

# Menilai Efisiensi Pengelolaan Kargo Berbahaya Pada Operasi Bongkar Muat di Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Raja Ampat

Ramli Andi Alauddin<sup>1\*</sup>, Diana Napitupulu<sup>2</sup>, Andrew Betlehn<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Mahasiswa Program Studi Magister Ilmu Hukum, Universitas Kristen Indonesia, Indonesia

<sup>2,3</sup> Dosen Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Kristen Indonesia, Indonesia  
Email: [randiramli80@gmail.com](mailto:randiramli80@gmail.com)

DOI: [dx.doi/sasana.10.59999/v9i2.2935](https://doi.org/10.59999/v9i2.2935)

**Received:**  
11-09-2023

**Revised:**  
19-11-2023

**Accepted:**  
07-12-2023

**Abstract:** *The purpose of this study is for researchers to investigate and gather data regarding the following: The procedures involved in the handling of dangerous cargo during loading and unloading activities at the Port Operator Unit Class II Raja Ampat, West Papua in 2022. The efficiency of procedures related to the loading and unloading of dangerous cargo at the Port Operator Unit Class II Raja Ampat, West Papua in 2022. The research methodology employed was 'empirisch juridisch onderzoek,' which was conducted at the Raja Ampat Class II Port. In this context, researchers focused on a specific aspect of legal research, particularly concerning the effectiveness of the implementation of legal regulations. For this investigation, the researchers utilized both a sociology of law approach and a legislative approach. The legislative approach was chosen because all legal research originates from legislation, and all aspects of legal activity are inherently connected to the legislative framework. The study's findings lead to two main conclusions: The loading and unloading of dangerous goods at the Raja Ampat Class II Port adhere to specific procedures based on applicable laws and regulations, and the port authority has effectively enforced them. However, there are shortcomings in the facilities and equipment required for handling dangerous goods, rendering them ineffective in managing such cargo.*

**Keywords:** *Cargo, Port, Class II, Raja Ampat*

**License:**  
Copyright (c)  
2023 Author(s)

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.



**Abstrak:** Tujuan dari penelitian ini adalah agar peneliti dapat menginvestigasi dan mengumpulkan data mengenai hal-hal berikut: Prosedur yang terkait dengan penanganan kargo berbahaya pada kegiatan bongkar muat di Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Raja Ampat, Papua Barat pada tahun 2022. Efisiensi prosedur yang terkait dengan bongkar muat kargo berbahaya di Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Raja Ampat, Papua Barat pada tahun 2022. Metodologi penelitian yang digunakan adalah 'empirisch juridisch onderzoek', yang dilakukan di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat. Dalam konteks ini, peneliti memfokuskan pada aspek tertentu dari penelitian hukum, khususnya mengenai efektivitas pelaksanaan peraturan hukum. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan sosiologi hukum dan pendekatan perundang-undangan. Pendekatan legislatif dipilih karena semua penelitian hukum berasal dari peraturan perundang-undangan, dan semua aspek kegiatan hukum secara inheren terkait dengan kerangka kerja legislatif. Temuan penelitian ini menghasilkan dua kesimpulan utama: Bongkar muat barang berbahaya di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat telah

mengikuti prosedur khusus berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dan otoritas pelabuhan telah secara efektif menegakkannya. Namun, ada kekurangan dalam fasilitas dan peralatan yang diperlukan untuk menangani barang berbahaya, sehingga tidak efektif dalam mengelola kargo tersebut.

**Kata kunci:** Kargo, Pelabuhan, Kelas 2, Raja Ampat

## PENDAHULUAN

Penanganan kargo berbahaya telah diatur dalam kerangka hukum Indonesia melalui pemberlakuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini diperkenalkan untuk mengatasi kekurangan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang sudah ketinggalan zaman. UU No. 17/2008 bertujuan untuk memberikan kerangka hukum yang komprehensif untuk menangani masalah-masalah yang berkaitan dengan pelayaran. Perumusan undang-undang pelayaran sangat penting untuk menata sistem hukum nasional, dengan tujuan untuk menjamin kepastian hukum, efisiensi, dan keadilan dengan tetap mempertahankan pendekatan yang adil dan seimbang.<sup>1</sup> Sebagai kelanjutan dari UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 20/2010 tentang Angkutan di Perairan. Peraturan Pemerintah ini dibuat sebagai tanggapan atas berbagai pasal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, termasuk Pasal 10, 12, 14, 17, 20, 23, 26, 30, 34, 37, 39, 43, 49, 58, 59 (ayat 3), 268, dan 273 (ayat 2). Pasal 2 PP No. 20/2010 menyebutkan bahwa peraturan ini mencakup angkutan laut, angkutan sungai dan danau, angkutan penyeberangan, angkutan untuk daerah tertinggal dan/atau terpencil, kegiatan pelayanan jasa angkutan di perairan, perizinan, tarif, kewajiban dan tanggung jawab pengangkut, pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya, pemberdayaan industri di bidang angkutan di perairan, sistem informasi angkutan di perairan, dan sanksi administratif. Secara khusus, pengaturan mengenai barang berbahaya diuraikan dalam Peraturan Pemerintah mulai dari Pasal 184 hingga Pasal 190, dimana Pasal 184 secara eksplisit menegaskan bahwa pengangkutan barang berbahaya wajib mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keamanan, keselamatan, dan pencegahan pencemaran yang diakibatkan oleh penanganan bahan berbahaya.

Pada tahun 2022, pemerintah mengeluarkan Surat Edaran No: SE-DDPL 13 Tahun 2002 tentang Pelaksanaan Kewenangan Syahbandar dalam Mengelola dan Mengangkut Bahan Berbahaya di Pelabuhan. Surat edaran ini memiliki tiga tujuan utama: Pertama, untuk menegakkan Peraturan Pemerintah Nomor PM 16 Tahun 2021; kedua, untuk menyelaraskan dengan Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS); dan ketiga, untuk memastikan kepastian, keamanan, dan pengelolaan serta pengangkutan barang berbahaya yang tepat di pelabuhan. Isi surat edaran tersebut berkaitan dengan pelaksanaan, persetujuan, pengawasan, dan penilaian kepatuhan terhadap Peraturan

---

<sup>1</sup> Winda Wijayanti, "Eksistensi Undang-Undang Sebagai Produk Hukum Dalam Pemenuhan Keadilan Bagi Rakyat (Analisis Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 50/PUU-X/2012)," *Jurnal Konstitusi* 10, no. 1 (2016): 179, <https://doi.org/https://doi.org/10.31078/jk1018>.

Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan, tertanggal 18 Mei 2022.

Sesuai dengan berbagai peraturan, sangat penting untuk menerapkan prosedur khusus saat menangani bongkar muat bahan berbahaya, mengingat potensi konsekuensi yang parah dari setiap kesalahan selama operasi ini. Kargo berbahaya mencakup semua jenis barang yang membutuhkan penanganan berbeda karena sifat, karakteristik, dan kondisi yang melekat pada barang tersebut yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan manusia dan kesejahteraan makhluk hidup lainnya. Proses pengangkutan peti kemas kargo berbahaya memerlukan prosedur yang berbeda dibandingkan dengan peti kemas kargo biasa, karena kesalahan penanganan peti kemas ini dapat menimbulkan risiko yang cukup besar. Setiap barang kargo berbahaya yang dikemas secara inheren sensitif dan membutuhkan perhatian yang cermat, mulai dari pengemasan, pemuatan ke kapal, pemisahan dari kargo lain, dan bagaimana penanganannya selama di kapal. Kesalahan penanganan, termasuk kebocoran dan kerusakan yang menyebabkan kontaminasi dengan kargo lain, dapat mengakibatkan kerugian besar bagi banyak pihak yang terlibat. Kesalahan penanganan kargo berbahaya dapat menyebabkan kejadian bencana seperti ledakan, kebakaran, kerugian finansial yang besar, kerusakan lingkungan, dan yang paling parah, korban jiwa.

Studi tentang bongkar muat bahan berbahaya di wilayah Raja Ampat, yang ditetapkan sebagai kawasan konservasi, memiliki arti penting. Raja Ampat telah mendapat pengakuan dunia sebagai kawasan konservasi terumbu karang dan terkenal sebagai salah satu tujuan wisata selam utama dunia.<sup>2</sup> Penetapan ini menyoroti kebutuhan penting untuk melindungi Raja Ampat dari potensi kerusakan.

Namun, terlepas dari statusnya yang dilindungi, Raja Ampat tidak kebal terhadap ancaman, termasuk risiko lingkungan yang terkait dengan penanganan kargo berbahaya di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Karena sifatnya yang sensitif, barang berbahaya memerlukan penanganan khusus untuk mencegah konsekuensi yang merugikan. Kesalahan penanganan dapat menyebabkan kebocoran dan kerusakan, yang mengakibatkan pencemaran terhadap kargo lain dan lingkungan. Hal ini, pada gilirannya, dapat memicu berbagai dampak, termasuk ledakan, kebakaran, hilangnya nyawa, degradasi lingkungan, dan dampak buruk lainnya.<sup>3</sup> Sangat penting untuk mencegah dampak negatif yang berasal dari bongkar muat bahan berbahaya, terutama di wilayah Raja Ampat, yang merupakan zona konservasi laut yang signifikan secara global.

Meskipun terdapat banyak peraturan hukum yang mengatur bongkar muat bahan berbahaya, termasuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2021, SE-DJPL 13 Tahun 2022, dan peraturan internasional dalam Konsolidasi SOLAS (Safety of Life at Sea), insiden pencemaran di dunia nyata yang diakibatkan oleh penanganan barang berbahaya masih terus terjadi. Dalam keadaan seperti itu, menjadi sangat penting untuk menilai

---

<sup>2</sup> Poltak Partogi Nainggolan, "Keamanan Sosial Dan Keamanan Lingkungan Di Pulau Terluar Indonesia: Studi Kabupaten Kepulauan Raja Ampat," *Politica* 3, no. 1 (2012), <https://doi.org/https://doi.org/10.22212/jp.v3i1.308>.

<sup>3</sup> V.A. Astono Winarno, S. Purwantini, *Analisis Penanganan Muatan Berbahaya Di Terminal Peti Kemas Semarang*, vol. 9 (Semarang: Politeknik Ilmu Pelayanan Semarang, 2018).

efektivitas peraturan-peraturan ini dalam penerapan praktis. Biasanya, penilaian efektivitas peraturan bergantung pada kriteria hukum. Mengevaluasi efektivitas berfungsi sebagai metode penting untuk meneliti peraturan yang saat ini berlaku. Oleh karena itu, melakukan studi yang menyelidiki alasan di balik ketidakefisienan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat menjadi sangat penting.

Terlepas dari adanya berbagai kebijakan, penanganan barang berbahaya secara efektif selama operasi bongkar muat diharapkan dapat diterapkan. Namun, pada praktiknya, pencemaran lingkungan justru terjadi. Berdasarkan wawancara dengan Kornelis Roy Masie, Wiker GAG Officer di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat, tercatat ada dua kejadian pencemaran yang terjadi di sekitar Pelabuhan Kelas II Raja Ampat. Kejadian pertama terjadi pada tahun 2021, yang melibatkan pencemaran minyak akibat bongkar muat bensin. Kejadian ini terjadi ketika kapal KLM. Sinar Maros melakukan bongkar muat BBM di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat. Insiden ini dipicu oleh lepasnya selang bongkar muat minyak, yang menyebabkan tumpahan minyak ke laut. Insiden kedua berkaitan dengan bongkar muat nikel. Kejadian ini bermula ketika nikel sedang dibongkar di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat, menunggu pengapalan selanjutnya. Karena waktu tunggu yang cukup lama, nikel tersebut disimpan sementara di area darat di sekitar Pelabuhan Kelas II Raja Ampat. Sayangnya, kondisi cuaca yang buruk, termasuk hujan, menyebabkan nikel mencair dan mengalir ke laut. Akibatnya, kejadian ini mengakibatkan pencemaran nikel di area Pelabuhan Kelas II Raja Ampat.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat dengan menggunakan metodologi penelitian yuridis empiris, yang juga dikenal sebagai penelitian hukum empiris atau *'empirisch juridisch onderzoek'* dalam bahasa Belanda. Penelitian yuridis empiris meliputi analisis terhadap bekerjanya sistem hukum di dalam masyarakat. Dalam konteks ini, para peneliti menyelidiki suatu aspek dari penelitian hukum, khususnya mengenai efektivitas pelaksanaan peraturan hukum. Untuk investigasi ini, peneliti menggunakan pendekatan sosiologi hukum dan pendekatan perundang-undangan. Pemilihan pendekatan sosiologi hukum disengaja, karena sesuai dengan penelitian mengenai efektivitas penerapan hukum, yang secara inheren melibatkan sosiologi hukum, dimana pendekatan legislatif digunakan.

## PEMBAHASAN

Secara hukum, peraturan yang mengatur bongkar muat bahan berbahaya diuraikan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016, yang membahas tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal. Dalam peraturan ini, usaha bongkar muat didefinisikan sebagai kegiatan pemindahan barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan bongkar muat, pemuatan barang, dan penerimaan barang.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Pasal 1 ayat (6) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan Ke Kapal.

Dalam proses kegiatan bongkar muat, terdapat beberapa kewajiban yang harus dipatuhi oleh perusahaan bongkar muat berizin dimana pelanggaran terhadap kewajiban tersebut dapat mengakibatkan sanksi administratif, sesuai dengan Pasal 20 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, biasanya berupa peringatan tertulis, pembekuan izin, dan/atau pencabutan izin. Secara khusus, peringatan tertulis dapat diberikan secara berurutan hingga tiga kali dalam jangka waktu 30 hari. Jika perusahaan gagal untuk memperbaiki masalah bahkan setelah peringatan tertulis ketiga, tindakan administratif lebih lanjut dapat mencakup penangguhan izin kapal untuk jangka waktu 30 hari. Secara lebih spesifik, Sudjatmiko mendeskripsikan bongkar muat sebagai proses pemindahan kargo dari dan ke kapal, baik untuk penyimpanan sementara maupun pengangkutan langsung ke lokasi pemilik melalui dermaga pelabuhan. Operasi ini melibatkan penggunaan peralatan bongkar muat tambahan, baik di dermaga maupun di atas kapal itu sendiri.<sup>5</sup>

Barang berbahaya adalah barang yang berpotensi dapat membahayakan terhadap kesehatan, keselamatan, harta benda, dan lingkungan.<sup>6</sup> Barang berbahaya mencakup zat padat, cair, atau gas yang berpotensi membahayakan manusia, makhluk hidup lain, properti, atau lingkungan. Bahan-bahan ini dapat menunjukkan karakteristik seperti radioaktivitas, mudah terbakar, mudah meledak, toksisitas, korosif, *biohazardousness*, sifat pengoksidasi, sifat sesak napas, patogenisitas, alergenisitas, atau sifat-sifat lain yang dapat menimbulkan bahaya dalam keadaan tertentu. Konvensi SOLAS membahas berbagai aspek keselamatan maritim, termasuk pengawasan penanganan barang berbahaya baik dalam peti kemas maupun pengiriman curah, yang secara kolektif disebut sebagai *International Maritime Dangerous Goods* (IMDG Code). Kode IMDG mulai berlaku pada 1 Januari 2004, dan mengklasifikasikan barang berbahaya ke dalam beberapa kategori. Penggunaan label barang berbahaya membantu membedakan dan memastikan perhatian dan penanganan yang tepat selama pengangkutan.

Panduan untuk mengangkut bahan berbahaya dalam bentuk kemasan atau padat dan penempatannya dapat ditemukan di SOLAS 1974 Bab 1, Bagian A. Peraturan ini menentukan bahwa bahan berbahaya dikategorikan mengikuti aturan yang telah ditetapkan dan dapat diangkut dalam bentuk kemasan atau sebagai kargo curah padat pada kapal kargo dengan tonase kotor kurang dari 500. Harap diperhatikan bahwa peraturan ini tidak berlaku untuk kapal barang dan peralatan terkait. Dilarang keras mengangkut bahan berbahaya kecuali jika mematuhi ketentuan yang diuraikan dalam bagian ini. Untuk memastikan keamanan kargo biasa dan melengkapi panduan dalam bagian ini, setiap pihak yang terlibat diharuskan untuk mengeluarkan instruksi yang komprehensif mengenai pengemasan dan penanganan bahan berbahaya, termasuk tindakan pencegahan yang diperlukan terkait kargo lainnya. Ketentuan hukum cara penanganan dan pengangkutan barang berbahaya di pelabuhan telah di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 16 Tahun 2021. Peraturan ini merupakan penjelmaan atas

---

<sup>5</sup> F.D.C. Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga* (Jakarta: Bhratara Karya Aksara, 2007).

<sup>6</sup> Pasal 1 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 16 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan

pasal 190 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di perairan yang memerlukan penjelasan dan pengaturan lebih lanjut.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan lima narasumber, terdapat kesamaan mengenai landasan hukum yang digunakan untuk tujuan bongkar muat bahan berbahaya. Kerangka hukum utama yang dirujuk oleh semua orang yang diwawancarai adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dikutip oleh semua narasumber sebagai dasar penanganan barang berbahaya. Selain itu, di antara semua narasumber yang diwawancarai, tiga dari lima narasumber menyebutkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 sebagai referensi hukum untuk prosedur bongkar muat bahan berbahaya. Di sisi lain, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2021 diakui oleh hanya dua orang yang diwawancarai yang mengetahuinya. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat disimpulkan bahwa sumber hukum utama yang mengatur bongkar muat barang berbahaya di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Acuan hukum lain yang menjadi kerangka regulasi adalah Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2021.

Mengenai semua peraturan yang disebutkan, setiap narasumber dengan suara bulat menyimpulkan bahwa tidak ada masalah dengan peraturan mana pun yang digunakan sebagai acuan. Semua peraturan dapat diterapkan secara efektif dalam skenario praktis. Peraturan-peraturan tersebut secara memadai membahas persyaratan khusus untuk mengatur penanganan barang berbahaya. Tidak ada kerumitan baik di dalam peraturan itu sendiri maupun dalam penerapannya. Semua peraturan berfungsi sebagai referensi yang dapat diandalkan, dan tidak ada kendala yang teridentifikasi.

Efektivitas ketentuan hukum memegang peranan penting dalam penerapan hukum. Hal ini merupakan aspek utama dalam penelitian karena salah satu tujuan mendasar dari hukum adalah untuk mencapai efektivitas hukum. Tanpa adanya manfaat yang nyata, hukum dianggap cacat dan tidak praktis. Tanpa menghasilkan manfaat yang diinginkan, hukum hanya akan menjadi seperangkat aturan yang tidak dapat diintegrasikan secara efektif ke dalam masyarakat untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang terus berkembang. Ketika peneliti menyelaraskan hasil wawancara dengan peraturan yang saat ini diberlakukan, peneliti menemukan bahwa Peraturan Menteri Perhubungan No. 16 Tahun 2021, yang membahas tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya, menawarkan kerangka kerja yang lebih komprehensif untuk penanganan barang berbahaya selama kegiatan bongkar muat. Peraturan menteri ini, khususnya, berfokus secara eksklusif pada transportasi air terkait bongkar muat bahan berbahaya di dalam area pelabuhan. Melalui Peraturan Menteri khusus ini, secara independen dan spesifik mengatur pengangkutan barang berbahaya di dalam fasilitas pelabuhan.

Sehubungan dengan peran penegak hukum dalam mengawasi dan menegakkan penanganan barang berbahaya, wawasan diperoleh dari wawancara dengan ahli pertama, Jaya Irianto Purba, yang menjabat sebagai Syahbandar. Menurut temuan wawancara, dalam hal penegakan hukum, tidak ada tindakan peraturan yang diambil dalam menanggapi insiden pencemaran lingkungan. Meskipun ada dua insiden pencemaran yang tercatat, tidak ada tindakan penegakan hukum yang dilakukan untuk menangani kejadian-

kejadian tersebut. Dalam konteks ini, Syahbandar bertanggung jawab untuk mengawasi semua kegiatan pelabuhan. Dalam arti yang lebih luas, penerapan penegakan hukum terkait penanganan barang berbahaya dapat dilakukan oleh Syahbandar. Hal ini secara intrinsik terkait dengan peran menyeluruh Syahbandar dalam mengawasi semua kegiatan di dalam pelabuhan di bawah yurisdiksi mereka.<sup>7</sup>

Dalam hal tanggung jawab penegakan hukum, seperti yang ditunjukkan oleh Kornelis Roy Maisei, Wilker GAG Officer, telah terjadi dua kasus pencemaran lingkungan yang berasal dari penanganan bahan berbahaya selama kegiatan bongkar muat. Ironisnya, tidak ada tindakan penegakan hukum yang dilakukan dalam menanggapi insiden ini. Narasumber yang diwawancarai menyebutkan bahwa tidak ada intervensi lanjutan dari pihak kepolisian. Hal ini diamini oleh narasumber ketiga, Fiskar Waisaholong, yang bertugas sebagai petugas pengolah data, dan narasumber lainnya juga setuju dengan pernyataan tersebut. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari kelima narasumber, dapat disimpulkan bahwa pencemaran lingkungan telah terjadi dua kali di sekitar Pelabuhan Kelas II Raja Ampat. Namun demikian, otoritas penegak hukum belum mengambil tindakan apapun sejauh ini. Sebaliknya, peran utama dalam penegakan hukum telah diemban oleh Syahbandar. Namun, tingkat penegakan hukum hanya terbatas pada peringatan yang dikeluarkan oleh Syahbandar karena kesalahan prosedur. Sampai saat ini, aparat penegak hukum belum melakukan tindak lanjut dalam menanggapi insiden pencemaran.

Selain aspek hukum dan penegakan hukum, keberadaan fasilitas yang memadai memainkan peran penting dalam mendukung penanganan barang berbahaya. Implementasi kebijakan pemerintah yang efektif bergantung pada ketersediaan fasilitas yang sesuai. Terkait dukungan fasilitas, Jaya Irianto Purba, yang menjabat sebagai Syahbandar, telah mencatat bahwa fasilitas di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat saat ini belum memadai. Syahbandar mengaitkan ketidakcukupan ini dengan skala Pelabuhan Kelas II Raja Ampat yang masih kecil, membatasi ketersediaan fasilitas tertentu. Salah satu contohnya adalah tidak adanya *oil boom*, yang bukan merupakan bagian dari peralatan pelabuhan. Kurang memadainya fasilitas di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat juga ditekankan oleh Kornelis Roy Maisei, Petugas GAG Wilker. Semua narasumber yang diwawancarai dengan suara bulat menyebutkan bahwa fasilitas untuk menangani barang berbahaya di Pelabuhan Kelas II sangat minim. Sejumlah alat penting, contohnya sistem *drainase*, masih kurang. Mereka mengaitkan kekurangan fasilitas ini dengan ukuran Pelabuhan Kelas II Raja Ampat yang kecil. Namun, dalam praktiknya, baik pelabuhan kecil maupun besar idealnya memiliki fasilitas yang sama untuk bongkar muat barang berbahaya karena sifat barang yang ditangani tetap sama, yaitu bahan berbahaya.

Masyarakat berperan sebagai pelaksana utama dari peraturan yang telah ditetapkan. Dalam konteks yang dibahas, masyarakat bertanggung jawab untuk melaksanakan ketentuan hukum, khususnya yang terkait dengan bongkar muat barang berbahaya di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat. Peraturan tersebut dilaksanakan oleh pemilik barang

---

<sup>7</sup> Syarif Butuni Jasruddin Jasruddin, Zulfikar Putra, "Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan," *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan* 5, no. 2 (2020): 10–15, <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.17977/um019v5i2p410-415>.

berbahaya itu sendiri, yang secara langsung mematuhi peraturan dan prosedur operasi standar (SOP) pelabuhan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pihak pemilik barang berbahaya dengan tekun mengikuti SOP yang telah ditetapkan. Pelaksananya melibatkan beberapa tahap, termasuk pemeriksaan dokumen, inspeksi peralatan bongkar muat, dan penerbitan surat pengawasan untuk mengawasi kegiatan tersebut di pelabuhan. Setelah tahapan tersebut selesai, maka kegiatan bongkar muat barang berbahaya dapat dilanjutkan.

Menurut Bagir Manan, fungsi Peraturan Pemerintah (PP) dapat dikategorikan ke dalam dua kelompok utama, yaitu fungsi internal dan fungsi eksternal.<sup>8</sup> Secara internal, PP berfungsi sebagai subsistem dalam kerangka peraturan perundang-undangan. Secara internal, PP memiliki empat fungsi: penciptaan hukum, reformasi hukum, integrasi pluralisme hukum, dan penciptaan kepastian hukum.

1. Penciptaan Hukum: PP No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan berperan sebagai instrumen penciptaan hukum. Hal ini dikarenakan PP No. 20 Tahun 2010 berfungsi sebagai peraturan pelaksana dari UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pada intinya, PP ini menghasilkan peraturan baru yang mewujudkan ketentuan-ketentuan dalam UU No. 17/2008, khususnya yang berkaitan dengan transportasi air.
2. Reformasi Hukum: PP No. 20/2010 berperan dalam reformasi hukum, khususnya dalam bidang pelayaran, dengan memberikan reformasi hukum yang komprehensif untuk semua kegiatan transportasi air.
3. Integrasi Pluralisme Hukum: Keberadaan PP No. 20/2010 memfasilitasi integrasi pluralisme hukum, di mana peraturan-peraturan baru diharmonisasikan dalam sistem hukum Indonesia.
4. Kepastian Hukum: Kehadiran PP No. 20/2010 berkontribusi pada terwujudnya kepastian hukum terkait pelaksanaan aturan yang ditetapkan dalam UU No. 17/2008 tentang Pelayaran.

Jika dicermati lebih lanjut, terlihat bahwa UU No. 17/2008 tentang Pelayaran tidak secara komprehensif mengatur peraturan atau pasal-pasal yang secara khusus terkait dengan barang berbahaya. Jika dicermati dengan seksama, undang-undang ini secara eksplisit mengatur tentang barang berbahaya pada pasal-pasal tertentu, yaitu pasal 44, 45, 46, 47, 48, 49, 65, 123, 208, 216, 229, 233, 294, 295, 322, dan 328. Ketentuan-ketentuan lainnya dalam undang-undang tersebut tidak secara eksplisit menyebutkan barang berbahaya. Untuk melengkapi peraturan yang diuraikan dalam UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, yang terutama berfokus pada masalah pelayaran dan mungkin tidak mempelajari secara mendalam tentang bongkar muat barang berbahaya karena cakupannya yang lebih luas, pemerintah memperkenalkan peraturan pelengkap. Peraturan-peraturan ini dibuat berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 20/2010 tentang Angkutan di Perairan. Dasar pemikiran di balik peraturan ini adalah untuk mengimplementasikan secara efektif ketentuan-ketentuan UU No. 17 tahun 2008 tentang

---

<sup>8</sup> Bagir Manan, *Beberapa Masalah Hukum Tata Negara Indonesia* (Jakarta: Alumni, 1993).

pelayaran, khususnya yang terdapat dalam pasal 10, 12, 14, 17, 20, 23, 26, 30, 34, 37, 39, 43, 49, 58, 59 ayat (3), 268, dan 237.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil diskusi, proses bongkar muat barang berbahaya di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat telah sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan, antara lain UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PP Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, dan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya. Syahbandar yang bertanggung jawab untuk menegakkan peraturan-peraturan tersebut telah menjalankan tugasnya secara efektif. Akibatnya, masyarakat menganggap kebutuhan mereka untuk menangani barang berbahaya telah terpenuhi. Namun, ada beberapa kekurangan dalam pelaksanaannya karena fasilitas dan peralatan yang kurang memadai, terutama tidak adanya area khusus dan peralatan khusus untuk tujuan ini. Oleh karena itu, meskipun telah memenuhi aspek-aspek hukum seperti undang-undang, penegakan hukum, budaya hukum, dan kepatuhan masyarakat, bongkar muat barang berbahaya di Pelabuhan Kelas II Raja Ampat dinilai belum efektif terutama karena sarana dan prasarana yang belum memadai.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bagir Manan. Beberapa Masalah Hukum Tata Negara Indonesia. Jakarta: Alumni, 1993.
- F.D.C. Sudjatmiko. Pokok-Pokok Pelayaran Niaga. Jakarta: Bhratara Karya Aksara, 2007.
- Jasruddin Jasruddin, Zulfikar Putra, Syarif Butuni. “Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan.” *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan* 5, no. 2 (2020): 10–15. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.17977/um019v5i2p410-415>.
- Poltak Partogi Nainggolan. “Keamanan Sosial Dan Keamanan Lingkungan Di Pulau Terluar Indonesia: Studi Kabupaten Kepulauan Raja Ampat.” *Politica* 3, no. 1 (2012). <https://doi.org/https://doi.org/10.22212/jp.v3i1.308>.
- Winarno, S Purwantini, V.A Astono. Analisis Penanganan Muatan Berbahaya Di Terminal Peti Kemas Semarang. Vol. 9. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2018.
- Winda Wijayanti. “Eksistensi Undang-Undang Sebagai Produk Hukum Dalam Pemenuhan Keadilan Bagi Rakyat (Analisis Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 50/PUU-X/2012).” *Jurnal Konstitusi* 10, no. 1 (2016): 179. <https://doi.org/https://doi.org/10.31078/jk1018>.