

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki 17.508 pulau dengan panjang garis pantai 81.000 km. Luas wilayah perairan Indonesia sebesar 5,8 juta km² terdiri dari 0,3 juta km² perairan teritorial, 2,8 juta km² perairan nusantara dan 2,7 juta km² ,perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) atau 70 persen dari luas total Indonesia. (Dahuri,R, 1996). Karakteristik yang khas dari lautan Indonesia yang terletak di garis katulistiwa yang kaya akan berbagai sumber daya alam baik yang hayati maupun nonhayati. Merupakan potensi sumber daya alam kelautan dan perikanan yang berperan penting sebagai penyangga kehidupan yang dimanfaatkan untuk kesejahteraan hidup rakyat Indonesia yang berjumlah lebih dari 200 juta jiwa.

Perairan Indonesia yang dimaksud adalah keseluruhan wilayah laut yang berada dalam yurisdiksi teritorial Negara Republik Indonesia yang memiliki peranan yang strategis sebagai jalur transportasi laut nasional maupun internasional yang dilalui oleh kapal-kapal barang, kapal penumpang maupun kapal tanker pengangkut minyak bumi dari negara-negara Asia dan Eropa yang akan menuju ke Asia Tenggara maupun Australia, atau sebaliknya. Selain itu, perairan Indonesia terletak di antara negara-negara produsen minyak di bagian barat dan negara-negara konsumen di bagian timur. Transportasi laut merupakan salah satu peluang dari

industri berbasis kelautan yang memiliki peranan penting dalam sarana untuk melayani mobilitas manusia, barang dan jasa.

Kapal merupakan alat transportasi yang dibutuhkan oleh sektor kelautan, sebagai sarana mobilitas manusia, barang dan jasa baik di dalam negeri maupun dari atau ke luar negeri. Selain itu juga merupakan sarana penunjang untuk sektor perdagangan seperti pengangkutan barang-barang dan jasa yang diproduksi oleh industri di darat, dan sarana merangsang (*stimulating/promoting*) pertumbuhan ekonomi bagi wilayah yang belum ataupun sedang berkembang (*ship promotes the trade*). Semakin tinggi produksi yang dihasilkan oleh industri di darat, maka akan meningkat pula jumlah muatan angkutan laut yang terdiri dari berbagai jenis yang diproduksi seperti muatan curah, kontainer, minyak, penumpang dan lain-lain.

Perkembangan industri transportasi ini memiliki dampak positif dan dampak negatif, baik dalam masalah ekonomi, sosial, maupun lingkungan alami. Dampak positifnya antara lain menambah sumber penghasilan dan devisa negara, menyediakan kesempatan kerja dan usaha, mendorong perkembangan usaha-usaha baru, dan diharapkan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Sementara itu dampak negatifnya adalah timbulnya pencemaran laut yang diakibatkan oleh limbah dari kapal sebagai alat transportasi, yang dapat mengakibatkan penurunan kualitas lingkungan laut. Penurunan kualitas lingkungan laut akan mengakibatkan perubahan pada ekosistem laut, terutama terjadinya penurunan kualitas air (salinitas dan densitas) ataupun biota. Perubahan ini dapat disebabkan oleh pembuangan limbah yang dilakukan oleh kapal laut sebagai alat transportasi. Sebagai contoh pada tahun 2004 telah terjadi pencemaran tumpahan minyak di Kepulauan Seribu yang mengakibatkan matinya budidaya ikan dan

tangkapan, bahkan penyu dan burung ditemukan mati. Di tahun 2004 telah terjadi sekitar 32 kasus tumpahan minyak besar di perairan Indonesia dan pencemaran laut yang meningkat dengan tajam (Jatam, 2005). Namun seringkali besar atau luas dari tingkat kerusakan sulit diukur, selain itu lemahnya dan tidak terintegrasinya penegakan hukum menyebabkan pelaku pencemaran sulit ditangkap.

Menyadari bahwa pencemaran laut yang diakibatkan dari kegiatan pelayaran dapat terjadi selama pengoperasian normal kapal ataupun terjadinya kecelakaan, yang menimbulkan dampak kerusakan pada sumber hayati (seperti ikan, pohon bakau, burung, terumbu karang dan lain-lain). Maka negara-negara maritim berupaya untuk melindungi perairan ataupun lingkungan laut dari pencemaran yang diakibatkan oleh pengoperasian kapal-kapal, baik kapal-kapal yang mereka miliki sendiri (nasional) ataupun kapal-kapal negara lain yang beroperasi di perairan. Pengaturan pencegahan pencemaran dapat dilakukan dengan menetapkan peraturan-peraturan yang diberlakukan oleh masing-masing negara, begitu pula dengan Indonesia. Permasalahan timbul ketika kapal-kapal berlayar di perairan negara-negara maritim yang lain, bagaimana cara pengaturan yang diberlakukan untuk kapal-kapal tersebut agar dapat berlayar dan dapat saling kunjung antar negara tanpa terhambat oleh masalah pencemaran.

Pengendalian pencemaran laut oleh pembuangan limbah dari kapal merupakan masalah utama bagi negara maritim. PBB mengadakan konferensi pada tahun 1948 untuk membentuk suatu organisasi Internasional yang khusus menangani masalah-masalah kemaritiman yang diberi nama IMCO (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*). Dan baru sepuluh tahun kemudian (1958) organisasi tersebut diakui secara internasional yang berubah nama menjadi IMO (*International Maritime Organization*) yang sejak

tanggal 22 Mei 1982 berkantor pusat di London, Inggris. Pada tahun 1954 IMO mengadakan *International Convention Oil Pollution* untuk mencari cara mencegah terjadinya pembuangan campuran minyak dari kapal tanker dan kamar mesin. Kemudian disempurnakan menjadi *International Convention for The Prevention of Pollution from Ships*, 1973 dan *Protocol* 1978 yang sering disebut dengan istilah *Marine Pollution Convention (MARPOL) 73/78*.

MARPOL 73/78 berisi ketentuan-ketentuan yang terdiri dari amandemen-amandemen yang merupakan peraturan-peraturan internasional mengenai pencegahan pencemaran laut dari kapal. Konvensi IMO dilakukan untuk memperbaiki peraturan-peraturan yang diberlakukan sesuai dengan kondisi saat ini. MARPOL 73/78 yang merupakan salah satu peraturan dari IMO juga diperbaharui, pada konvensi IMO yang diselenggarakan bulan Februari 2005 beberapa amandemen MARPOL 73/78 yang berisi mengenai:

Pemerintah Indonesia telah mencoba mengakomodasikan konvensi-konvensi Internasional tersebut ke dalam peraturan nasional yakni:

1. Undang-Undang nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, dimana pada Pasal 6 yang menyatakan:

"Pelaksanaan pembinaan pelayaran dilakukan berdasarkan ketentuan dalam undang-undang ini dengan memperhatikan undang-undang lain yang berkaitan, serta konvensi internasional di bidang pelayaran."

2. Peraturan Pemerintah nomor: 51 tentang Perkapalan, pada Pasal 110 yang menyatakan:

"Setiap pemilik, operator, nakhoda atau pemimpin kapal, anak buah kapal dan pelayar lainnya wajib mencegah timbulnya pencemaran lingkungan oleh minyak, bahan berbahaya dan beracun, kotoran, sampah dan limbah bahan berbahaya dan beracun dari kapalnya."

Sedangkan Pasal 111 ayat 1 yang menyatakan:

"Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah atau bahan lain ke perairan apabila tidak memenuhi persyaratan yang mencakup kriteria buangan, cara pembuangan dan lokasi buangan."

Dan dalam ayat 2 dinyatakan bahwa:

"Limbah di kapal yang dilarang dibuang ke perairan, harus ditampung di kapal dan kemudian dipindahkan ke fasilitas penampungan limbah yang tersedia di pelabuhan."

Namun tidak hanya cukup disebutkan di dalam peraturan perundang-undangan saja tetapi dalam pelaksanaannya di lapangan perlu adanya koordinasi antara pihak-pihak yang terkait dalam pencegahan pencemaran dari kapal dan didukung oleh fasilitas sarana ataupun prasarana pendukung agar Indonesia yang telah meratifikasi peraturan internasional tersebut dapat memperlihatkan kompetensi di dunia internasional.

Dari faktor-faktor tersebut maka perusahaan pelayaran ataupun galangan kapal tempat di mana kapal dibangun, harus mematuhi peraturan yang terkait dengan pengelolaan limbah kapal di antaranya tersedianya fasilitas pengolahan limbah dan sumber daya manusia yang memiliki kemampuan mengelola limbah kapal ataupun melakukan pengawasannya. Sistem manajemen yang baik juga diperlukan dalam pengelolaan limbah kapal ini, yang terdiri dari kebijakan perusahaan, petunjuk operasi, pembagian tugas, manual dan prosedur pelaksanaan pengelolaan limbah kapal.

1.2. Perumusan Masalah

Dari uraian latar belakang masalah di atas dapat dilihat bahwa pengoperasian kapal sebagai sarana transportasi laut memiliki peranan penting sebagai sarana penghubung antar pulau ataupun negara, yang menunjang mobilitas manusia dan pertumbuhan ekonomi serta perkembangan industri. Namun dalam kenyataannya aktivitas pelayaran kapal juga dapat menyebabkan pencemaran

laut, dengan limbah yang dihasilkan oleh kapal yang dapat mengakibatkan perubahan kualitas ekosistem laut baik secara langsung maupun tidak langsung.

Untuk itu diperlukan pengelolaan limbah di kapal yang baik, bila pelaksanaan pengelolaan limbah di kapal belum optimal dapat menimbulkan dampak negatif bagi lingkungan terutama lingkungan perairan laut. Banyak pertanyaan yang timbul mengenai pengelolaan limbah di kapal, dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Bagaimanakah cara pengelolaan limbah di kapal?
2. Apakah tata cara mengenai pengelolaan limbah di kapal telah sesuai dengan peraturan yang berlaku baik secara nasional (Pemerintah) ataupun internasional (MARPOL 1973/1978)?
3. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan pengelolaan limbah di kapal tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku?
4. Apakah awak kapal sebagai pengelola kapal mengetahui adanya peraturan mengenai pengelolaan limbah di kapal?
5. Bagaimana tanggapan dari petugas (awak kapal) terhadap peralatan yang digunakan dan pekerjaan yang dilakukan?

Berdasarkan kenyataan dan berbagai permasalahan tersebut di atas, dirumuskan satu masalah utama yaitu: pelaksanaan pengelolaan limbah di kapal yang optimal membutuhkan dukungan penuh dari semua pihak-pihak terkait, baik dari Pemerintah, Pemilik kapal, Pengelola kapal (awak kapal) dan tentunya masyarakat (penumpang) agar upaya pencegahan pencemaran laut yang berasal dari kapal dapat tercapai. Dan berdasarkan perumusan masalah tersebut maka diajukan beberapa pertanyaan penelitiannya di antaranya adalah:

1. Bagaimanakah tingkat pemahaman awak kapal terhadap peraturan-peraturan pengelolaan limbah dan penerapannya di kapal?
2. Bagaimanakah ketatalaksanaan pengelolaan limbah di kapal ?

3. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pelaksanaan pengelolaan limbah di kapal?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan di atas maka tujuan penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui tingkat pemahaman dan penerapan hukum ataupun peraturan nasional (Pemerintah) dan internasional (MARPOL 1973/1978) mengenai pengelolaan limbah di kapal dari awak kapal ataupun dari pihak-pihak terkait.
2. Untuk mengetahui ketatalaksanaan pengelolaan limbah di atas kapal dari pihak-pihak terkait, dengan menerapkan peraturan MARPOL 1973/1978 dan peraturan-peraturan pemerintah yang berlaku di kapal.
3. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan pengelolaan limbah di kapal yang sesuai dengan peraturan MARPOL 1973/1978 dan peraturan-peraturan pemerintah yang berlaku di kapal .

1.4. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada pihak-pihak yang terkait dalam pengelolaan limbah di kapal yang sesuai dengan peraturan yang berlaku sebagai upaya pencegahan pencemaran laut. Sumbangan bagi ilmu lingkungan diharapkan dapat memberikan pengetahuan mengenai peraturan pengelolaan limbah di kapal dan penerapannya.

1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup dari penelitian yang dilakukan ini adalah penerapan (implementasi) peraturan MARPOL 1973/1978 mengenai pengelolaan limbah kapal, dengan lokasi penelitian dilakukan di kapal penumpang PT. PELNI yang berlabuh pada Pelabuhan Tanjung Priok.

1.6. Kerangka Berpikir

Dasar pemikiran dari penelitian ini berawal dari kebutuhan akan transportasi laut yang meningkat karena pertumbuhan ekonomi masyarakat Indonesia. Kapal laut sebagai sarana dari transportasi tersebut, dalam kegiatan operasionalnya menghasilkan limbah yang bila dibuang tanpa pengelolaan secara optimal dan baik akan mempengaruhi kondisi kualitas laut sehingga terjadilah penurunan dari kualitas laut. IMO sebagai badan dunia kemaritiman telah mengeluarkan peraturan yaitu MARPOL 1973/1978 mengenai mekanisme pengelolaan, persyaratan ataupun cara pembuangan limbah kapal. Indonesia sebagai negara maritim juga memberlakukan peraturan tersebut, juga memberlakukan peraturan-peraturan atau perundang-undangan yang dikeluarkan dan diberlakukan oleh Pemerintah. Namun kenyataannya pencemaran laut akibat pengoperasian kapal masih terjadi, hal ini disebabkan karena lemahnya hukum dan kurangnya pengawasan dari pemerintah dalam menegakkan peraturan yang berlaku, diakibatkan oleh karena pengelolaan limbah di kapal belum optimal. Dalam upaya pencegahan pencemaran laut akibat pengoperasian kapal, maka diperlukan pelaksanaan peraturan-peraturan yang tegas & akomodatif, kelembagaan yang jelas, sarana & prasarana pendukung, SDM yang professional harus dipenuhi.



Gambar 1. Kerangka Berpikir

1.7. Hipotesis Kerja

Hipotesis kerja dalam penelitian ini adalah :

1. Aspek pemahaman dan penerapan peraturan MARPOL 1973/1978 dari awak kapal atau pihak-pihak terkait berdampak positif pada pelaksanaan pengelolaan limbah di kapal.
2. Ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai, mempengaruhi ketatalaksanaan pengelolaan limbah di kapal.