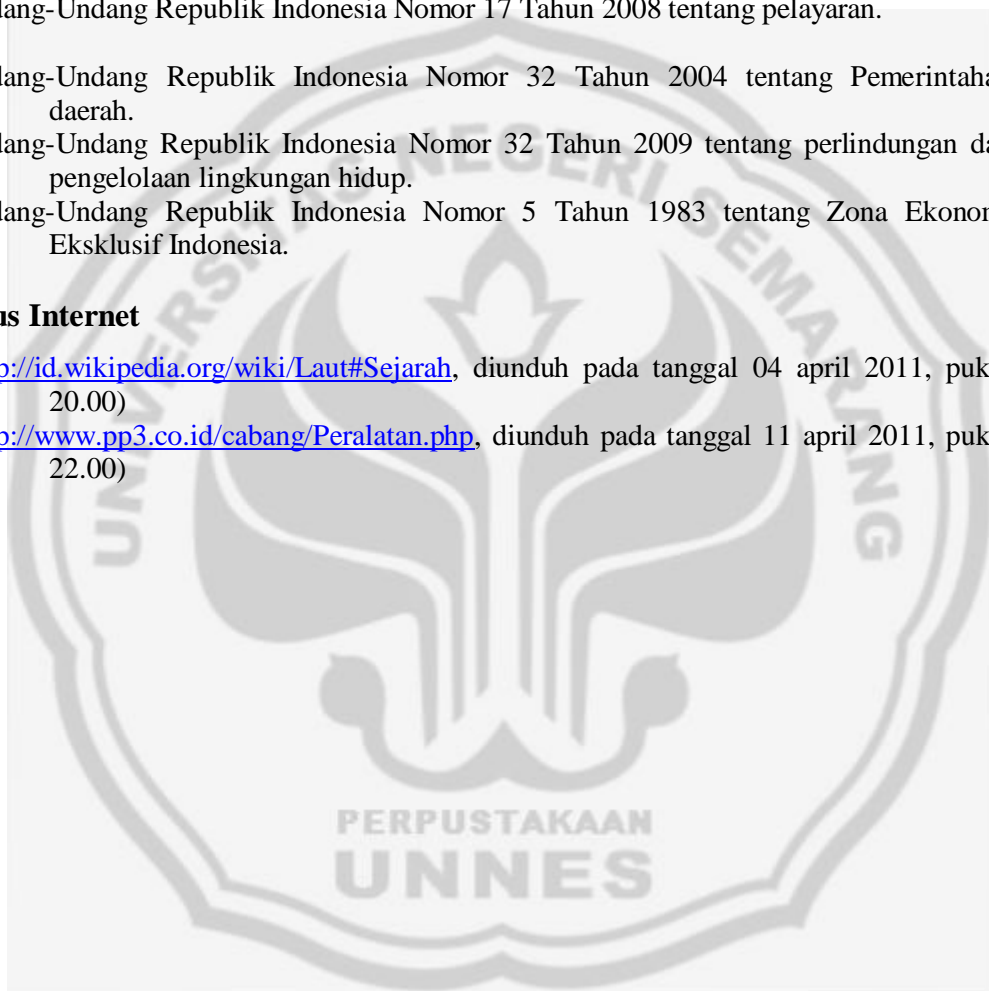
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Situs Internet

(<http://id.wikipedia.org/wiki/Laut#Sejarah>, diunduh pada tanggal 04 april 2011, pukul 20.00)

(<http://www.pp3.co.id/cabang/Peralatan.php>, diunduh pada tanggal 11 april 2011, pukul 22.00)



Lampiran-lampiran

Pedoman Wawancara BLH Kota Semarang

1. Identitas Responden

1. Nama :
2. NIP :
3. Jenis kelamin :

4. Umur :

5. Jabatan:

6. Alamat :

2. Pertanyaan

- a. Bagaimana kondisi wilayah laut Kota Semarang?
- b. Laut di Kota Semarang ini difungsikan untuk kegiatan apa saja?
- c. Bagaimana pandangan bapak/ibu terhadap pencemaran laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
- d. Bagaimana kewenangan BLH Kota Semarang dalam melindungi laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
- e. Bagaimana dan seperti apa perlindungan dari BLH dalam melindungi laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
- f. Bagaimana upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi laut Semarang dan siapa pihak-pihak yang diikutsertakan?
- g. Bagaimana pandangan bapak/ibu mengenai laju peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Kota Semarang terhadap resiko pencemarannya?
- h. Kira-kira seberapa siapkah peraturan hukum dalam melindungi laut Semarang dari pencemaran akibat laju peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Kota Semarang?

- i. Bagaimana prospek perlindungan hukum kedepannya dalam melindungi pencemaran laut yang bersumber dari dampak negatif lalu lintas pelayaran?

Pedoman Wawancara Organisasi Lingkungan Hidup Semarang

1. Identitas Informan

1. Nama :

2. Jenis kelamin :

3. Umur :

4. Jabatan:

5. Alamat :

2. pertanyaan

- a. Bagaimana kondisi wilayah laut Kota Semarang?
- b. Bagaimana pandangan bapak/ibu terhadap pencemaran laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
- c. Bagaimana eksistensi / keberadaan suatu aturan hukum dalam melindungi wilayah laut Semarang dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran.?
- d. Adakah upaya-upaya perlindungan yang telah dilakukan Pemkot Semarang melalui badan lingkungan hidup kota Semarang dalam melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber oleh aktifitas pelayaran.?
- e. apa pendapat LBH mengenai peningkatan arus lalu lintas pelayaran yang terjadi dan resiko pencemaran yang ditimbulkan...?
- f. kira-kira apa upaya perlindungan kedepannya yang tepat dilakukan pemerintah kota Semarang untuk melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran...?
- g. sserta adakah upaya yang telah dilakukan oleh LBH Semarang untuk memberikan perlindungan terhadap laut Semarang terhadap pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran.?

Hasil wawancara Badan Lingkungan Hidup Semarang, pada tanggal 27 juli dan 5 agustus 2011

1. Identitas Responden

1. Nama : Ir. Gunawan Wicaksono
2. NIP : 196007031990031009
3. Jenis kelamin : laki-laki
4. Jabatan : Kabid penanganan sengketa lingkungan dan pemulihan kualitas lingkungan
5. Alamat : -

2. Pertanyaan

- a. Bagaimana kondisi wilayah laut Kota Semarang?
 - Kondisi laut Semarang berada dalam kondisi cukup baik masih sesuai dengan baku mutu air laut, hanya ada pencemaran yang bersumber dari aktifitas industri didarat dan abrasi pantai.
- b. Laut di Kota Semarang ini difungsikan untuk kegiatan apa saja?
 - Pemanfaatan laut masih terbatas pada pertambakan, pelabuhan, perindustrian disekitar pelabuhan, wisata pantai, hutan mangrove, wilayah bandara untuk kawasan keselamatan penerbangan, dan untuk aktifitas nelayan.
- c. Bagaimana pandangan bapak/ibu terhadap pencemaran laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
 - pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran belum bisa dideteksi karena banyak keterbatasan dari BLH untuk masuk ke wilayah laut yang pada dasarnya menjadi kewenangan banyak pihak.
- d. Bagaimana kewenangan BLH Kota Semarang dalam melindungi laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
 - kewenangan kami terhadap laut itu sepanjang garis Semarang ditambah luas 4 mil sesuai dengan undang-undang otonomi daerah, itupun masih sering terkendala apabila ingin mengadakan pemeriksaan disekitar pelabuhan kami sering dihalangi untuk masuk lebih dalam oleh pihak pelindo

- e. Bagaimana dan seperti apa peranan BLH dalam melindungi laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
- BLH memiliki peran penting dalam perlindungan terhadap lingkungan hidup secara umum, Karena BLH memiliki wewenang tersebut, Kalau peran nyata dalam perlindungan terhadap laut akibat pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran mungkin belum ada, karena BLH disini terbentur masalah kewenangan dengan pelindo, selain itu kami juga kekurangan sarana dan tenaga ahli dibidang tersebut.
- f. Bagaimana upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi laut Semarang dan siapa pihak-pihak yang diikutsertakan?
- Upaya preventif yang kami lakukan masih terkendala masalah kerja sama dengan pihak pelindo 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 Semarang.
- g. Bagaimana pandangan bapak/ibu mengenai laju peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Kota Semarang terhadap resiko pencemarannya?
- apabila peningkatan arus lalu lintas terjadi dan tidak disertai dari kesiapaan pihak pelabuhan, maka akan banyak muncul kasus – kasus terhadap pencemaran laut.
- h. Kira-kira seberapa siapkah peraturan hukum dalam melindungi laut Semarang dari pencemaran akibat laju peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Kota Semarang?
- perlindungan hukum terhadap laut dari dampak negatif lalu lintas pelayaran, bisa dikatakan sudah sangat siap dan dapat memberikan perlindungan terhadap laut. Peraturan-peraturan yang berlaku juga sudah sangat banyak dan menjelaskan secara detail setiap aturan hukumnya

- i. Bagaimana prospek perlindungan hukum kedepannya dalam melindungi pencemaran laut yang bersumber dari dampak negatif lalu lintas pelayaran?
 - Prospek perlindungan hukum kami mulai membangun kerja sama dengan pihak pelindo, setelah sekian lama pelindo cenderung tertutup. Kerja sama tersebut akan dimulai pada akhir tahun ini, bisa dijadikan titik temu dari beberapa kepentingan. Semoga kerja sama yang diadakan ini bisa berjalan lancar dan sesuai dengan yang diharapkan. Selain itu kami juga akan mencari atau menyiapkan tenaga-tenaga ahli dibidang kelautan, karena samapai saat ini memang masih belum ada.



Hasil wawancara Badan Lingkungan Hidup Semarang pada tanggal 5 agustus 2011

1. Identitas Responden

1. Nama : Noramaning Istini
2. NIP : 196411131991082001
3. Jenis kelamin : perempuan
4. Jabatan : Kasubid. Penanganan sengketa lingkungan
5. Alamat : -

2. Pertanyaan

a. Bagaimana kondisi wilayah laut Kota Semarang?

Kondisi laut semarang sangat pontensial, untuk masalah pencemarannya saat ini mungkin yang diketahui masih terbatas pada sumber-sumber dari kegiatan didarat.

b. Laut di Kota Semarang ini difungsikan untuk kegiatan apa saja?

- kalau untuk pemanfaatan wilayah laut disini, masih yang biasa saja, dan bukan kegiatan pantai atau laut yang memiliki resiko pencemaran cukup tinggi. Wilayah laut semarang masih dimanfaatkan untuk hal-hal umum seperti aktifitas nelayan, kawasan pelabuhan, industry-industri disekitar pantai, hutan mangrove, tambak-tambak ikan, dll.

c. Bagaimana pandangan bapak/ibu terhadap pencemaran laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?

- Pencemaran yang terjadi di laut semarang tersebut sampai saat ini belum bisa dikatakan mengkhawatirkan, tetapi memang terjadi pencemaran yang bersumber dari industri-industri di darat, aktifitas industri disekitar pelabuhan, abrasi pantai. Untuk pencemaran yang bersumber dari kegiatan pelayaran itu sendiri sampai saat ini BLH belum menerima laporan.

d. Bagaimana kewenangan BLH Kota Semarang dalam melindungi laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?

- Kewenangan BLH laut itu hanya sepanjang garis pantai Kota Semarang dan sejauh 4 mil laut ke utara/ laut jawa. Itupun masih menjadi kewenangan bersama dengan DKP, serta Pelindo

(Pelabuhan Tanjung Emas Semarang). Mengenai kewenangan BLH dan DKP sudah memiliki tanggung jawab di masing-masing sektor, berbeda dengan pihak pelindo yang nota benanya untuk kepentingan komesil bukan perlindungan terhadap laut tetapi malah cenderung membatasi kinerja dari BLH untuk melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelabuhan.

e. Bagaimana dan seperti apa peranan BLH dalam melindungi laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?

- kami berperan aktif untuk melakukan perlindungan terhadap lingkungan, dengan melakukan pengawasan langsung. Beda terhadap wilayah laut, hal tersebut terjadi karena kami untuk melakukan pengawasan langsung untuk wilayah laut, tidak memiliki sarana dan prasarana yang memadai. Untuk melakukan terobosan terhadap hal tersebut, tahun ini kami mencoba mengadakan kerja sama dengan beberapa pihak terkait mengenai pengawasan laut.

f. Bagaimana upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi laut Semarang dan siapa pihak-pihak yang diikutsertakan?

- Sampai saat ini kami belum bisa melakukan upaya preventif untuk masuk dan memeriksa kapal-kapal yang masuk pelabuhan Semarang. Banyak sekali kendalanya, seperti pihak pelindo yang tertutup, tetapi kami sudah memiliki dasar hukum yang kuat berupa undang-undang kepelabuhanan yang memberikan kami kewenangan untuk masuk lebih dalam ke wilayah pelabuhan. Hal tersebut yang sedang kami upayakan dengan pihak-pihak lain yang terkait dengan masalah pencemaran laut.

g. Bagaimana pandangan bapak/ibu mengenai laju peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Kota Semarang terhadap resiko pencemarannya?

- Peningkatan arus lalu lintas akan sangat berpengaruh untuk perekonomian Semarang tetapi resiko pencemaran yang terjadi juga meningkat.

- h. Kira-kira seberapa siapkah peraturan hukum dalam melindungi laut Semarang dari pencemaran akibat laju peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Kota Semarang?
- Kalau untuk peraturan hukum bisa dikatakan cukup siap, seperti Semarang sudah memiliki perda tersendiri untuk mengatasi masalah pencemaran. Ada juga undang-undang yang mengatur hal tersebut.
- i. Bagaimana prospek perlindungan hukum kedepannya dalam melindungi pencemaran laut yang bersumber dari dampak negatif lalu lintas pelayaran?
- Prospek perlindungan hukum yang akan dilakukan BLH dalam melindungi wilayah lautnya adalah menjalin kerja sama dengan baik kepada pihak-pihak yang memiliki kewenangan terhadap laut Semarang, seperti PT. pelindo Semarang, DKP juga dengan instansi-instansi lain. Setelah terjalin kerja sama yang baik, mungkin kami akan mengadakan suatu program pengawasan atau pemantauan secara rutin.

Hasil wawancara Badan Lingkungan Hidup Semarang pada tanggal 29 dan 5 Agustus 2011

1. Identitas Responden

1. Nama : Ari widyarini, ST
2. NIP : 196707011999031003
3. Jenis kelamin : perempuan
4. Jabatan : staf pengawasan dampak pencemaran lingkungan
5. Alamat : -

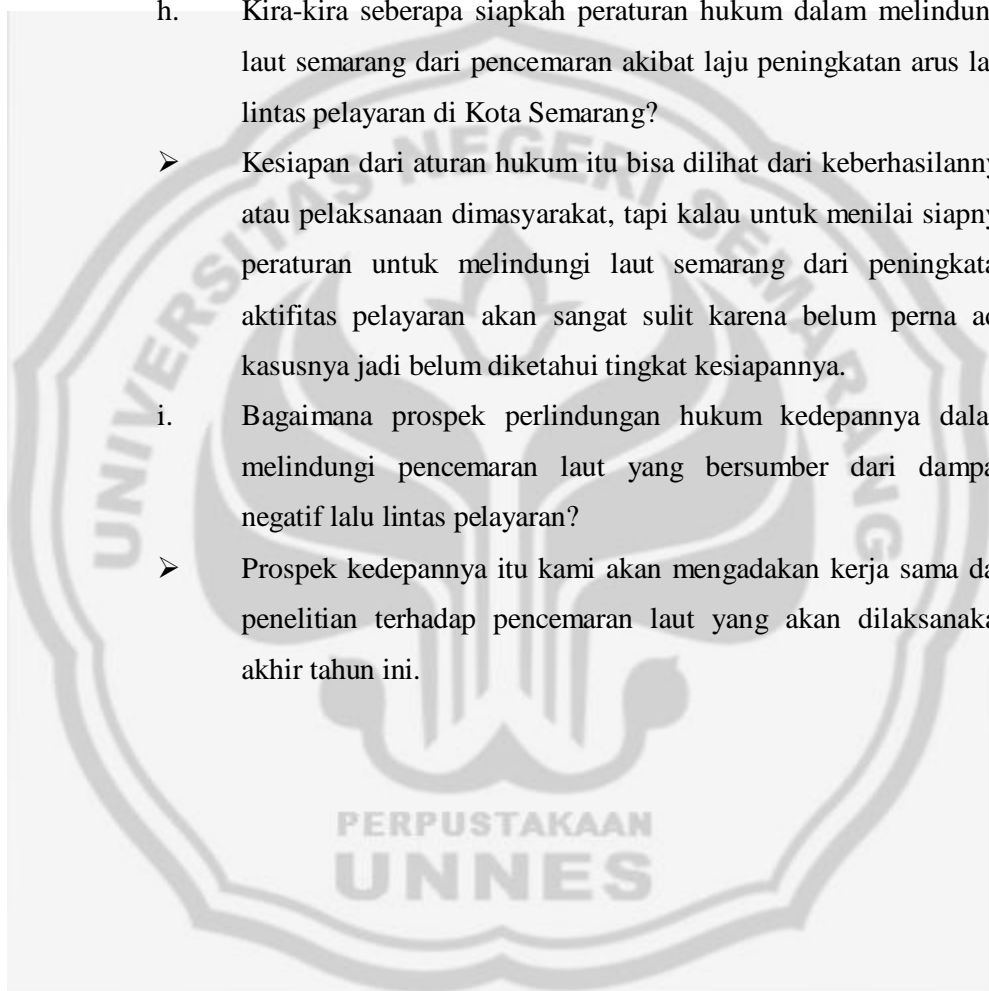
2. Pertanyaan

- a. Bagaimana kondisi wilayah laut Kota Semarang?
- Untuk kondisi laut kami belum memiliki data yang pasti tentang pencemaran yang terjadi dan sumber-sumber penyebab dari pencemaran tersebut. Karena untuk menganalisis mengenai

pencemaran laut kami terkendala anggaran dan masih banyak terkendala masalah dengan pihak-pihak lain.

- b. Laut di Kota Semarang ini difungsikan untuk kegiatan apa saja?
 - Untuk pemanfaatan laut di Kota Semarang selain sebagai lalu lintas pelayaran, juga digunakan untuk kegiatan pariwisata, kegiatan para masyarakat pesisir seperti nelayan, untuk wilayah pelabuhan dan kegiatan-kegiatan lain.
- c. Bagaimana pandangan bapak/ibu terhadap pencemaran laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
 - Untuk pencemaran laut Semarang sampai saat ini kami belum memiliki data yang pasti mengenai pencemarannya, apalagi yang bersumber dari aktifitas pelayaran belum ada penelitian yang dilakukan oleh kami. Untuk wilayah laut Jawa secara keseluruhan juga sepertinya belum ada data yang valid mengenai hal tersebut
- d. Bagaimana kewenangan BLH Kota Semarang dalam melindungi laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
 - kewenangan terhadap wilayah laut Semarang itu sangat rumit, karena selain kewenangannya juga dimiliki oleh beberapa pihak, serta masih menjadi kewenangan dari pihak provinsi. Tetapi untuk kewenangan dalam bidang pencemarannya memang menjadi kewenangan dari BLH.
- e. Bagaimana dan seperti apa peranan BLH dalam melindungi laut Semarang akibat lalu lintas pelayaran?
 - Peran serta badan lingkungan hidup (BLH) Kota Semarang dalam memberi perlindungan terhadap wilayah laut sampai saat ini masih terbatas apabila terjadi kasus pencemaran, dan bagaimana proses penindak lanjutannya.
- f. Bagaimana upaya preventif yang dilakukan BLH Kota Semarang dalam melindungi laut Semarang dan siapa pihak-pihak yang diikutsertakan?
 - upaya preventif yang kami lakukan untuk melindungi wilayah laut sampai saat ini masih belum ada, karena BLH ini cenderung baru bekerja begitu ada laporan pencemaran.

- g. Bagaimana pandangan bapak/ibu mengenai laju peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Kota Semarang terhadap resiko pencemarannya?
- Peningkatan arus lalu lintas yang terjadi seperti ini harus diberikan perhatian lebih, karena semakin tinggi tingkat lalu lintas pelayaran akan semakin besar pula efek pencemaran yang ditimbulkan. Sehingga mungkin harus dilakukan upaya yang lebih untuk melindunginya.
- h. Kira-kira seberapa siapkah peraturan hukum dalam melindungi laut semarang dari pencemaran akibat laju peningkatan arus lalu lintas pelayaran di Kota Semarang?
- Kesiapan dari aturan hukum itu bisa dilihat dari keberhasilannya atau pelaksanaan dimasyarakat, tapi kalau untuk menilai siapnya peraturan untuk melindungi laut semarang dari peningkatan aktifitas pelayaran akan sangat sulit karena belum pernah ada kasusnya jadi belum diketahui tingkat kesiapannya.
- i. Bagaimana prospek perlindungan hukum kedepannya dalam melindungi pencemaran laut yang bersumber dari dampak negatif lalu lintas pelayaran?
- Prospek kedepannya itu kami akan mengadakan kerja sama dan penelitian terhadap pencemaran laut yang akan dilaksanakan akhir tahun ini.



Hasil wawancara dengan LSM pemerhati lingkungan, pada hari jumat tanggal 8 september 2011.

1. Identitas Responden :

1. Nama : Erwin Dwi Kristianto, S.H.
2. TTL : Purwokerto, 18 September 1982
3. Alamat : Jl. Jati II No. 53 RT. 02 Bumi Tanjung Elok, Purwokerto
4. Pekerjaan : Kepala Program, YLBHI - LBH Semarang

2. Pertanyaan

- a. Bagaimana kondisi pencemaran dilaut semarang?
- b. bagaimana pandangan saudara terhadap pencemaran laut yang bersumber dari aktifitas pelayaran.?

➤ Secara fisik lingkungan, wilayah pesisir kota semarang saat ini banyak mengalami “tekanan” akibat aktivitas menyebabkan semakin menurunnya kualitas fisik lingkungan, penggusuran perumahan dan penggusuran pekerja informal. Pencemaran -termasuk pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran- bukan satu-satunya penyebab, Penyebabnya harus dilihat secara menyeluruh yaitu: *Pertama* Semakin meningkatnya degradasi & alih fungsi kawasan hutan termasuk mangrove, *kedua* alih fungsi lahan pertanian produktif termasuk tambak, *ketiga* bencana ekologis berupa rob dan banjir serta longsor dan abrasi, *keempat land subsidence* serta *kelima* pencemaran merupakan indikator buruknya kualitas fisik lingkungan di wilayah kota Semarang. Dampak dari kondisi lingkungan tersebut adalah penurunan taraf hidup masyarakat.

➤ Jika berbicara pencemaran kawasan pesisir di kota semarang, maka Perubahan tata guna wilayah pesisir juga menyebabkan meningkatnya pencemaran. Wilayah industri Genuk dan Tugu relatif dekat dengan pesisir dan laut. Pembuangan limbah dari berbagai industri di kawasan

ini mempengaruhi kualitas lingkungan di wilayah pesisir. Indikasi adanya pencemaran bisa dilihat dari menurunnya kualitas air di kali babon, Kali Sringin, dan Kali tenggang di wilayah Genuk. Pencemaran di Kali Babon bahkan menimpa tambak di wilayah Sayung. Di wilayah Tugu pencemaran di Sungai Karanganyar juga dikeluhkan penduduk.

- c. Bagaimana eksistensi / keberadaan suatu aturan hukum dalam melindungi wilayah laut semarang dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran.?
- d. Adakah upaya-upaya perlindungan yang telah dilakukan pemkot semarang melalui badan lingkungan hidup kota semarang dalam melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber oleh aktifitas pelayaran.?
 - Saya mencoba melihat secara luas, saat ini terdapat banyak aturan yang mengatur pesisir di kota semarang. Perda RTRW, Perda pesisir, Perda Zonasi dan Perda Reklamasi adalah contoh pengambil kebijakan pesisir di Kota semarang yang salah urus. Perda RTRW misalkan, Untuk kota semarang, telah disusun Perda No 19 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah *Kota Semarang 2011-2030*, yang disusun dengan tidak memperhatikan issue-issue strategis yang menjadi masalah di kota semarang.
 - Lalu apa kaitannya dengan pelayaran? Pembangunan pelabuhan harus memperhatikan tata ruang. Faktanya, Perda pesisir, Perda Zonasi dan Perda Reklamasi, sama sekali tidak mengatur perlindungan pesisir kota semarang dari pencemaran. Perda ini sangat bias daratan karena memunculkan Pasal-pasal yang memperbolehkan kawasan pesisir untuk direklamasi dan Pasal-pasal mengenai HP-3
- e. apa pendapat LBH mengenai peningkatan arus lalu lintas pelayaran yang terjadi dan resiko pencemaran yang ditimbulkan...?
- f. kira-kira apa upaya perlindungan kedepannya yang tepat dilakukan pemerintah kota semarang untuk melindungi wilayah laut dari pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran...?

- Pemangku kebijakan harus menerapkan penataan ruang yang berkeadilan. hal ini dapat diimplementasikan melalui perda RTRW. Yang harus menjadi perhatian adalah perda ini harus melalui proses partisipasi masyarakat yang sejati dan KLHS
 - Pemrakarsa proyek (dalam hal ini pembangunan pelabuhan) dan pemrakarsa kegiatan (dalam hal ini pembangunan pelabuhan dan perusahaan pelayaran), dalam melaksanakan usaha/kegiatan, mereka harus membuat dokumen AMDAL. Kemudian adalah kewajiban pemerintah untuk melakukan pemantauan dan penindakan jika terjadi pelanggaran dokumen AMDAL (Ka ANDAL, ANDAL, RKL dan RPL)
- g. serta adakah upaya yang telah dilakukan oleh LBH semarang untuk memberikan perlindungan terhadap laut semarang terhadap pencemaran yang bersumber dari aktifitas pelayaran.?
- Karena sejak awal menyadari keterbatasan hukum dalam menegajawantahkan konstitusionalisme di masyarakat, maka YLBHI-LBH Semarang sejak dini telah menggunakan pendekatan-pendekatan yang lebih luas. Pendekatan tersebut disebut dengan istilah *meta legal*, suatu pendekatan yang mencoba merenovasi pendekatan konvensional (pendekatan *legal formal*). Pendekatan ini memandang bahwa sebuah kasus, tidak berdiri sendiri melainkan disebabkan oleh persoalan struktural. Penanganan kasus dengan pendekatan *meta legal*, harus menyentuh sampai pada persoalan itu. Bantuan hukum dengan konsep dan metode itu disebut bantuan hukum struktural. Secara umum metode penanganan kasus dilakukan melalui metode litigasi (didalam pengadilan) dan non litigasi (diluar pengadilan).
 - YLBHI-LBH Semarang, sepanjang 2010 memeberikan 19 bantuan hukum struktural kepada masyarakat marjinal dengan penerima manfaat berjumlah 2.031 orang. Tercatat beberapa bantuan hukum yang terkait dengan sector pesisir yaitu:

1. Advokasi UU PWP3K

Undang-undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (PWP3K) mengatur tentang Hak Pengusahaan Perairan Pesisir (HP3), yaitu hak pemanfaatan sumberdaya pesisir dan pulau-pulau kecil yang mencakup atas permukaan laut dan kolom air sampai dengan dasar laut. Sektor swasta, termasuk asing diperkenankan memperoleh HP3 untuk waktu 60 tahun akumulatif. Sejak disahkan pada tanggal 26 Juni 2007, masyarakat perikanan tradisional, akademisi, LSM, serta masyarakat luas terus menyuarakan penolakan terhadap UU ini. Dengan harapan dilakukan koreksi terhadap substansi UU. Sayangnya, baik pemerintah maupun DPR periode 2009-2014 belum menunjukkan kebijakan yang lebih berpihak kepada masyarakat perikanan tradisional dan warga yang tinggal di pulau-pulau kecil.

Bantuan Hukum: YLBHI-LBH Semarang bergabung dalam Koalisi Tolak HP3, yang merupakan koalisi dari sejumlah organisasi nelayan dan petambak, serta LSM dan ORMAS. Koalisi Tolak HP3 kemudian mengajukan Uji Materi (*judicial review*) terhadap UU No.27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, karena bertentangan dengan Konstitusi UUD 1945. Di tingkatan basis YLBHI-LBH Semarang mengadakan diskusi kampung di Jepara, Demak, Semarang dan Kendal. Penerima manfaat dari advokasi yang diberikan YLBHI-LBH Semarang adalah nelayan tradisional, petani tambak dan masyarakat pesisir di seluruh Indonesia.

2. Advokasi Raperda Pesisir di Kota Semarang

Salah satu mandat Undang-undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (PWP3K) adalah relugasi di tingkat provinsi dan kabupaten/kota. Kota Semarang kemudian mengambil inisiasi untuk menyusun raperda Pesisir. Raperda

pengelolaan wilayah pesisir perikanan yang saat ini sedang dibahas oleh Pansus 5 DPRD kota Semarang terlalu terburu-buru. Itu terlihat dari diadopsinya pasal 18 UU No 27 th 2007 yang membahas tentang hak pengusahaan perairan pesisir atau HP3 kedalam draft Raperda pengelolaan wilayah pesisir dan perikanan tersebut.

Bantuan Hukum: YLBHI-LBH Semarang menginisiasi terbentuknya aliansi masyarakat yakni Aliansi Masyarakat Sipil Peduli Pesisir. Aliansi kemudian terlibat dalam pembahasan ranperda. Dalam *Public Hearing* yang digelar oleh tim Pansus 5 DPRD kota Semarang alias ini menyatakan penolakan terhadap ranperda tersebut. Penerima manfaat dari advokasi yang diberikan YLBHI-LBH Semarang nelayan tradisional, petani tambak dan masyarakat pesisir di Kota Semarang.

3. Advokasi Raperda RTRWP

Tarik ulur penyusunan Ranperda Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP) Jawa Tengah –sekarang sudah menjadi Perda- adalah berbasis pada ketidakadilan struktural, yang berarti fenomena konflik horisontal yang terjadi sebenarnya lahir dari konflik struktural yang diciptakan oleh Negara. Paling tidak terdapat empat faktor yang menimbulkan terjadinya ketidakadilan. *Pertama*, RTRWP Jawa Tengah kental dengan paradigma *developmentalisme* *Kedua*, tidak memiliki visi lingkungan dan keberlanjutan (*sustainability*). Tidak mempertimbangkan aspek daya dukung dan daya tampung lingkungan karena tidak disertai Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) dan Naskah Akademik yang komprehensif. *Ketiga*, Dalam konteks otonomi daerah terjadi bias dalam pemahaman tentang konsep dan semangat otonomi daerah terutama berkaitan penggalian Pendapatan Asli Daerah. *Keempat*, RTRWP Jawa Tengah cacat substansi dan cacat proses

Bantuan Hukum: YLBHI-LBH Semarang bergabung dalam Koalisi dengan sejumlah masyarakat, organisasi rakyat. Upaya yang dilakukan adalah terlibat aktif memberikan masukan kepada DPRD Jawa Tengah, mengirimkan surat keberatan kepada Menteri Dalam Negeri dan Badan Koordinasi Tata Ruang Nasional. Selain itu, YLBH-LBH Semarang juga mengundang pakar yang menghasilkan rekomendasi untuk menempuh jalur uji materi. Penerima manfaat dari advokasi yang diberikan YLBHI-LBH Semarang adalah masyarakat Provinsi Jawa Tengah

