

**MEKANISME PENGAWASAN PENGANGKUTAN
LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA DALAM RANGKA
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN INDONESIA**

MELLA ISMELINA FARMA RAHAYU

**Tesis Untuk Memperoleh Gelar Megister Hukum
Program Pendidikan Magister**

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS PADJADJARAN
BANDUNG
1998**

**MEKANISME PENGAWASAN PENGANGKUTAN
LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA DALAM RANGKA
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN INDONESIA**

MELLA ISMELINA FARMA RAHAYU

TESIS
Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian
Guna Memperoleh Gelar
MAGISTER HUKUM

Program Pendidikan Magister
Program Studi Ilmu Hukum
Bidang Kajian Utama Hukum Internasional

PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS PADJADJARAN
BANDUNG
1998

**MEKANISME PENGAWASAN PENGANGKUTAN
LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA DALAM RANGKA
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN INDONESIA**

**OLEH
MELLA ISMELINA FARMA RAHAYU
L2F. 94.118**

**Tesis Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian
Guna Memperoleh Gelar Magister Hukum
Program Pendidikan Magister, Program Studi
Ilmu Hukum ini telah disetujui oleh
Komisi Pembimbing seperti tertera
tanggal dibawah ini**

Bandung, 6 Februari 1998

**Prof. Dr. M. Daud Silalahi, S.H.
KETUA KOMISI PEMBIMBING**

**Dr. Ety R. Agoes, S.H., LL.M.
ANGGOTA KOMISI PEMBIMBING**

**Suparman A. Diraputra, S.H., LL.M.
ANGGOTA KOMISI PEMBIMBING**

MEKANISME PENGAWASAN PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA DALAM RANGKA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN LAUT INDONESIA

ABSTRAK

Besarnya biaya pengolahan limbah berbahaya di negara asal limbah dan tingginya persyaratan-persyaratan serta standar-standar yang ditetapkan negara asal limbah telah menimbulkan praktek tidak sah pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dapat menimbulkan resiko dan bahaya bagi kesehatan manusia dan lingkungan hidup. Oleh karena itu dibutuhkan adanya mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

Masalah yang diteliti dalam tesis ini adalah pengaturan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya menurut ketentuan hukum internasional dewasa ini; mekanisme kelembagaan nasional sebagai penunjang upaya pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya; dan kendala serta prospek implementasi Konvensi Basel 1989 tentang Pengawasan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya di Indonesia. Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah memahami dan menjelaskan substansi pengaturan tentang pengawasan internasional pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, efektifitas mekanisme kelembagaan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya di Indonesia dan kendala serta prospek implementasi Konvensi Basel 1989 tentang "Pengawasan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya Dan Pembuangannya" di Indonesia.

Penelitian ini menggunakan pendekatan *yuridis normatif* yang dilakukan dengan cara meneliti data sekunder berupa bahan hukum primer. Pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan *studi kepustakaan* dan *wawancara*. Analisis data dan informasi yang diperoleh dilakukan secara *analisis yuridis kualitatif* dan hasil dari analisis tersebut kemudian dipaparkan dalam bentuk *deskriptif analisis*, dan akhirnya disimpulkan secara deduktif.

Hasil penelitian dari tesis ini adalah pengaturan pengawasan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya menurut ketentuan hukum internasional telah diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982, Annex II dan Annex III *International Convention for The Prevention of Pollution of The Sea by Oil (MARPOL 1973 / 1978)*, dan *International Convention for Safety of Life 1974*. Mekanisme pengawasan nasional pengangkutan lintas batas limbah berbahaya telah diatur dalam UU RI No. 23 Tahun 1997, Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun, Surat Keputusan Menteri Perindustrian dan perdagangan RI No.133/MPP/Kep/6/1996 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya dan Surat Keputusan Menteri Perindustrian dan perdagangan RI No.137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah. Badan yang ditunjuk oleh Menteri sebagai *focal point* adalah Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal). Kendala yang dihadapi oleh Indonesia dalam pengimplementasian Konvensi Basel adalah kurangnya sumber daya manusia dan fasilitas pengolahan limbah berbahaya yang terbatas. Prospek Indonesia menjadi anggota Konvensi Basel adalah mendapatkan alih teknologi dan bantuan teknis serta pelatihan bagi sumber daya manusia Indonesia. Dengan hal tersebut, maka diharapkan dapat lebih meningkatkan perlindungan lingkungan Indonesia dari dampak negatif limbah berbahaya.

KATA PENGANTAR

Di Indonesia, banyak kalangan industri yang melakukan pembuangan secara langsung limbah B3 yang dihasilkan ke media lingkungan tanpa dilakukan pengelolaan terlebih dahulu. Dampak dari kegiatan seperti itu akan terjadi atau dirasakan 10-15 tahun mendatang berupa bencana lingkungan. Disisi lain, terjadinya tekanan pencemaran limbah B3 bukan hanya datang dari dalam negeri saja. Ketatnya peraturan pengawasan dan standar pengelolaan limbah B3 di negara maju menyebabkan adanya peningkatan perpindahan limbah B3 lintas negara, terutama dari negara maju ke negara berkembang yang pengawasan dan pengaturan lingkungannya masih rendah. Dalam perkiraan lebih dari 2,2 ton/tahun limbah B3 diekspor ke negara berkembang oleh negara maju. Kondisi global tersebut juga menjadi keprihatinan di Indonesia. Secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan, karena kondisi tersebut banyak negara maju melirik Indonesia untuk menjadi negara tujuan pembuangan limbah B3 ilegal maupun legal melalui jalur perdagangan. Salah satu kasus yang terjadi adalah impor limbah plastik yang terkontaminasi limbah B3 ke Pulau Bangka dan Pelabuhan Belawan, Medan antara Tahun 1909 - 2000

Untuk mencegah hal itu, Indonesia telah menjadi salah satu negara yang melakukan ratifikasi Konvensi Basel tentang Pengawasan Perpindahan Lintas Batas Limbah B3 melalui Keputusan Presiden Nomor 61 Tahun 1993 pada tanggal 12 Juli 1993. Sebagai penerapannya, pemerintah telah menetapkan larangan impor limbah B3 dengan menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1999 tentang Pengelolaan Limbah S3, dan pelarangan impor aki bekas sejak tanggal 20 September 2002. Dalam mengantisipasi pencegahan terjadinya impor limbah B3 terselubung sebagai bahan baku industri atau

sebagai limbah non B3, KLH dan Departemen perindustrian dan Perdagangan mengeluarkan Surat Keputusan Importer Produsen Limbah (IPL) non-B3 sebagai antisipasi limbah yang diimpor bukan merupakan limbah B3, berdasarkan Surat Keputusan Menperindag Nomor 231/MPP/KP/07/1997 tentang Produsen Impor Limbah.

Namun demikian, persoalan pengelolaan limbah B3 masih terus menjadi persoalan yang serius, dan secara keberlanjutan perlu dilakukan penataan. Beberapa hal yang menjadi permasalahan dalam pengelolaan B3 antara lain, 1) pengetahuan masyarakat tentang bahaya limbah B3 masih rendah, dikarenakan dampak lingkungan dan kesehatan serta waktu terjadinya dampak cukup panjang, 2) terbatasnya fasilitas pengelolaan limbah B3, 3) timbulnya sumber limbah B3 yang baru seperti hasil pembakaran batu bara sebagai dampak kenaikan harga BBM dan sebagainya.

Dalam tahun-tahun kedepan kita mengharapkan pengelolaan limbah B3 akan menjadi semakin baik, dari segi regulasi, teknologi dan sosial, terutama menyangkut kesadaran masyarakat untuk menjaga lingkungan dari pencemaran dan kerusakan.

Semoga pengantar ini dapat memberikan pemahaman awal menyangkut mekanisme pengangkutan lintas batas limbah B3 dan perlindungan lingkungan hidup dan dapat memberikan kemudahan dalam memahami materi yang disampaikan dalam buku ini.

Bandung, Februari 2006

Daftar Isi

Kata Pengantar	i
Daftar Isi	iii
Bab I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	10
C. Tujuan Penelitian.....	10
D. Kegunaan Penelitian.....	10
E. Kerangka Pemikiran.....	11
F. Metodologi Penelitian.....	24
Bab II : PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA DAN PERLINDUNGAN LINGKUNGAN	27
A. Pengertian Limbah Berbahaya	27
B. Klasifikasi Limbah Berbahaya	35
C. Industri-Industri Penghasil Limbah Berbahaya	39
D. Pengelolaan Limbah Berbahaya	42
E. Prinsip-Prinsip Pengelolaan Limbah Berbahaya	46
F. Pengertian Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya	47
G. Perlindungan Lingkungan Terhadap Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya	51
Bab III : PENGATURAN DAN MEKANISME PENGAWASAN SECARA INTERNASIONAL TERHADAP PENGANGKUTAN LINTAS ATAS LIMBAH BERBAHAYA	55
A. Pengaturan Hukum Internasional Yang Berkaitan Dengan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya	55
1. International Convention For The Prevention Of Pollution Of The Sea 1973/1978 (MARPOL 1973/1978).....	55
2. International Convention For Safety Of Life At Sea 1974	66

(SOLAS 1974)	67
3. Konvensi Hukum Laut 1982	78
4. Cairo Guidelines And Principles For The Environmentally Sound Management Of Hazardous Waste 1987	79
a. Prinsip-Prinsip Dalam Cairo Guidelines 1987	80
b. Kerjasama Internasional	80
c. Pengurangan Dan Pengelolaan Limbah Berbahaya	81
d. Pengawasan Pengelolaan Limbah Berbahaya	82
e. Pengangkutan Limbah Berbahaya	82
5. Konvensi Basel 1989 Tentang Pengawasan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya Dan Pembuangannya	84
 B. Mekanisme Pengawasan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya Berdasarkan Konvensi Basel 1989	88
1. Ketentuan Hukum Dalam Konvensi Basel 1989 Tentang Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya	88
a. Kewajiban-Kewajiban Umum Negara Anggota Konvensi Basel 1989	92
b. Prosedur Pengangkutan lintas Batas Limbah Berbahaya Berdasarkan Konvensi Basel 1989	94
c. Kewajiban Untuk Mengimpor Kembali Limbah Berbahaya	99
d. Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya Yang Tidak Sah	99
2. Bantuan Teknis Dan Pelatihan Bagi Negara Anggota Konvensi Basel 1989	101
3. Sekretariat Konvensi Basel 1989	104
 C. Analisa Terhadap Ketentuan Konvensi Basel 1989	106
 Bab IV : MEKANISME PENGAWASAN PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA DALAM RANGKA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN LAUT INDONESIA	 112
A. Pengaturan Nasional Tentang Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya	112
1. UU RI No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia	113
2. UU RI No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran	117
3. Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo	

Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 Tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun	122
4. Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan RI No. 133/ MPP/ Kep/ 6/ 1996 Tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Dan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan RI No. 133/ MPP/ Kep/ 6/ 1996 Tentang Prosedur Impor Limbah	126
B. Mekanisme Kelembagaan Secara Nasional Pengawasan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya	127
1. Konsep From Cradle To Grave Dalam Pengelolaan Limbah Berbahaya	128
2. Prosedur Impor Limbah Berbahaya.....	137
3. Pengiriman Limbah Berbahaya Ke Negara Tujuan	140
4. Pengawasan Terhadap Impor Limbah Berbahaya	143
5. Lembaga-Lembaga Pemerintah Yang Terkait Dalam Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya	145
C. Prospek Dan Kendala Implementasi Konvensi Basel 1989 Di Indonesia	149
Bab V : PENUTUP	154
Daftar Pustaka	157

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Setelah Perang Dunia II, teknologi berkembang sangat pesat khususnya dalam bidang industri. Setiap negara selalu mendambakan pembangunan industri yang tangguh karena alasan-alasan sebagai berikut : (1) industri dianggap lebih mampu membuka lapangan kerja, (2) memproduksi barang-barang yang semula diimpor, (3) mendorong perkembangan teknologi, (4) menumbuhkan berbagai kegiatan yang saling berkaitan dalam jaringan industri sehingga mampu berfungsi sebagai pendorong pembangunan, dan (5) pembangunan industri merupakan bagian dari ikhtiar menuju ke struktur ekonomi yang lebih baik lagi.¹⁾ Namun demikian salah satu dampak dari pengembangan sektor industri adalah timbulnya limbah, termasuk limbah bahan berbahaya²⁾, baik limbah padat, cair maupun gas.

Diantara berbagai jenis limbah yang dihasilkan itu ada yang berbahaya karena apabila memasuki proses kehidupan akan merusak lingkungan. Bahan-bahan buangan (limbah) tersebut selain bersifat merusak, bahkan dapat membahayakan sumber daya alam lainnya, terutama jika tidak ditangani dengan baik. Limbah-limbah dapat berubah menjadi limbah bahan berbahaya karena adanya senyawa atau substansi yang memang asalnya bahan berbahaya, seperti bahan-bahan yang digunakan pada proses industri

¹⁾ Emil Salim, *Lingkungan Hidup Dan Pembangunan*, Mutiara Sumber Widya, Jakarta, 1992, hlm. 172.

²⁾ Dalam penulisan tesis ini digunakan dua padanan kata untuk *hazardous waste* yaitu limbah berbahaya (limbah B2) dan limbah bahan berbahaya dan beracun (limbah B3), karena adanya perbedaan pemakaian istilah tersebut dalam kepustakaan dan peraturan perundang-undangan. Konvensi Basel 1989 menggunakan istilah *hazardous waste* atau limbah berbahaya (limbah B2), UU RI No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran menggunakan istilah barang berbahaya. Sedangkan UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan PP RI. No. 19 Tahun 1994 jo PP RI No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah serta istilah yang digunakan oleh KLH/ Bapedal adalah kata limbah bahan berbahaya dan beracun (limbah B3). Namun demikian, secara umum akan digunakan istilah limbah bahan berbahaya (limbah B2). Lihat Enri Damanhuri, *Pengelolaan Limbah Berbahaya Dan Beracun*, Diktat Kuliah TL-352 Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan, ITB, Bandung, 1994, hlm. ED 1.2.

kimia ataupun akibat pencampuran dari substansi yang pada awalnya (secara individu) tidak berbahaya, namun setelah tercampur satu sama lainnya justru akan menimbulkan kondisi berbahaya. Sifat berbahaya dapat pula muncul akibat volume limbah yang terlalu besar yang mengakibatkan pencemaran lingkungan. Sebagai contoh di Amerika Serikat, industri kimia dan logam, merupakan penghasil limbah padat yang terbesar. Kira-kira 10% dari limbah yang dihasilkan tersebut dikategorikan sebagai bahan atau limbah berbahaya, karena dapat membahayakan manusia, tumbuhan dan binatang.³⁾ Di seluruh dunia hingga saat ini diketahui telah dihasilkan kira-kira 400 juta ton limbah berbahaya.⁴⁾ Banyak negara yang tidak menghendaki keberadaan limbah berbahaya ini, sehingga mendorong mereka untuk mengekspor atau memperdagangkan limbah untuk tujuan daur ulang dan/atau pembuangan limbah. Dalam kenyataannya, perdagangan limbah antar negara merupakan suatu industri yang bernilai sangat tinggi, Contohnya ekspor dan impor limbah logam berharga di Amerika saja bernilai jutaan dolar per tahunnya. Amerika Serikat dan Canada mengekspor kurang lebih 200.000 ton limbah. Menurut statistik yang dibuat Pemerintah Amerika pada tahun 1990, Amerika Serikat mengekspor 139.000 ton limbah berbahaya, dimana 96 % nya tetap disimpan di Amerika Utara, sedangkan UNEP memperkirakan bahwa saat ini negara-negara di Eropa saling mengekspor kurang lebih 700.000 ton limbah berbahaya dan mengekspor kurang lebih 120.000 ton limbah berbahaya ke negara-negara berkembang.⁵⁾

Sebagian perdagangan limbah tersebut terjadi antara negara-negara yang telah mempunyai peraturan nasional yang baik dan ketat, sehingga dapat menjamin adanya pengelolaan limbah secara aman. Pada negara-negara yang mempunyai peraturan yang baik dan ketat, metode-metode pembuangan secara tradisional seperti penimbunan dengan tanah, penyimpanan dengan sumur-sumur injeksi dihindarkan. Namun sebagian dari perdagangan limbah berbahaya tersebut terjadi antara negara maju yang

³⁾ Edward D. Goldberg, "The Ocean As Waste Space", *5 Ocean Yearbook*, 1986, London (150-161), hlm. 151.

⁴⁾ Bapedal, "Kebijaksanaan Impor-Ekspor Limbah B3 dan Non B3", *Makalah Proceeding Workshop Implementasi Konvensi Basel tentang Impor-Ekspor Limbah Scrap Logam*, Serpong, 1996, hlm.22.

⁵⁾ Sean D. Murphy, "Prospective Liability Regimes For The Transboundary Movement Of Hazardous Wastes", 88 (I) *Am.J.of Int'l. Law*, Jan . 1994, (24-63), hlm. 30.

mempunyai peraturan nasional yang baik dan ketat ke negara-negara sedang berkembang yang tidak atau belum mempunyai peraturan nasional yang ketat.

Berkembangnya perdagangan limbah antar negara, telah meningkatkan paraktek pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Hal ini disebabkan karena : ⁶⁾

1. Negara-negara maju telah menerapkan berbagai peraturan untuk mencegah pencemaran dengan lebih ketat;
2. Akibat ketatnya standar lingkungan di negara maju, maka biaya pengolahan limbah berbahaya juga meningkat, sehingga para penghasil limbah berupaya mengekspor limbahnya ke negara sedang berkembang, karena biaya pengiriman limbah dan pembuangannya lebih murah dibandingkan dengan pengolahan di negaranya sendiri; ⁷⁾
3. Keuntungan yang didapat oleh negara maju (devisa negara) bertambah dari ekspor limbah tersebut. Sebagai contoh di Australia, ekspor untuk setiap 10 ton limbah menghasilkan devisa negara sebesar 120.721 juta dolar Australia.
4. Meningkatkan program daur ulang atau 3 R (Reuse, Recycling dan Recovery) ⁸⁾
5. Negara asal tidak memiliki fasilitas pengolahan limbah yang memadai sehingga berupaya untuk mengekspor limbahnya ke negara lain, atau negara asal limbah mengalami kesulitan tempat untuk pembuangan akhir. ⁹⁾

⁶⁾ Bapedal, Loc.cit.

⁷⁾ Sebagai contoh, Pemerintah Amerika melalui UUnya menetapkan biaya pembuangan limbah beracun industri dalam negerinya sebesar 1.000 dolar AS per ton, sedangkan biaya untuk mengekspor limbah berbahaya dan limbah tidak berbahaya lebih murah yaitu sekitar 40 dolar AS per ton. Lihat Laporan Utama Bea Cukai, *Sudah Terlambat, Tanggung Pula*, Laporan Utama Warta Bea Cukai, Edisi 220, Jakarta, Maret 1993, hlm. 6. Contoh di Amerika pula, pengolahan polychlorinated benzene/PCBs (bahan yang dianggap penyebab kanker dan penyakit lainnya), membutuhkan biaya sebesar US \$ 3.000/ton, sedangkan jika dibuang ke luar negeri biayanya hanya sebesar US \$ 2,50/ton. Karena pembuangan limbah ke luar negeri secara sembunyi-sembunyi menghasilkan keuntungan yang sangat besar, maka banyak industri di Amerika Serikat yang berusaha untuk mengekspor limbahnya ke negara lain. Lihat Sean D. Murphy, Op.Cit hlm. 31.

⁸⁾ Reuse adalah penggunaan kembali limbah apa adanya, seperti penggunaan kembali botol kecap bekas, botol bekas sirup dll; recycle adalah daur ulang limbah menjadi barang seperti asalnya misalnya dengan mendaur ulang plastik bekas untuk dibuat plastik kembali; dan recovery adalah penggunaan limbah yang telah diolah namun tidak menjadi barang seperti asalnya misalnya mengambil magnet dari radio bekas untuk digunakan kembali pada barang lainnya.

⁹⁾ Stefanus Haryanto, "Masalah Hak Lintas Damai dalam Pergerakan Lintas Batas Limbah Berbahaya Beracun Berbahaya", *Pro Justitia*, No. 1 Tahun IX, 1991, hlm.40.

Dengan lima alasan tersebut di atas, saat ini lebih dari 2,2 juta ton/tahun limbah berbahaya diekspor dari satu negara ke negara lain yang standar lingkungannya masih rendah serta biaya pengolahannya murah.¹⁰⁾ Namun dari kelima alasan tersebut, besarnya biaya pengolahan limbah di negara asal dan tingginya persyaratan-persyaratan dan standar-standar lingkungan yang ditetapkan negara asal limbah telah menimbulkan praktek pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangannya secara tidak sah di negara lain. Beberapa contoh dari praktek demikian, yaitu:¹¹⁾

1. Pada tahun 1983, sebuah perusahaan aluminium di Jerman Barat yaitu Pietrans mengakui bahwa perusahaannya telah membuang lebih dari 25.000 ton limbah beracun ke sebuah lokasi penggalian di dekat Brussel.
2. Pada tahun 1986, kapal Khian Sea berlayar dari Philadelphia menuju ke kepulauan Bahama dengan mengangkut 15.000 ton debu hasil pembakaran limbah dari Philadelphia. Kapal tersebut melakukan perjalanan selama 2 tahun, karena selalu ditolak di pelabuhan manapun dan akhirnya melakukan pembuangan limbah secara tidak sah di Haiti.
3. Pada tahun 1987, Jerman memberi label kemasan limbah yang akan diekspor untuk dibakar di Turki sebagai bahan bakar, padahal isi kemasan tersebut adalah 1.581 ton lumpur (endapan) yang mengandung logam dan racun. Ketika hasil analisa kimia menunjukkan bahwa kemasan tersebut berisi *polychlorinated benzene* (PCBs), pihak berwenang di Turki memaksa agar limbah tersebut dibawa kembali ke Jerman.

Praktek pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangannya secara tidak sah dialami pula oleh Indonesia. Indonesia telah dijadikan sasaran untuk tempat pembuangan limbah berbahaya seperti yang terjadi di Kepulauan Riau, dimana daerah tersebut sering digunakan sebagai tempat pembuangan limbah yang berasal dari Singapura. Kasus pembuangan limbah ini baru muncul ke permukaan ketika secara kebetulan ada yang melihat limbah yang sedang dibuang dari kapal di kawasan perairan Indonesia. Kasus pertama yang muncul di Riau adalah kasus Simpang Busung pada tahun 1990 berupa pembuangan limbah bahan berbahaya dan beracun dari Singapura

¹⁰⁾ Bapedal, Loc.cit.

ke dusun Simpang Busung desa Tanjung Uban, Kecamatan Bintan Utara. Kasus berikutnya terjadi pada bulan Juni tahun 1994, ketika kapal tunda Capricorn lengkap dengan tongkangnya membawa 200 ton limbah, dipergoki sedang membuang limbah di perairan Mapur, Bintan Timur. Pembuangan limbah ini sempat dilakukan dan 50 ton limbah sudah mencemari laut. Pembuangan limbah terhenti ketika ada nelayan yang melaporkannya ke Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai.¹²⁾

Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya sebenarnya dapat menguntungkan negara bila proses pemindahan dan pengelolaannya dilakukan secara aman dan berwawasan lingkungan.¹³⁾ Namun adakalanya, ketika suatu limbah berbahaya diangkut dari suatu negara ke negara lain untuk dibuang atau didaur ulang, terjadi penanganan yang kurang tepat sehingga dapat menimbulkan pencemaran atau kerusakan lingkungan yang cukup serius di negara tujuan atau negara transit. Hal tersebut dapat terjadi baik selama perpindahan limbah tersebut atau setelah pembuangan¹⁴⁾ bahkan setelah pendaurulangan di negara tujuan. Sebagai contoh, pada bulan Agustus 1987 dan Mei 1988, ada 5 kapal yang mengangkut 3.800 ton limbah dari berbagai negara Eropa dan Amerika Serikat ke Koko (Nigeria). Pengangkutan limbah tersebut merupakan suatu perjanjian yang dilakukan oleh seorang pengusaha Italia dengan seorang warga negara Nigeria yang menerima \$100 sebulan sebagai imbalan untuk menyimpan limbah di sebidang tanah kosong di wilayah negara tersebut. Ketika penduduk setempat mulai banyak yang menderita sakit, Pemerintah Nigeria melakukan pemeriksaan dan menemukan bahwa limbah-limbah tersebut ternyata diberi label palsu dan ditemukan kebocoran pada drum-drum yang berisi limbah berbahaya. Setelah melalui perdebatan diplomatis, Italia akhirnya mengirimkan 2 buah kapal untuk mengambil kembali limbah tersebut, namun karena ditolak untuk memasuki berbagai pelabuhan, akhirnya kapal-kapal tersebut mengembalikan limbah tersebut ke Italia. Orang-orang yang terlibat

¹¹⁾ Sean D. Murphy, Op.cit, hlm.31.

¹²⁾ Forum Khusus Lingkungan, "Limbah Misterius", *Forum Keadilan* No. 9 Tahun III, 18 Agustus 1994, hlm. 65.

¹³⁾ Patricia W. Birnie and Alan E. Boyle, *International Law and The Environment*, Clarendon Press, Oxford, 1993, hlm. 302.

¹⁴⁾ Tiga cara pembuangan utama adalah melalui penimbunan limbah dengan tanah, pembakaran dan pengolahan/ penyimpanan. Lihat Sean D. Murphy, Op.cit, hlm 28.

dalam pembersihan limbah di wilayah Nigeria ternyata mengalami luka bakar, mual, muntah darah, lumpuh sebagian tubuhnya dan beberapa awak kedua kapal Italia juga menderita sakit yang sama.¹⁵⁾

Contoh kasus lainnya terjadi di Negara Bagian New York, Amerika Serikat, yaitu yang dikenal sebagai kasus *Love Canal*. Kasus ini bermula dari adanya keluhan dari penduduk yang tinggal di sekitar *Love Canal*, yaitu suatu tempat pembuangan limbah militer dan industri yang terletak dekat Niagara Falls, New York. Hampir semua penduduk di sekitar *Love Canal* secara misterius mengalami bermacam-macam penyakit. Penyakit-penyakit tersebut adalah *epilepsi*, kanker, penyakit kandung kemih, *hiperaktivitas*, kelahiran cacat dan lain-lain. Sebagai akibat dari adanya kasus *Love Canal* ini, masyarakat Amerika menjadi sangat sadar akan bahaya yang timbul dari pembuangan limbah berbahaya secara sembarangan. Kesadaran masyarakat Amerika ini menjadikan pengolahan dan pembuangan limbah sangat sulit untuk dilakukan, antara lain karena seluruh masyarakat menolak lingkungan atau daerah tempat tinggalnya dijadikan tempat pengolahan atau pembuangan limbah.¹⁶⁾ Akibatnya banyak para penghasil limbah berusaha untuk mengekspor limbahnya ke negara lain atau membuangnya di kawasan atau perairan yang secara hukum belum terlindungi oleh persyaratan lingkungan.

Resiko pengangkutan lintas batas dan pengelolaan limbah yang tidak aman bagi lingkungan dan kesehatan manusia banyak disebabkan karena kurang jelasnya mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Hal ini telah memacu masyarakat internasional untuk menyusun pengaturan tentang pengangkutan limbah, baik melalui hukum nasional maupun melalui konvensi global yaitu *Basel Convention on The Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes And Their Disposal*.¹⁷⁾ Konvensi Basel dibentuk dengan tujuan untuk melindungi kesehatan

¹⁵⁾ Sean D. Murphy, Op.cit, hlm. 25.

¹⁶⁾ Stefanus Haryanto, *Pendekatan Ekonomi Dalam Upaya Perlindungan Lingkungan*, Teks Oratio Dies Universitas Katolik Parahyangan, Bandung, 1995, hlm. 9.

¹⁷⁾ Upaya internasional untuk mengatur pengangkutan lintas batas limbah berbahaya telah dimulai dengan diadakannya konferensi internasional pada tanggal 1 Februari 1984 yang dipelopori oleh OECD. Konferensi ini menghasilkan Decision and Recommendation of the Council of the Transfrontier Movements of Hazardous Wastes. Selanjutnya pada bulan Juni 1987, Swiss dan Hongaria mengajukan usul

manusia dan lingkungan akibat pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangannya. Negara-negara anggota Konvensi Basel juga menyadari bahwa negara sedang berkembang sebagai sasaran tempat pengelolaan limbah berbahaya mempunyai kemampuan yang terbatas atau sama sekali tidak mempunyai kemampuan untuk mengelola limbah, terutama limbah berbahaya, dengan cara yang berwawasan lingkungan.

Konvensi Basel 1989 menetapkan mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dengan cara mewajibkan negara pengeksport untuk memenuhi persyaratan mengenai izin berdasarkan pemberitahuan awal (*Prior Informed Consent*) sebagai salah satu bagian dari sistem pengawasan apabila akan melakukan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Selanjutnya, pengangkutan limbah berbahaya baru dapat dilakukan bila telah ada persetujuan tertulis dari negara pengimpor dan negara transit. Jika negara pengimpor dan negara transit mengizinkan dilakukannya pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, maka negara pengeksport dapat melakukan pengangkutan tersebut dengan memperhatikan peraturan-peraturan dan standar-standar pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang diatur dalam konvensi-konvensi yang dihasilkan oleh *International Maritime Organization*, seperti Annex II dan III MARPOL 1973/1978 mengenai pengemasan, pelabelan, dokumentasi, penyimpanan, pembatasan jumlah limbah yang boleh diangkut dan sebagainya. Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ke negara pengimpor harus disertai keyakinan bahwa negara pengimpor mempunyai fasilitas pengolahan limbah yang aman bagi lingkungan dan kesehatan manusia. Pengangkutan limbah berbahaya tersebut harus sesuai dengan kontrak atau perjanjian yang telah dibuat sebelumnya dan disertai dengan dokumen-dokumen tertentu. Secara Internasional (transnasional) pengawasan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dilakukan oleh Sekretariat bekerjasama dengan badan yang berwenang dari Negara-negara anggota Konvensi Basel

kepada Governing Council-UNEP untuk mengadakan konferensi tentang pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Akhirnya pada tanggal 20-22 Maret 1989 diadakan konferensi internasional di European World Trade and Convention Centre Basel, Switzerland yang menghasilkan *The Global Convention on The Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal* yang dikenal dengan nama *Basel Convention 1989*. Untuk selanjutnya akan disebut sebagai "Konvensi Basel 1989".

1989 dan organisasi internasional yang terkait. Pemberitahuan mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya harus disampaikan kepada Sekretariat di Basel untuk kemudian disebarluaskan kepada negara-negara penandatanganan lainnya.

Indonesia sebagai Negara Kepulauan yang memiliki wilayah perairan yang sangat luas dan sangat peka terhadap pencemaran oleh bahan berbahaya, merupakan media lalu lintas oleh kapal-kapal asing, termasuk kapal yang mengangkut limbah untuk diolah dan/ atau dibuang ke suatu wilayah perairan. Untuk mencegah wilayah Indonesia dijadikan sebagai tempat pembuangan limbah berbahaya oleh negara lain, maka Pemerintah Indonesia telah meratifikasi Konvensi Basel 1989 melalui Keputusan Presiden RI. Nomor 61 Tahun 1993, yang diundangkan pada tanggal 12 Juli 1993. Sebagai implementasi dari ketentuan-ketentuan Konvensi Basel 1989, Indonesia telah membuat aturan mengenai mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya melalui Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah No.12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun. Pemerintah juga telah menetapkan lembaga-lembaga pemerintah yang berwenang untuk mengawasi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.¹⁸⁾ Selain itu Indonesia telah pula melarang kapal-kapal yang melintasi wilayah perairannya untuk melakukan pembuangan limbah atau bahan lain apabila tidak memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan. ¹⁹⁾ Namun masalahnya adalah walaupun Indonesia telah memiliki pengaturan mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan telah menunjuk lembaga-lembaga yang diberi tugas untuk pengawasan lintas batas limbah berbahaya, tetapi ternyata penyelundupan limbah berbahaya tetap saja terjadi. Seperti yang diberitakan oleh Kompas tanggal 25 November 1997 halaman 12 bahwa sampah plastik

¹⁸⁾Lembaga-lembaga yang terkait dalam pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya di Indonesia adalah Bapedal, Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Kantor Bea Cukai dan Departemen Perhubungan.

¹⁹⁾ Pasal 65 ayat (1) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Dalam penjelasannya dinyatakan bahwa pembuangan limbah atau bahan lain yang tidak memenuhi persyaratan dapat terjadi antara lain, karena :

1. melakukan pembuangan (dumping) tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku;
2. melakukan pembuangan muatan dengan sengaja;
3. melakukan pembuangan tanpa menggunakan peralatan pencegahan pencemaran;

yang mengandung bahan berbahaya dari Jerman telah datang lagi ke Indonesia, dimana sebelumnya yaitu pada Tahun 1992 Indonesia juga kedatangan limbah plastik yang mengandung bahan berbahaya tersebut dari Jerman.

Dengan demikian, meskipun banyak negara telah mengatur bahkan melarang pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ke negaranya termasuk Indonesia, namun besarnya keuntungan yang dapat diperoleh dari pembuangan dan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ke negara lain tetap merangsang lalu lintas atau pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara tidak sah. Akibat dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara tidak sah ini, telah meningkatkan bahaya dan resiko pencemaran laut. Tingkat bahaya dan resiko ini ditambah pula oleh meningkatnya kecelakaan kapal yang mengangkut limbah berbahaya. Untuk menghindari hal tersebut, maka diperlukan adanya pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya melalui kerjasama internasional.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas, maka penulis mencoba menyajikan pembahasan mengenai masalah perlindungan lingkungan dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dalam bentuk sebuah Thesis dengan judul : **“Mekanisme Pengawasan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya Dalam Rangka Perlindungan Lingkungan Indonesia”**.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang pemikiran di atas, maka permasalahan yang diteliti diidentifikasi sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pengaturan pengawasan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya menurut ketentuan hukum internasional dewasa ini.

-
4. melakukan pembuangan dengan menggunakan peralatan pencegahan pencemaran yang tidak

2. Sejauhmanakah mekanisme pengawasan nasional dapat menunjang upaya pengawasan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya sebagai pelaksanaan Konvensi Basel 1989 di Indonesia.
3. Bagaimanakah kendala dan prospek implementasi Konvensi Basel 1989 mengenai pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya di Indonesia.

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui substansi pengaturan tentang pengawasan internasional mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.
2. Mengetahui efektifitas mekanisme kelembagaan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya di Indonesia.
3. Mengetahui kendala dan prospek implementasi Konvensi Basel 1989 mengenai pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya di Indonesia.

D. Kegunaan Penelitian

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam rangka pengembangan hukum lingkungan khususnya hukum lingkungan internasional. *Secara praktis*, diharapkan dapat menjadi sumbangan pemikiran kepada pemerintah maupun praktisi atau masyarakat yang berminat dalam pelaksanaan upaya perlindungan lingkungan khususnya lingkungan laut dari bahaya yang mungkin timbul dari kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

E. Kerangka Pemikiran

berfungsi.

Pengaturan mengenai pengawasan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya didasarkan pada pemikiran bahwa aktivitas pengangkutan limbah berbahaya tersebut mempunyai bahaya dan resiko ²⁰⁾ berupa pencemaran atau kerusakan lingkungan khususnya lingkungan laut, karena pada umumnya pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dilakukan melalui laut. Terjadinya pencemaran laut akibat pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dapat terjadi karena kecelakaan kapal atau karena pembuangan limbah berbahaya secara tidak sah ke laut. Oleh karena itu pengawasan terhadap penanganan limbah berbahaya harus dilakukan sejak limbah berbahaya terbentuk hingga pembuangan akhir dari limbah tersebut. ²¹⁾ Dalam hal ini negara-negara yang terlibat dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya mempunyai kewajiban untuk mencegah ²²⁾ atau mengurangi bahaya dan resiko yang mungkin ditimbulkan dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya di laut.

²⁰⁾ Istilah bahaya dan resiko merupakan konsep utama dalam hukum lingkungan internasional. Suatu aktivitas dikatakan mempunyai bahaya apabila memenuhi empat kondisi yang tergolong sebagai akibat yang membahayakan yaitu: *pertama*, bahaya tersebut harus merupakan hasil dari aktivitas manusia; *kedua*, kondisi yang berbahaya tersebut harus merupakan hasil konsekuensi fisik dari hubungan sebab akibat aktivitas manusia; *ketiga*, akibat yang timbul dirasakan pula oleh negara-negara lain atau wilayah lain diluar yurisdiksi negara; *keempat*, bahaya tersebut haruslah cukup besar dan signifikan. Aktivitas pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ini memenuhi empat kondisi tersebut di atas dan memenuhi salah satu jenis kategori bahaya karena pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ini dapat mengancam kehidupan manusia dan lingkungan akibat limbah berbahaya yang memasuki alam. Sedangkan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dikatakan mempunyai resiko terhadap lingkungan dan kesehatan manusia, karena besar kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal atau pembuangan limbah berbahaya dengan sengaja ke alam, yang dapat menimbulkan pencemaran atau kerusakan lingkungan. Lihat Oscar Schachter, "The Emergence of International Environmental Law", *Journal of International Affairs*, 1991, hlm. 8-9.

²¹⁾ Hal tersebut sesuai dengan prinsip *from cradle to grave*, yaitu pengawasan terhadap pengelolaan limbah B3, dari mulai limbah terbentuk sampai dengan limbah dibuang, harus memenuhi persyaratan-persyaratan bagi perlindungan lingkungan. Lihat Masnellyarti Hilman, *Kebijaksanaan Pengelolaan Limbah B3 di Indonesia*, Makalah Bapedal, Jakarta, 1991, hlm. 12. Jadi penanganan limbah pada waktu berlangsungnya proses produksi saja tidaklah cukup, tetapi harus meliputi seluruh mata rantai lain setelah proses produksi. Lihat Otto Soemarwoto, "Ekoefisiensi: Strategi Peningkatan Daya Saing Di Pasar Global", tulisan dalam buku *ECOLABELLING dan Kecenderungan Lingkungan Hidup Global*, Bina Rena Pariwara, Jakarta, 1995, hlm. 25.

²²⁾ Prinsip pencegahan merupakan prinsip yang harus diperhatikan dalam kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ini, mengingat bahaya dan resiko yang dapat ditimbulkan dari kegiatan pengangkutan limbah tersebut. Prinsip Pencegahan (*the precautionary principle*) telah ditegaskan dalam Prinsip 15 Deklarasi Rio 1992 yang menyatakan bahwa : " *In order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by States according to their capabilities. Where there are*

Kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut dari pencemaran telah ditegaskan dalam Prinsip 7 Deklarasi Stockholm 1972 yang menyatakan bahwa :

“States shall take all possible steps to prevent pollution of the seas by substances that are liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea”.

Mengacu pada Prinsip 7 Deklarasi Stockholm 1972 tersebut, negara-negara wajib untuk mengambil tindakan-tindakan guna mencegah pencemaran laut sebagai akibat dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang dapat membahayakan kesehatan dan kesejahteraan manusia, sumber-sumber kekayaan hayati laut dan lain-lain penggunaan lingkungan laut.²³⁾ Dengan demikian, negara-negara bertanggung jawab untuk memenuhi kewajiban terhadap perlindungan kesehatan manusia dan perlindungan serta pelestarian lingkungan sesuai dengan ketentuan hukum internasional dan hukum nasionalnya. Adanya kewajiban demikian merupakan imbalan dari hak yang diperoleh oleh negara-negara untuk mengelola sumber-sumber kekayaan alam mereka sesuai dengan kebijaksanaan lingkungannya, sebagaimana dinyatakan dalam Prinsip 21 Deklarasi Stockholm 1972 :

“States have, in accordance with the Charter of the United Nations and the principles of international law, the sovereign right to exploit their own resources pursuant to their own environmental policies, and the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other State or of areas beyond the limits of national jurisdiction”.

Prinsip 21 Deklarasi Stockholm 1972²⁴⁾ ini selain menegaskan tanggung jawab yang dibebankan pada pelaksanaan hak-hak tersebut, juga menegaskan mengenai tanggung jawab internasional dari semua negara untuk menjamin atau menjaga agar pelaksanaan hak tersebut dilakukan sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan

threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation”.

²³⁾ Mochtar Kusumaatmadja, *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat dari Sudut Hukum Internasional, Regional, dan Nasional*, Jakarta, Sinar Grafika dan Pusat Studi Wawasan Nusantara, 1992, hlm. 21.

²⁴⁾ Prinsip 21 Deklarasi Stockholm 1972 ini merupakan dasar prinsip tanggung jawab internasional dan kewenangan nasional dalam suatu kerangka kewajiban dan hak-hak internasional. Lihat Oscar Schachter, *Op.cit*, hlm 3. Prinsip ini kemudian dipertegas lagi dalam Prinsip-2 Deklarasi Rio 1992.

gangguan atau kerugian pada orang lain. Prinsip ini sesuai dengan prinsip dalam sistem hukum Romawi yang dikenal dengan *maxim sic utere tuo ut alienum non laedas*.²⁵⁾

Selanjutnya kewajiban negara untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut ditegaskan kembali dalam Pasal 192 Konvensi Hukum Laut 1982 yang menyatakan bahwa :

“ States have the obligation to protect and preserve the marine environment”.

Sedangkan hak Negara untuk mengeskplotasi kekayaan alamnya ditegaskan dalam Pasal 193 Konvensi Hukum Laut 1982, yaitu :

“States have the sovereign right to exploit their natural resources pursuant to their environmental policies and in accordance with their duty to protect and preserve the marine environment”.

Dalam kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, negara-negara harus mengambil segala tindakan yang perlu untuk menjamin agar kegiatan-kegiatan yang berada dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka dilakukan dengan cara sedemikian rupa sehingga tidak mengakibatkan kerusakan yang disebabkan oleh pencemaran kepada negara-negara lain dan lingkungannya, dan agar pencemaran yang timbul dari tindakan-tindakan dan kegiatan dibawah yurisdiksi atau pengawasan mereka tidak menyebar ke daerah-daerah yang berada di luar yurisdiksi mereka.²⁶⁾ Tindakan-tindakan yang perlu dilakukan adalah mengurangi sejauh mungkin lepasnya bahan-bahan beracun berbahaya atau bahan yang mengganggu, khususnya bahan-bahan yang persisten, yang berasal dari sumber-sumber di daratan, dari atau melalui udara, atau karena dumping.²⁷⁾ Dalam pelaksanaannya, negara-negara harus menetapkan peraturan perundang-undangan nasional yang mempunyai kekuatan yang sama dengan ketentuan-ketentuan atau standar-standar yang berlaku secara internasional untuk

²⁵⁾ Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*, Bandung, Alumni, 1992, hlm. 35.

²⁶⁾ Pasal 194 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982.

²⁷⁾ Pasal 194 ayat (3a) Konvensi Hukum Laut 1982.

mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut oleh kendaraan air yang mengibarkan bendera atau terdaftar di negaranya.²⁸⁾

Selain dari itu, penyampaian informasi tentang adanya bahaya dan resiko dari aktivitas yang akan dilakukan di dalam wilayahnya kepada negara lain merupakan hal yang wajar, karena adanya kewajiban untuk mencegah dan mengurangi bahaya dan resiko yang bersifat lintas batas negara. Hal tersebut telah ditegaskan dalam Prinsip 19 Deklarasi Rio 1992 yang menegaskan bahwa :

“Negara-negara hendaknya memberikan peringatan dan informasi yang relevan kepada negara-negara yang lingkungannya dapat terancam oleh kerusakan lingkungan yang bersifat antar wilayah, dan dengan itikad baik melakukan pendekatan kepada negara-negara tersebut secara dini”.

Penyampaian informasi akan menjadi suatu ukuran yang layak, karena setiap negara patut menduga bahwa suatu kegiatan atau kejadian di wilayah yurisdiksinya dapat menimbulkan resiko berupa kerusakan atau pencemaran yang cukup besar bagi wilayah di luar yurisdiksinya. Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dapat dikategorikan kegiatan yang mengandung bahaya dan resiko yang bersifat transnasional. Oleh karena itu pemberitahuan harus dilakukan sejak awal oleh negara pengeksport kepada negara tujuan dan negara transit, agar negara tujuan ekspor dan negara transit dapat menyiapkan tindakan-tindakan pencegahan bahaya. Pemberitahuan awal tersebut dimaksudkan selain agar negara yang berkepentingan mendapatkan informasi mengenai tujuan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, juga untuk menjelaskan pengaruh tujuan pengangkutan tersebut terhadap kesehatan manusia dan lingkungan.²⁹⁾

Selain itu kewajiban untuk menyampaikan pemberitahuan ini telah ditegaskan pula dalam Konvensi Hukum Laut 1982, yang pada garis besarnya menyatakan bahwa negara-negara mempunyai alasan yang kuat bahwa aktivitas-aktivitas yang mereka rencanakan mungkin menimbulkan pencemaran yang cukup besar, maka negara-negara

²⁸⁾ Pasal 211 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai Pencemaran yang berasal dari kendaraan air.

²⁹⁾ Pasal 4 ayat (2) huruf f Konvensi Basel 1989.

peserta harus menilai efek potensialnya dan melaporkan hasil penilaian tersebut kepada organisasi internasional yang kompeten.³⁰⁾

Pengaturan mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya tersebar pada berbagai konvensi, seperti konvensi-konvensi yang dihasilkan oleh International Maritime Organization (IMO).³¹⁾ Konvensi yang dihasilkan oleh IMO berkenaan dengan masalah pencegahan pencemaran laut oleh bahan berbahaya adalah *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil 1973 (MARPOL 1973) Annex II dan Annex III*. Annex II Konvensi³²⁾ tersebut mengatur mengenai pengawasan pencemaran dari bahan-bahan cair berbahaya dalam bentuk curah dimana pengawasan dibebankan kepada negara-negara peserta dengan menunjuk atau memberi kuasa kepada para surveyornya untuk melakukan pengawasan. Ketentuan tentang pengawasan dalam Annex II diatur dalam Peraturan 8 yang membagi dua bagian yaitu : bagian *pertama* terdiri dari tiga kewajiban :

1. Kewajiban negara peserta Konvensi untuk menunjukkan atau memberi wewenang kepada surveyor-surveyor untuk melakukan pengawasan, sesuai dengan prosedur pengawasan yang telah dikembangkan oleh IMO.

³⁰⁾ Pasal 204, 205 dan 206 Konvensi Hukum Laut 1982.

³¹⁾ IMO semula bernama Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) merupakan badan khusus PBB yang membidangi masalah maritim mempunyai lingkup kegiatan yang secara garis besar adalah sebagai berikut :

1. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pemeliharaan keselamatan maritim dan efisiensi pelayaran;
2. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pencegahan dan pengawasan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kapal-kapal, serta masalah-masalah yang berhubungan dengan hal itu;
3. Kegiatan-kegiatan lain yang berhubungan dengan perkapalan serta kegiatan-kegiatan laut yang berhubungan dengan itu, khususnya mengenai bantuan di bidang teknis kepada negara-negara berkembang. Lihat Mochtar Kusumaatmaja, *IMCO dan Pembinaan Hukum Pelayaran Nasional*, Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi FH-Unpad, Binacipta, Bandung, 1976, hlm. 5.

³²⁾ Tujuan diadakannya Annex II MARPOL 1973/1978 adalah :

1. Mencegah pencemaran oleh zat-zat cair berbahaya (Noxious Liquid Substance/NLS) yang diangkut melalui laut dalam jumlah besar.
2. Mengurangi sekecil-kecilnya kemungkinan terlepasnya zat-zat berbahaya akibat kecelakaan yang akan lepas ke dalam lingkungan laut dari kapal-kapal pengangkut bahan-bahan berbahaya dalam jumlah besar. Lihat Sammy Rosadhi, *Pencegahan Pencemaran Dari Bahan-Bahan Beracun Dalam Bentuk Curah Menurut MARPOL 1973/1978*, KEDUBES RI, Bidang Perhubungan, London England, 1980, hlm. 1.

2. Kewajiban negara-negara pelabuhan untuk melaporkan kepada IMO bila memberikan keringanan-keringanan dari syarat-syarat pencucian kapal yang diwajibkan.
3. Kewajiban nahkoda kapal untuk menjamin dipenuhinya syarat-syarat pembuangan sesuai dengan ketentuan Pasal 5³³⁾ dan pengisian buku catatan muatan kapal sesuai dengan ketentuan Pasal 9.

Bagian *kedua*, terdiri dari persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi di kapal dan di pelabuhan-pelabuhan setelah pembongkaran bahan-bahan berbahaya dalam katagori A, B, C, dan D.³⁴⁾

Selain itu Annex II mengatur pula mengenai standar-standar yang harus dipenuhi dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan bahan berbahaya seperti mengenai pengepakan, penandaan dan penamaan bahan-bahan beracun dan berbahaya serta kewajiban bagi kapal pengangkut bahan berbahaya untuk dilengkapi dengan "*cargo record book*" yang antara lain memuat catatan mengenai pembuangan bahan-bahan beracun dan berbahaya baik yang disebabkan oleh kecelakaan di laut maupun akibat pembersihan tanki kapal dengan disertai keadaan dan alasan-alasan pembuangan.

Sedangkan dalam Annex III diatur mengenai pencegahan pencemaran laut oleh bahan-bahan yang merugikan dalam bentuk terbungkus, dalam peti kemas dan tanki lepas atau mobil-mobil tanki serta gerbong-gerbong tanki. Annex III mengharuskan pengangkutan bahan-bahan berbahaya memenuhi persyaratan-persyaratan yang meliputi proses pengemasan, penandaan, pelabelan, pendokumentasian, penempatan dan pembatasan jumlah bahan berbahaya yang boleh diangkut. Pengangkutan bahan-bahan berbahaya dapat dilakukan bila memenuhi persyaratan-persyaratan Annex III ini.³⁵⁾

Kategori limbah berbahaya berdasarkan Pasal 1 ayat (1a dan b) Konvensi Basel 1989 adalah

³³⁾ Pasal 5 MARPOL 1973/1978 mengatur mengenai Pembuangan Bahan-Bahan Cair Yang Merusak.

³⁴⁾ Berdasarkan Annex II MARPOL 1973/1978, pengkategorian bahan-bahan berbahaya terbagi ke dalam empat kelompok yaitu A, B, C, dan D sesuai dengan tingkat-tingkat bahaya yang dimilikinya.

³⁵⁾ Pasal 1 ayat (2) Annex III MARPOL 1973/1978.

“ The following wastes that are subject to transboundary movement shall be hazardous wastes for the purposes of this Convention: (a) Wastes that belong to any category contained in Annex I, unless they do not possess any of the characteristics contained in Annex III; and (b) Wastes that are not covered under paragraf (a) but are defined as, or are considered to be, hazardous wastes by the domestic legislation of the Party of export, import or transit”.

Adakalanya pengangkutan lintas batas limbah berbahaya melintasi bagian-bagian dari perairan nasional, seperti perairan kepulauan, selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan laut teritorial yang merupakan bagian dari wilayah kedaulatan negara. ³⁶⁾ Pasal 2 ayat (1& 2) Konvensi Hukum Laut 1982, menyatakan bahwa :

“Kedaulatan suatu Negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman dan dalam hal suatu Negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi pulau suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah dibawahnya”.

Untuk negara kepulauan seperti Indonesia, kedaulatannya meliputi perairan kepulauan, laut territorial, perairan pedalaman, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya serta sumber alam yang terkandung di dalamnya. ³⁷⁾ Di perairan-perairan yang menjadi bagian dari wilayah kedaulatan seperti perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial, negara mempunyai kedaulatan sepenuhnya serta kekuasaan untuk menjalankan yurisdiksinya.³⁸⁾ Sebaliknya di zona tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen, negara pantai tidak mempunyai kedaulatan tetapi negara pantai diberi hak-hak tertentu berkaitan dengan pemanfaatan sumber kekayaan alam serta kewenangan untuk melaksanakan yurisdiksinya mengenai hal-hal tertentu yang ditetapkan menurut hukum internasional, seperti kewenangan untuk mencegah serta menghukum pelaku pelanggaran di zona tambahan terhadap

³⁶⁾ Pengertian kedaulatan dalam hal ini adalah negara pantai yang bersangkutan boleh menetapkan ketentuan-ketentuan hukum atas wilayah perairan yang berada dibawah kedaulatannya. Lihat George Schwarzenberger, *The of International Law Frontiers*, Steven & Sons Ltd., London, 1962, hlm. 299.

³⁷⁾ Pasal 49 Konvensi Hukum Laut 1982.

³⁸⁾ Pengertian Yurisdiksi adalah kekuasaan untuk mengatur serta kekuasaan untuk memaksakan pelaksanaan peraturan tersebut.

peraturan-peraturan bea masuk, pajak, imigrasi dan kesehatan yang terjadi di dalam wilayahnya.³⁹⁾ Akan tetapi dalam hal-hal tertentu sehubungan dengan ketentuan-ketentuan hukum internasional terdapat hal-hal yang membatasi berlakunya kedaulatan negara pantai seperti hak lintas damai bagi kapal-kapal asing untuk berlayar melalui laut teritorial⁴⁰⁾ yang merupakan peluang yang bijaksana yang dapat dimanfaatkan antara kepentingan perhubungan laut dan kepentingan dari suatu negara pantai,⁴¹⁾ hak lintas transit bagi kapal-kapal asing untuk berlayar melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional,⁴²⁾ dan hak lintas alur laut kepulauan bagi kapal-kapal asing untuk berlayar melalui alur laut kepulauan.⁴³⁾

Dalam Konvensi Basel 1989 diakui pula mengenai kedaulatan negara atas laut teritorial, dan hak-hak berdaulat atas zona ekonomi eksklusif dan landas kontinennya, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 4 ayat (12) Konvensi Basel 1989 :

“Nothing in this convention shall affect in any way the sovereignty of States over their territorial sea established in accordance with international law, and the sovereign rights and the jurisdiction which States have in their exclusive economic zones and their continental shelves in accordance with international law, and the exercise by ships and aircraft of all States of navigational rights and freedoms as provided for in international law and as reflected in relevant international instruments”.

Sedangkan pengertian dari pengangkutan lintas batas menurut Pasal 2 ayat (3) Konvensi Basel 1989 adalah :

“Transboundary movement means any movement of hazardous wastes or other wastes from an area under the national jurisdiction of one State to or through an area under the national jurisdiction of another State or to or through an area not under the national jurisdiction of any State, provided at least two States are involved in the movement”.

Berkaitan dengan lintas kapal pengangkut limbah berbahaya di wilayah perairan suatu negara, maka negara-negara yang wilayahnya dilalui oleh kapal tersebut tidak

³⁹⁾ Pasal 33 Konvensi Hukum Laut 1982.

⁴⁰⁾ Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982.

⁴¹⁾ Chairul Anwar, *Hukum Internasional. Horizon Baru Hukum Laut Internasional. Konvensi Hukum Laut 1982*, Djambatan, Jakarta, 1989, hlm. 24.

⁴²⁾ Pasal 37, 38, 39 Konvensi Hukum Laut 1982.

⁴³⁾ Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982.

boleh menghalangi hak lintas damai,⁴⁴⁾ sepanjang pelintasan tersebut tidak membahayakan perdamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai, dan hak lainnya seperti hak lintas alur laut kepulauan dan hak lintas transit, kecuali jika negara tersebut memiliki alasan-alasan yang kuat untuk percaya bahwa kapal yang mengangkut limbah berbahaya itu dapat menimbulkan bahaya yang sangat besar pada lingkungan pantai dan laut dari negara tersebut ⁴⁵⁾ Dalam melakukan hak lintas damai di laut territorial Konvensi Hukum Laut 1982 mensyaratkan kapal pengangkut limbah berbahaya harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian-perjanjian internasional. ⁴⁶⁾

Pengaturan mengenai hak lintas bagi kapal-kapal asing telah diatur pula oleh Pemerintah Indonesia dalam UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, ⁴⁷⁾ Dalam Pasal 11 ayat (1) UU tersebut ditegaskan bahwa :

“Kapal semua negara baik negara pantai maupun negara tidak berpantai dapat menikmati hak lintas damai melalui laut territorial dan perairan kepulauan”.

Kapal pengangkut limbah berbahaya dapat menikmati pula hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia, antara satu bagian dari laut lepas atau ZEE Indonesia dengan bagian laut lepas atau ZEE Indonesia lainnya.⁴⁸⁾ Demikian

⁴⁴⁾ Pasal 18 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa : *Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of :*

(a) traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or

(b) proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility.

Selanjutnya berdasarkan Pasal 19 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982, *“Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal state. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law”.*

⁴⁵⁾ Lihat Pasal 19 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982, yang memuat kriteria kegiatan lintas yang tidak damai dan Pasal 12 ayat (2) UU RI. NO. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

⁴⁶⁾ Lihat Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1982. Ketentuan tersebut diatur pula dalam Pasal 16 UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Lebih lanjut Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa khususnya, kapal tanki, kapal bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun dapat diharuskan untuk membatasi lintasannya pada alur laut yang telah ditentukan.

⁴⁷⁾ UU RI. No. 6 Tahun 1996 merupakan pengganti dari UU No. 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Pengaturan mengenai hak lintas bagi kapal-kapal asing diatur dalam Bab III Bagian Pertama dari Pasal 11- Pasal22. UU No. 4 Prp Tahun 1960 beserta Deklarasi Tanggal 13 Desember 1957 telah menetapkan wilayah perairan Negara Republik Indonesia.

⁴⁸⁾ Lihat Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982 dan Pasal 18 UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

pula dengan hak lintas transit, dimana kapal pengangkut limbah berbahaya mempunyai kebebasan pelayaran yang semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin melalui laut teritorial Indonesia yang merupakan selat yang terletak antara satu bagian laut lepas atau ZEE Indonesia dan bagian laut lepas atau ZEE Indonesia lainnya.⁴⁹⁾ Demi keselamatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, negara pantai dapat menetapkan alur laut dan skema pemisah lalu lintas untuk pelayaran di lintas transit.⁵⁰⁾ Namun ketentuan mengenai skema pemisah lalu lintas untuk pengangkutan lintas batas limbah berbahaya tersebut hingga kini belum ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia, sehingga akibatnya kapal yang membawa limbah berbahaya berlayar pada lintasan yang biasa digunakan oleh kapal-kapal pada umumnya.

Untuk menjamin pengangkutan lintas batas limbah berbahaya agar tidak menimbulkan pencemaran atau kerusakan lingkungan selama dalam pengangkutannya, maka pengangkutan limbah tersebut harus memenuhi persyaratan-persyaratan atau standar-standar yang telah ditentukan, seperti yang diatur dalam *International Convention for the Safety of Live at Sea* (SOLAS 1974). Dalam memenuhi kewajiban SOLAS 1974, negara peserta harus melihat pula peraturan-peraturan pelaksanaannya seperti *International Maritime Dangerous Goods Code 1965* (IMDG) yang menetapkan standar pengepakan, penandaan, penamaan dan pengklasifikasian bahan-bahan berbahaya kedalam sembilan golongan. serta mewajibkan pengangkutan bahan berbahaya disertai dengan dokumen. IMDG juga mengatur mengenai *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods* dan *Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods*.

Adanya pengaturan demikian dimaksudkan agar tidak terjadi pencemaran yang bersifat transnasional mengingat kondisi geografis dan sifat dari masa air di lautan yang

⁴⁹⁾ Lihat Pasal 38 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982 dan Pasal 20 UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

⁵⁰⁾ Lihat Pasal 41 Konvensi Hukum Laut 1982 dan Pasal 21 UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

selalu bergerak sehingga pencemaran laut dapat menyebar melintasi batas-batas kedaulatan negara dan dapat melibatkan dua atau lebih negara.⁵¹⁾

Pendekatan yang dapat digunakan dalam menangani masalah pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangannya adalah melalui pendekatan nasional, regional ataupun global. Negara-negara harus bekerjasama dalam penanganan masalah lingkungan ini, seperti yang ditegaskan dalam Prinsip 24 Deklarasi Stockholm 1972, yaitu :

“International matters concerning the protection and improvement of the environment should be handled in a co-operative spirit by all countries, big or small, on an equal footing. Cooperation through multilateral or bilateral arrangements or other appropriate means is essential to effectively control, prevent, reduce and eliminate adverse environmental effects resulting from activities conducted in all spheres, in such a way that due account is taken of the sovereignty and interests of all States”.

Lebih lanjut, Pasal 197 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa :

“Negara-negara harus bekerjasama atas dasar global dan dimana perlu atas dasar regional, secara langsung atau melalui organisasi-organisasi internasional yang kompeten dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan-ketentuan, standar-standar dan praktek-praktek yang disarankan secara internasional serta prosedur-prosedur yang konsisten dengan Konvensi ini untuk tujuan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, dengan memperhatikan ciri-ciri regional yang khas”.

Kerjasama yang dapat dilakukan oleh negara-negara dalam rangka perlindungan dan pelestarian lingkungan laut adalah pemberitahuan tentang adanya kerusakan yang nyata atau yang bakal terjadi,⁵²⁾ pola penanggulangan darurat terhadap pencemaran,⁵³⁾ pengkajian, program-program riset dan pertukaran informasi serta data yang diperoleh mengenai pencemaran laut,⁵⁴⁾ dan menetapkan kriteria ilmiah yang sesuai guna merumuskan dan menjabarkan ketentuan-ketentuan, standar-standar, praktek-praktek

⁵¹⁾ Juajir Sumardi, *Hukum Pencemaran Laut Transnasional*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1996, hlm. vii.

⁵²⁾ Pasal 198 Konvensi Hukum laut 1982.

⁵³⁾ Pasal 199 Konvensi Hukum laut 1982.

⁵⁴⁾ Pasal 200 Konvensi Hukum laut 1982.

serta prosedur-prosedur guna pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut.⁵⁵⁾

Kemudian, kerjasama internasional dalam upaya mengawasi kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya melalui pengaturan secara internasional telah diwujudkan dengan adanya persetujuan antar negara yang tertuang dalam konvensi global yaitu Konvensi Basel 1989. Konvensi yang mulai berlaku pada bulan Mei 1992 ini merupakan awal langkah penting dalam rangka pengawasan yang ketat untuk mengurangi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Adanya pengaturan internasional mengenai pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangannya ini didasarkan pada adanya kesadaran bahwa limbah berbahaya dan perpindahannya mempunyai risiko kerusakan terhadap kesehatan manusia dan lingkungan, serta adanya kemungkinan pengangkutan limbah berbahaya dan pembuangan limbah secara tidak sah. Oleh karena itu, Konvensi Basel 1989 menekankan bahwa limbah berbahaya yang dihasilkan tersebut harus diolah secara benar dan berwawasan lingkungan, yang berarti negara-negara harus mengambil semua langkah praktis untuk menjamin bahwa limbah berbahaya dan limbah tidak berbahaya dikelola dengan memperhatikan perlindungan bagi kesehatan manusia dan lingkungan.⁵⁶⁾

Untuk pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, Konvensi Basel 1989 menggunakan *prinsip from cradle to grave* dengan menetapkan antara lain aturan mengenai pemberitahuan awal, perizinan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, kewajiban untuk membawa dokumen yang harus dibawa dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan kewajiban negara anggota Konvensi Basel untuk melaporkan mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Pelaporan tersebut disampaikan setiap tahun kepada Sekretariat Konvensi dan akan disebarakan kepada negara-negara anggota lainnya oleh Sekretariat.⁵⁷⁾ Pengaturan mengenai kewajiban-kewajiban tersebut, dimaksudkan agar

⁵⁵⁾ Pasal 201 Konvensi Hukum laut 1982.

⁵⁶⁾ Pasal 2 ayat (8) Konvensi Basel 1989.

⁵⁷⁾ Pasal 13 ayat (3) dan Pasal 16 Konvensi Basel 1989.

tidak terjadi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sah dan tersebarnya informasi mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

Kewajiban untuk melindungi lingkungan dan kesehatan manusia dari dampak kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangannya merupakan tanggung jawab negara. Tanggung jawab tersebut di dasarkan pada kewajiban negara untuk menyediakan lingkungan hidup yang baik dan sehat bagi masyarakatnya. Untuk memenuhi kewajiban perlindungan lingkungan dan kesehatan manusia tersebut, maka berdasarkan Konvensi Basel 1989, negara-negara anggota dapat menggunakan haknya untuk melarang sebagian atau melarang total impor limbah berbahaya untuk pembuangan. Indonesia telah meratifikasi Konvensi Basel 1989 dengan Keputusan Presiden RI No. 61 Tahun 1993. Dengan demikian, Indonesia telah terikat dengan kewajiban-kewajiban yang timbul dari Konvensi Basel 1989 tersebut antara lain kewajiban untuk tidak melaksanakan sesuatu yang bertentangan dengan esensi, maksud dan tujuan Konvensi Basel 1989. Sebagai implementasi dari Konvensi Basel 1989, Indonesia telah menetapkan sistem pengelolaan limbah berbahaya berdasarkan prinsip *from cradle to grave*. Sedangkan mekanisme pengawasan secara nasional pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dilakukan dengan cara mewajibkan Negara pengekspor untuk melakukan pemberitahuan awal dan perizinan untuk pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Wewenang pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya berada pada Menteri Lingkungan Hidup dan pelaksanaan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya tersebut dilakukan oleh lembaga-lembaga yang terkait, seperti Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal), Departemen Perdagangan Dan Industri, Departemen Perhubungan, Bea Cukai dan sebagainya. Untuk memperlancar pelaksanaan dan implementasi dari Konvensi Basel 1989, maka Menteri menunjuk Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal) sebagai *focal point*.⁵⁸⁾ Dengan demikian Bapedal mempunyai wewenang untuk menerima pemberitahuan awal dan menyebarkan informasi mengenai pengangkutan

lintas batas limbah berbahaya kepada Sekretariat Konvensi Basel dan kepada lembaga-lembaga nasional yang terkait lainnya. Walaupun Indonesia telah memiliki peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pengelolaan limbah berbahaya dan telah menunjuk lembaga-lembaga yang berwenang melakukan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, namun dalam kenyataannya masih saja terjadi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara tidak sah ke wilayah Indonesia. Oleh karena itu kelengkapan peraturan perundang-undangan dan kesiapan sumber daya manusia dalam pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya sangat diperukan agar tujuan dari Konvensi Basel 1989 dapat tercapai.

F. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif ⁵⁹⁾ yang dilakukan dengan cara meneliti data sekunder berupa bahan hukum primer yaitu:

a) konvensi-konvensi yang mengatur mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya; b) peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur mengenai mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya; c) deklarasi-deklarasi, dan d) bahan hukum sekunder berupa buku-buku , jurnal, laporan-laporan serta literatur lainnya termasuk bahan hukum tersier seperti majalah-majalah yang memuat masalah yang diteliti.

Teknik pengumpulan data, dilakukan dengan studi kepustakaan untuk mengumpulkan berbagai literatur dan data serta informasi yang relevan dengan penelitian. Wawancara ⁶⁰⁾ dilakukan dengan instansi dan pihak yang terkait dengan

⁵⁸⁾ Penunjukkan Bapedal sebagai focal point merupakan pelaksanaan dari Pasal 5 Konvensi Basel 1989.

⁵⁹⁾ Pendekatan yuridis normatif dinamakan juga sebagai penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka. Lihat Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995, hlm. 13.

⁶⁰⁾ Wawancara dilakukan dengan mempersiapkan terlebih dahulu pertanyaan-pertanyaan sebagai pedoman wawancara dengan masih dimungkinkan adanya variasi-variasi pertanyaan yang

permasalahan yang diteliti, seperti Kantor Menteri Negara Lingkungan Hidup, Bapedal, Kantor Bea & Cukai, Departemen Perdagangan dan Industri, Departemen Perhubungan, dan lain-lain, untuk mendapatkan penjelasan mengenai data yang diperoleh.

Analisis data dan informasi yang diperoleh dilakukan secara Analisis Yuridis Kualitatif dan hasil dari analisis tersebut kemudian dipaparkan dalam bentuk deskriptif analisis. Metoda Deskriptif⁶¹⁾ digunakan untuk menggambarkan mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pengaturannya baik secara internasional maupun secara nasional. Kemudian berdasarkan uraian tersebut dilakukanlah analisis mengenai apakah pengaturan nasional tentang kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya apakah telah sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang berlaku atau tidak. Berdasarkan analisis tersebut, kemudian dibuat kesimpulan-kesimpulan secara deduktif.

G. Sistematika Pembahasan

Bab I : Pendahuluan, terdiri dari latar belakang masalah, identifikasi masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika pembahasan.

Bab II : Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan perlindungan lingkungan. Dalam bab II ini akan dibahas mengenai pengertian limbah dan limbah berbahaya, klasifikasi limbah berbahaya, industri-industri penghasil limbah berbahaya, pengelolaan limbah berbahaya, prinsip-prinsip pengelolaan limbah berbahaya, pengertian pengangkutan lintas batas limbah berbahaya serta perlindungan lingkungan terhadap dampak negatif dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

disesuaikan dengan situasi ketika wawancara. Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm. 107.

⁶¹⁾ Metoda Deskriptif adalah penelitian yang bermaksud untuk membuat pencandraan (deskripsi) mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian. Lihat Sumadi Suryabrata, *Metodologi Penelitian*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995, hlm. 18.

Bab III : Pengaturan dan mekanisme pengawasan secara internasional terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

Dalam bab III ini akan dibahas mengenai pengaturan hukum internasional yang berkaitan dengan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, berdasarkan Konvensi Basel 1989, khususnya mengenai ketentuan-ketentuan hukum dalam Konvensi Basel 1989 tentang pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, bantuan teknis dan pelatihan bagi Negara anggota Konvensi Basel 1989 dan sekretariat Konvensi Basel 1989. Selain dari itu juga akan disinggung pengaturan berdasarkan perjanjian-perjanjian internasional lain yang relevan, seperti International Convention for The Prevention of Pollution of The Sea 1973/1978 (MARPOL 1973 / 1978), International Convention for Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS 1974), Konvensi Hukum Laut 1982, Cairo Guidelines And Principles for The Environmentally Sound Management of Hazardous Waste, 1987.

Bab IV : Membahas mengenai pengaturan nasional tentang pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, mekanisme kelembagaan pengawasan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya di Indonesia, prospek dan kendala implementasi Konvensi Basel 1989 tentang “Pengawasan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya” di Indonesia

Bab V : Kesimpulan dan Saran.

BAB II

PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA DAN PERLINDUNGAN LINGKUNGAN

A. Pengertian limbah berbahaya

Sepanjang hidupnya, manusia akan selalu dihadapkan pada masalah pembuangan limbah. Jumlah limbah terus bertambah sejalan dengan pertumbuhan jumlah penduduk dan peningkatan kebutuhan akan barang-barang konsumsi. Selain itu akibat dari tumbuhnya industri yang menghasilkan produk-produk baru yang hanya dapat digunakan untuk satu kali pakai telah mengakibatkan pertambahan jumlah dan jenis limbah yang sebagian daripadanya dikategorikan sebagai limbah berbahaya.

Berikut ini diuraikan mengenai definisi limbah dan definisi limbah berbahaya atau limbah bahan berbahaya dan beracun (limbah B3) :

Pasal 2 ayat (1) Konvensi Basel 1989 mendefinisikan limbah sebagai berikut:

“Wastes are substances or objects which are disposed of or are intended to be disposed of or are required to be disposed of by the provisions of national law”.

Menurut *Cairo Guidelines and Principles for the Environmentally Sound Management of Hazardous Waste 1987*, limbah adalah :

“Wastes means any materials considered as wastes or legally defined as wastes in the State where they are situated or through or to which they are conveyed”.

Dalam Pasal 1 ayat (16) UU RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, limbah didefinisikan sebagai berikut :

“Limbah adalah sisa suatu usaha dan / atau kegiatan”.

Kemudian, *Organization for Economic Cooperation and Development* (OECD) memberikan definisi limbah sebagai berikut : ⁶²⁾

“ Wastes are materials other than radioactive materials intended for disposal, for reasons specified in Tabel 1”.

Sedangkan menurut European Union definisi limbah adalah: ⁶³⁾

“ Waste shall mean any substance or object in the categories set out in Annex I EC Regulation No. 259/ 93 which the holder discards or intends or is required to discard”.

Berdasarkan definisi-definisi di atas dapat disimpulkan bahwa limbah adalah bahan sisa suatu proses produksi yang dapat atau tidak dapat digunakan lagi.

Sedangkan definisi dan klasifikasi dari limbah berbahaya atau limbah bahan berbahaya dan beracun (limbah B3) secara universal belum terdapat keseragaman. Hal ini disebabkan oleh adanya perbedaan istilah dan substansi yang diatur dalam peraturan perundang-undangan nasional, selain adanya perbedaan teknologi yang dimiliki oleh tiap-tiap negara. Pada negara yang belum memiliki teknologi tinggi, suatu unsur digolongkan sebagai limbah berbahaya (limbah B3), namun pada negara pemilik teknologi tinggi, unsur tersebut tidak lagi digolongkan sebagai limbah berbahaya dan atau beracun, karena negara maju telah mampu mengolahnya sehingga tidak lagi dianggap sebagai limbah yang berbahaya dan atau beracun. Kesulitan untuk mendefinisikan limbah berbahaya secara universal diakui pula oleh WHO yang menyatakan bahwa suatu perjanjian internasional mengenai pengertian dan kualifikasi limbah berbahaya atau limbah beracun yang dapat diterima secara universal sulit untuk diwujudkan, karena parameter yang sesuai sulit untuk didefinisikan. Limbah berbahaya atau beracun seringkali merupakan

⁶²⁾ K. Kew Zenkamp, “ Waste Classification and Case Study”, Makalah *Workshop on Implementing The Basel Convention*, Jakarta, 1996, hlm. 2-6.

⁶³⁾ Ibid, hm. 2-7.

campuran yang kompleks sehingga pengumpulan data mengenai komposisinya menjadi sulit, serta memerlukan biaya yang sangat mahal.⁶⁴⁾

Sebagai contoh di Indonesia terdapat perbedaan istilah yang digunakan bagi padanan kata *Hazardous Waste*. Padanan kata yang sering digunakan oleh UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3 dan Kantor Lingkungan Hidup / Bapedal, adalah Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (Limbah B3), sedangkan Konvensi Basel 1989, UU RI No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan Departemen Kesehatan menggunakan padanan kata Limbah Berbahaya.⁶⁵⁾ Untuk memperjelas hal tersebut, maka berikut ini diuraikan terlebih dahulu mengenai pengertian bahan berbahaya (B2) dan bahan berbahaya dan beracun (B3).

Berdasarkan Peraturan Menteri Kesehatan RI No. 453 / MEN.KES / PER / IX/ 1983 tentang Bahan Berbahaya, bahan berbahaya adalah

“Bahan kimia atau sesuatu baik dalam keadaan tunggal maupun campuran yang bersifat memancarkan radiasi, mudah meledak, mudah menyala atau terbakar, oksidator, reduktor, racun, korosif, menimbulkan iritasi, sensitisasi, luka, nyeri, menimbulkan bahaya elektronik, karsinogenik, teratogenik dan mutagenik, etiologik/biomedik dan bahaya lain yang ditetapkan oleh Menteri Kesehatan”.

Selanjutnya, Pasal 87 UU RI No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran dalam bagian kesebelas yang mengatur mengenai pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya menyebutkan mengenai barang berbahaya. Dalam Penjelasannya disebutkan bahwa barang berbahaya adalah jenis barang yang karena sifatnya dapat mengancam keselamatan manusia, harta benda dan lingkungan, sesuai yang tercantum dalam peraturan-peraturan antara lain Safety of Life at Sea (SOLAS

⁶⁴⁾ WHO Regional Office for Europe Copenhagen, *Management of Hazardouse Wastes*, WHO Publication Office, Copenhagen, 1982, hlm. 2.

⁶⁵⁾ Enri Damanhuri, Loc.cit.

1974). Jenis barang berbahaya tersebut, contohnya barang yang mudah terbakar (BBM), bahan kimia, dan radioaktif.

Sedangkan pengertian bahan berbahaya dan beracun menurut Pasal 1 ayat (17) UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, adalah:

“Setiap bahan yang karena sifat atau konsentrasinya, jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan dan / atau merusak lingkungan hidup, kesehatan, kelangsungan hidup manusia serta makhluk hidup lain”.

Lebih lanjut, Surat Keputusan Menteri Perindustrian No. 148/M/SK/4/1985 tentang Pengamanan Bahan Beracun dan Berbahaya di Perusahaan Industri, menyatakan bahwa bahan beracun dan berbahaya adalah:

“Bahan-bahan yang termasuk ke dalam salah satu golongan atau lebih dari bahan-bahan berikut : bahan beracun, bahan peledak, bahan mudah terbakar, bahan oksidator dan reduktor, bahan yang mudah meledak dan terbakar, gas bertekanan, bahan korosi / iritasi, bahan radioaktif, bahan beracun dan berbahaya lainnya yang ditetapkan oleh Menteri Perindustrian”.

Sedangkan Masnellyarti Hilman memberikan pengertian yang sama terhadap bahan berbahaya dan bahan berbahaya dan beracun, yaitu ⁷⁷⁾ :

“Semua bahan yang kehadirannya dalam jumlah tertentu di ekosistem dapat menimbulkan bahaya kerusakan dan keracunan pada ekosistem pada umumnya dan gangguan serta ancaman pada kesehatan manusia pada khususnya”.

Melihat pengertian bahan berbahaya (B2) dan bahan berbahaya dan beracun (B3) tersebut di atas, maka secara substansi tidak ada perbedaan, yang ada hanya perbedaan secara istilah dan perbedaan persepsi pembuat peraturan perundang-undangan terhadap pengertian *hazardous waste*. Dalam penulisan selanjutnya istilah limbah bahan berbahaya dan beracun (limbah B3) akan digunakan apabila menyangkut UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan

Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah dan menggunakan istilah limbah berbahaya apabila menyangkut Konvensi Basel 1989 dan UU RI No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Namun secara umum akan digunakan istilah limbah berbahaya dikarenakan ketentuan hukum yang menyangkut masalah pengangkutan atau transportasi limbah berbahaya yaitu Konvensi Basel 1989 dan UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran menggunakan istilah limbah berbahaya.

Walaupun belum ada keseragaman secara universal mengenai definisi limbah berbahaya, namun pada tahun 1985 *The United Nations Environment Programme* (UNEP) telah berhasil membuat suatu pedoman yang di dalamnya mencantumkan definisi limbah berbahaya. Pedoman ini dikenal sebagai "*Cairo Guidelines and Principles for the Environmentally Sound Management of Hazardous Waste*". Dalam pedoman tersebut limbah berbahaya didefinisikan sebagai : ⁶⁶⁾

"Waste other than radioactive wastes which by reason of their chemical reactivity or toxic, explosive, corrosive or other characteristic causing danger or likely to cause danger to health or the environment, whether alone or when coming into contact with other wastes, are legally defined as hazardous in the State in which they are generated or in which they are disposed of or through which they are transported".

Sedangkan limbah berbahaya yang menjadi subyek dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya akan masuk ke dalam cakupan bahasan Konvensi Basel 1989, jika limbah tersebut termasuk ke dalam : ⁶⁷⁾

- (a) wastes that belong to any category contained in Annex I, unless they do not poses any of the characteristics contained in Annex III; and*
- (b) wastes that are not covered under paragraph (a) but are defined as, or are considered to be hazardous wastes by the domestic legislation of the Party of export, import or transit"*.

⁷⁷⁾ Masnellyarti Hilman, "Pengelolaan Lingkungan di Rumah Tangga", *Makalah Seminar Wanita dan Lingkungan Hidup*, Bandung, 1993, hlm.10.

⁶⁶⁾ *The Cairo Guidelines and Principles for The Environmentally Sound Management of Hazardous Waste*, UNEP/GC.14 /17, 1987.

⁶⁷⁾ Pasal 1 Ayat (1a dan b) Konvensi Basel 1989.

Adapun Annex I mengatur mengenai kategori limbah yang diawasi. Kategori limbah yang diawasi ini terbagi dua, yaitu untuk limbah cair diberi kode Y 1 hingga Y 18, contohnya Y1 adalah kode untuk limbah klinis dari rumah sakit, pusat pengobatan dan klinik, sedangkan untuk limbah yang terkandung sebagai unsur pokok diberi kode Y 19 hingga Y 45, contohnya Y 19 adalah kode dari unsur metal carbonyl. Annex III mengatur mengenai daftar sifat limbah yang berbahaya dengan kode H, contohnya H 1 adalah kode untuk limbah yang mudah meledak.

Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) (b) Konvensi Basel 1989 tersebut, setiap negara (negara eksportir, negara importir dan negara transit) dapat merumuskan definisi limbah berbahaya berdasarkan peraturan nasionalnya dan mempunyai hak untuk memasukan limbah-limbah lain yang dianggap berbahaya selain limbah-limbah yang ada pada daftar Annex, pada peraturan nasionalnya. Setiap negara mempunyai hak pula untuk membuat perubahan yang dibutuhkan pada daftar Annex dan peraturan atau undang-undang nasionalnya.⁶⁸⁾ Ketentuan ini dikaitkan dengan Pasal 3 Konvensi Basel 1989 yang menyatakan bahwa suatu negara dalam 6 (enam) bulan setelah menjadi negara anggota, harus memberitahukan Sekretariat Konvensi⁶⁹⁾ tentang limbah selain yang tercantum pada Lampiran I dan II, yang dianggap atau didefinisikan sebagai bahan berbahaya menurut undang-undang nasionalnya dan atas setiap permintaan tentang prosedur pengangkutan lintas

⁶⁸⁾ I. Rummel Bulska, "Hazardous Waste Management Implementing The Basel Convention", *Makalah Workshop on Hazardous Waste Management and Implementing The Basel Convention*, Jakarta, 1996, hlm. 3. Prosedur-prosedur yang harus dilakukan jika ingin menambah daftar limbah berbahaya antara lain adalah :

- Setiap negara anggota, perusahaan atau perorangan memiliki hak untuk mengisi formulir permohonan penambahan daftar limbah kategori A atau B dan menyerahkannya kepada Sekretariat Konvensi Basel. Dalam hal ini Pemerintah negara yang bersangkutan dapat memutuskan bagaimana dan melalui lembaga mana formulir tersebut akan disampaikan ke Sekretariat Konvensi Basel.
- Pihak yang berwenang di negara yang bersangkutan menilai benar atau tidaknya pengisian formulir tersebut dan memutuskan layak atau tidaknya formulir tersebut untuk dibahas pada pertemuan *Technical Working Group*.
- *Technical Working Group* atau kelompok khusus lainnya yang berwenang dapat meninjau kembali formulir tersebut dan memutuskan kemungkinannya untuk dibahas pada pertemuan selanjutnya.

⁶⁹⁾ Sekretariat Konvensi Basel berkedudukan di Bern,Swiss.

batas limbah berbahaya. Seluruh laporan yang masuk ke Sekretariat dari negara peserta diperbanyak dan disampaikan kepada negara peserta lainnya oleh Sekretariat.⁷⁰⁾

Berikut ini definisi limbah berbahaya atau limbah B3 dari beberapa negara yaitu *Indonesia*, Definisi limbah B3 menurut Pasal 1 ayat (18) UU RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup adalah :

“Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun adalah sisa suatu usaha dan / atau kegiatan yang mengandung bahan berbahaya dan / atau beracun yang karena sifat dan / atau konsentrasinya dan / atau jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung dapat mencemarkan dan / atau merusak lingkungan hidup dan / atau dapat membahayakan lingkungan hidup, kesehatan, kelangsungan hidup manusia serta makhluk hidup lainnya”.

Sedangkan pada Pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3, mendefinisikan limbah B3 sebagai berikut:

“Limbah bahan berbahaya dan beracun adalah setiap limbah yang mengandung bahan berbahaya dan/ atau beracun yang karena sifat dan/ atau konsentrasinya dan/ atau jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung dapat merusak dan/ atau mencemarkan lingkungan hidup dan/ atau dapat membahayakan kesehatan manusia”.

Amerika Serikat, dalam *Resource Conservation and Recovery Act of 1976* mendefinisikan limbah berbahaya sebagai berikut :⁷¹⁾

“ The term hazardous waste means a solid waste, or combination of solid wastes, which because of its quantity, concentration, or physical, chemical or infectious characteristics may :

(a) cause, or significantly contribute to an increase in mortality or an increase in serious irreversible, or incapacitating reversible illness; or

(b) pose a substantial or potential hazard to human health or the environment when improperly treated, stored, transported, or disposed of, or otherwise managed”.

⁷⁰⁾ Pasal 3 Konvensi Basel 1989.

⁷¹⁾ Gaynor. W. Dawson & Basil. W. Mercer, *Hazardous Waste Management*, Wiley-Interscience Publication, Canada, 1986, hlm. 48.

Australia dalam *The Australian Environment Council*, mendefinisikan limbah berbahaya sebagai berikut: ⁷²⁾

“ Hazardous wastes can be defined as waste which if disposed of into landfills, air or water in an untreated form, will be detrimental to human health or the environment. Such waste would include toxic organics, toxic inorganics, non-biodegradable and bioaccumulative materials, flammables, explosives and potentially explosive materials, corrosives, and teratogenic, carcinogenic or mutagenic materials”.

Kemudian *The Control of Pollution Act 1974 (England)* mendefinisikan *hazardous wastes* sebagai berikut : ⁷³⁾

“Poisonous, noxious or polluting matter, which relates to the creation of an environmental hazard; itself defined as causing material risk of death, injury or impairment of health to persons or animals, or as threatening pollution or contamination of surface or underground water supplies”.

Berdasarkan definisi di atas, limbah berbahaya atau limbah B3 adalah semua limbah yang tidak termasuk ke dalam kategori radioaktif, yang karena sifat-sifat reaktif, toxic, eksplosif, dan korosif atau sifat-sifat lainnya dapat menimbulkan bahaya bagi kesehatan manusia maupun lingkungan hidup. Konvensi Basel 1989 tidak membedakan antara limbah yang dihasilkan dari aktivitas kemiliteran dengan non kemiliteran.

Selanjutnya, berdasarkan Pasal 1 ayat (2),(3) & (4) Konvensi Basel 1989, limbah yang berasal dari rumah tangga, sisa-sisa pembakaran limbah rumah tangga,⁷⁴⁾ limbah yang mengandung radioaktif dan limbah yang dihasilkan dari operasi normal suatu kapal tidak tercakup dalam Konvensi Basel 1989. Limbah

⁷²⁾ Mohd. Idris S.M., *Toxic Terror (Dumping of Hazardous Wastes in the Third World)*, Third World Network, 1988, hlm. 98.

⁷³⁾ Michael E. Henstock , *Disposal and Recovery of Municipal Solid Waste (Treatment and Disposal of Toxic and Hazardous Wastes)*, Butterworths: Ann Arbor Science, First Edition, London, 1983, hlm. 169. Konvensi yang khusus mengatur mengenai radioaktif adalah *Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material*.

⁷⁴⁾ Limbah yang berasal dari rumah tangga dan sisa-sisa pembakaran limbah rumah tangga, berdasarkan Pasal 1 ayat (2) Konvensi Basel 1989 disebut sebagai limbah lainnya dan termasuk pada kategori yang ada pada daftar lampiran II Konvensi.

radioaktif merupakan subyek dari sistem pengendalian internasional tapi tidak tercakup dalam Konvensi Basel, karena mengingat sifat ancaman bahayanya sedemikian besar sehingga perlu diatur dengan pengaturan tersendiri.⁷⁵⁾

B. KLASIFIKASI LIMBAH BERBAHAYA

Pada pertemuan ke tiga dalam konferensi antar negara anggota, *Technical Working Group* diminta untuk terus melanjutkan usahanya dalam pengklasifikasian limbah berbahaya dan menentukan karakteristik limbah yang akan menjadi cakupan Konvensi Basel dan terus melanjutkan usahanya untuk mendaftarkan limbah-limbah yang berbahaya dan limbah-limbah yang bukan merupakan subjek atau cakupan Konvensi Basel. Masalah penentuan kriteria-kriteria untuk penggolongan limbah berbahaya ini telah diangkat sebagai pembahasan sejak pertemuan *Contracting Parties* pertama (COP 1) pada bulan Desember 1992.

Pengklasifikasian limbah ini dimaksudkan untuk memudahkan pihak penghasil, pengangkut atau pengolah dalam menangani limbah seperti penyimpanan, transportasi, pencampuran, pembuangan dan memperkecil bahaya kebakaran. Dalam mengklasifikasikan limbah, penghasil harus mengidentifikasi terlebih dahulu karakteristik limbah yang dihasilkannya.

Berikut ini daftar yang dapat digunakan sebagai dasar pengklasifikasian limbah, yaitu :⁷⁶⁾

Daftar A : Limbah yang dimasukkan pada daftar A dikategorikan sebagai limbah berbahaya sesuai Pasal 1 Paragraf 1 (a) pada Konvensi Basel. Oleh karena itu limbah-limbah tersebut termasuk pada kategori yang ada pada Lampiran I dan Lampiran III. Limbah yang ada pada daftar A ini menjadi obyek Konvensi Basel.

⁷⁵⁾ Stefanus Haryanto, "Aspek Hukum Pengelolaan Limbah Beracun", *Pro Justitia*, 1991, hlm. 234.

⁷⁶⁾ I. Rummel Bulska, Op.cit, hlm. 14.

Daftar B : Limbah yang ada pada daftar B tidak akan dikategorikan berbahaya menurut Pasal 1 paragraf 1 (a), kecuali limbah tersebut mengandung bahan yang ada pada Lampiran I dan Lampiran III. Limbah pada daftar B dapat atau dianggap limbah berbahaya oleh peraturan nasional. Dalam hal ini, limbah tersebut akan menjadi obyek program pengendalian Konvensi Basel.

Daftar C : Limbah yang ada pada daftar C merupakan limbah yang tidak termasuk dalam kategori berbahaya dan masih menunggu penggolongan lebih jauh lagi oleh *Technical Working Group*. Oleh karena itu , limbah yang terdapat dalam daftar C hanya sementara saja berada pada daftar tersebut. Limbah pada daftar C yang tidak termasuk kategori Lampiran I tapi mengandung sifat yang ada pada Lampiran III tidak dimasukkan pada daftar A maupun daftar B.

Bahan berbahaya secara konvensional, terbagi ke dalam 7 (tujuh) karakteristik bahan berbahaya, yaitu : ⁷⁸⁾

1. Materi mudah terbakar (*flammable material*) : padat, cair, uap atau gas yang menyala dengan mudah dan terbakar secara cepat bila dipaparkan pada sumber nyala; misalnya jenis pelarut (*solvent*) benzene, ethanol, debu aluminium, gas hidrogen dan metan.
2. Materi yang spontan terbakar (*spontaneously ignitable material*) : padat atau cair yang dapat menyala secara spontan tanpa sumber nyala, misalnya karena perubahan panas, tekanan atau kegiatan oksidasi atau kegiatan lain, misalnya aktivitas mikrobiologis, contoh materi ini misalnya fosfor putih.
3. Peledak (*explosive*) : materi kimia ini dapat meledak, biasanya karena adanya kejutan (*shock*), panas atau mekanisme lainnya. Contoh materi ini misalnya dinamit dan trinitrotoluene (TNT).

⁷⁸⁾ Enri Damanhuri, Op.cit, hlm. ED 2.1. Lebih lanjut, PBB membagi bahan berbahaya berdasarkan sifatnya ke dalam delapan golongan yaitu: Eksplosif; Oksidan; Mudah menyala; Beracun; Korosif; Menimbulkan iritasi; Berbahaya bagi lingkungan;Karsinogenik; teratogenik dan mutagenik. Lihat lebih lanjut, Masnellyarti Hilman, Loc.cit.

4. Pengoksidasi (*oxidizer*) : Materi yang menghasilkan oksigen, baik dalam kondisi biasa atau bila terpapar dengan panas. Contoh materi ini adalah amonium nitrat dan benzoyl peroksida.
5. Materi korosif : padat atau cair seperti asam kuat atau basa kuat, yang dapat membakar dan merusak jaringan kulit bila berkontak dengannya.
6. Materi toksik : racun yang walaupun dalam dosis kecil dapat membunuh atau mengganggu kesehatan, seperti karbon monoksida dan hidrogen sianida.
7. Materi radioaktif : dicirikan dengan transformasi yang berlangsung dalam inti atom, misalnya uranium heksafluorida.

Sedangkan UNEP, menggolongkan limbah berbahaya kedalam 6 (enam) golongan yaitu : ⁷⁹⁾

- a. Mudah meledak (explosive)
- b. Mudah menyala (flammable)
- c. Oksidator (oxidizing agent)
- d. Toksik (toxic hazards)
- e. Korosif (corrosive materials)
- g. Radioaktif (radioactive)

Melihat karakteristik di atas, maka suatu limbah dikatakan sebagai limbah bahan berbahaya, apabila memiliki salah satu karakteristik dari bahan berbahaya tersebut. Bahan yang sifatnya berbahaya tersebut sebagian berada dalam bentuk cair, sebagian lagi berupa gas dan padatan (sludge).

Sedangkan Konvensi Basel mengklasifikasikan limbah berbahaya dengan memberi kode sifat sesuai dengan sistem klasifikasi bahaya yang tercantum dalam Rekomendasi PBB tentang Transportasi Barang Berbahaya (ST/SG/AC.10/1/Rev.5, PBB, New York, 1988), yaitu : ⁸⁰⁾

- H1 mudah meledak;

⁷⁹⁾ Masnellyarti, "Pengertian Pengelolaan Limbah B3", *Makalah kursus Pengelolaan Limbah B3*, Bandung, 1995, hlm.51.

⁸⁰⁾ Lihat Annex III Konvensi Basel 1989.

- H3 cairan yang mudah terbakar;
- H4.1 Zat padat yang mudah terbakar;
- H4.2 Limbah yang dapat mengakibatkan pembakaran secara spontan;
- H4.3 Limbah dimana bila terjadi kontak dengan air akan menimbulkan gas yang mudah terbakar;
- H5.1 Oksidasi;
- H5.2 Organik Peroksida;
- H6.1 Beracun;
- H6.2 Substansi yang menyebabkan infeksi;
- H8 Yang menyebabkan karat;
- H10 Pembebasan gas toksik bila terjadi kontak dengan udara atau air;
- H11 Toksik (tidak langsung atau kronis);
- H12 Ekotoksik; dan
- H13 Mempunyai kemampuan, dengan cara apapun, setelah pembuangan, menghasilkan bahan lain, misalnya pengikisan, yang memiliki semua sifat dalam daftar Annex III.

Melihat klasifikasi limbah bahan berbahaya yang terdapat dalam Konvensi Basel 1989 tersebut, maka karakteristik atau sifat dan komposisi limbahlah yang akan mengklasifikasikan limbah tersebut sebagai limbah berbahaya atau tidak berbahaya.

Pasal 3 Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1995 secara lebih jauh menjelaskan karakteristik limbah B3 adalah eksplosif atau mudah meledak, mudah terbakar, bersifat reaktif, beracun, menular, bersifat merusak dan limbah-limbah lainnya yang setelah diperiksa kadar racunnya ternyata digolongkan sebagai jenis limbah B3. Sedangkan Pasal 4 menjelaskan mengenai jenis limbah B3 berdasarkan sumbernya, yaitu :⁸¹⁾

⁸¹⁾ Masnellyarti, Op.cit, hlm.1. Lihat pula, Kompas, “ Mulai Berlaku Peraturan Pemerintah Mengenai Limbah B3”, 23 Mei 1994, hlm. 8.

1. Sumber tidak spesifik, maksudnya adalah limbah B3 yang bukan berasal dari proses utamanya, tetapi berasal dari kegiatan pemeliharaan alat, pencucian, inhibitor korosi, pelarut kerak, pengemasan dan lain sebagainya. Ada 42 jenis limbah B3 dari sumber yang tidak spesifik, yaitu antara lain aki bekas, limbah minyak disel industri, serat asbes, polychloronates biphenyls (PCB), asam sulfat, metanol, aseton (pelarut pewarna kuku), asam klorida.
2. Limbah B3 yang dihasilkan dari sumber spesifik, maksudnya adalah limbah B3 sisa proses suatu industri atau kegiatan tertentu. Ada 28 jenis limbah B3 dari sumber spesifik, yaitu antara lain limbah B3 yang berasal dari industri pupuk, pengawetan kayu, rumah sakit dan laboratorium. Jenis limbah ini dapat berupa padat, cair atau debu.
3. Limbah B3 dari bahan kimia yang dibuang karena tidak memenuhi spesifikasi, kadaluarsa, tumpahan, dan sisa kemasan. Jenis limbah ini tidak dapat dimanfaatkan atau digunakan lagi. Ada 182 jenis limbah B3 dari bahan kimia yang dibuang karena tidak memenuhi spesifikasi, kadaluarsa, tumpahan, sisa kemasan atau produksi yang gagal ini, yaitu antara lain pestisida mulai dari DDT sampai endrin, metanol, vinil klorida, etil klorida, kloroform, uretan, formaldehida, fenol, kresol.

C. INDUSTRI-INDUSTRI PENGHASIL LIMBAH BERBAHAYA

Ketentuan-ketentuan hukum yang menyangkut bahan berbahaya yang diatur dalam UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dianut pula oleh sektor kegiatan industri. Untuk memperjelas industri apa sajakah yang menghasilkan limbah berbahaya, berikut ini berdasarkan studi yang telah dilakukan oleh Bina Lingkungan Hidup DKI, ada sembilan kelompok besar penghasil limbah berbahaya, delapan kelompok industri skala menengah dan besar, serta satu

kelompok rumah sakit yang juga memiliki potensi menghasilkan limbah berbahaya. Industri-industri penghasil limbah berbahaya itu adalah :⁸²⁾

1. *Industri tekstil dan kulit*, sumber utama limbah berbahaya pada industri tekstil adalah penggunaan zat warna. Beberapa zat warna dikenal mengandung Cr, seperti senyawa $\text{Na}_2\text{Cr}_2\text{O}_7$ atau senyawa $\text{Na}_2\text{Cr}_2\text{O}_4$. Industri batik menggunakan senyawa Naftol yang sangat berbahaya. Senyawa lain dalam kategori B3 adalah H_2O_2 yang sangat reaktif dan HC_10 yang bersifat toksik. Beberapa tahap proses pada industri kulit yang menghasilkan limbah B3 antara lain *washing, soaking, dehairing, limesplating, bathing, pickling, dan degreasing*. Tahap selanjutnya meliputi *tanning, shaving, dan polishing*. Proses tersebut menggunakan perwarna yang mengandung Cr dan H_2SO_4 .
2. *Pabrik kertas dan percetakan*, sumber limbah padat berbahaya di pabrik kertas berasal dari proses pengambilan kembali (*recovery*) bahan kimia yang memerlukan stabilisasi sebelum ditimbun. Sumber limbah lainnya ada pada permesinan kertas, pada pembuangan *boiler* dan proses pematangan kertas yang menghasilkan residu beracun. Setelah residu itu diolah, dihasilkan konsentrat lumpur beracun. Produk sampingan proses percetakan yang dianggap berbahaya dan beracun adalah dari limbah cair pencucian rol film, pembersihan mesin, dan pemrosesan film. Proses ini menghasilkan konsentrat lumpur sebesar 1- 4 % dari volume limbah cair yang diolah. Industri persuratkabaran yang memiliki tiras jutaan eksemplar ternyata memiliki potensial sebagai penghasil limbah berbahaya.
3. *Industri Kimia dasar*, Kelompok industri ini meliputi pabrik pembuat resin, pabrik bahan pengawet kayu, pabrik cat, pabrik tinta, industri gas, pupuk, pestisida, pigmen dan sabun. Limbah cair pabrik resin yang sudah diolah menghasilkan lumpur beracun sebesar 3 - 5 % dari volume limbah cair yang diolah. Pembuatan cat menghasilkan beberapa lumpur cat beracun, baik air baku (*water-base*) maupun zat pelarut (*solvent-base*). Sedangkan industri tinta

⁸²⁾ Kompas, "Industri-Industri Penghasil Limbah B3", 22 September 1994, hlm. 9.

- menghasilkan limbah terbesar dari pembersihan bejana-bejana produksi, baik cairan maupun lumpur pekat. Sementara, timbulnya limbah beracun dari industri pestisida bergantung pada jenis proses pada pabrik itu, yaitu apakah pabrik tersebut hanya membuat bahan atau hanya memformulasikan saja.
4. *Industri farmasi*, Kelompok industri farmasi terbagi ke dalam dua sub kelompok, yaitu sub kelompok pembuatan bahan dasar obat dan sub kelompok formulasi dan pengepakan obat. Umumnya di Indonesia adalah sub kelompok kedua yang tidak begitu membahayakan. Tapi limbah industri farmasi yang memproduksi antibiotik memiliki tingkat bahaya cukup tinggi. Limbah Industri farmasi umumnya berasal dari proses pencucian peralatan dan produksi yang tidak terjual atau kadaluarsa.
 5. *Industri logam dasar*, industri logam dasar non besi, menghasilkan limbah padat dari pengecoran, percetakan dan pelapisan yang menghasilkan limbah cair pekat beracun sebesar 3 % dari volume limbah cair yang diolah. Industri logam untuk keperluan rumah tangga, menghasilkan sedikit cairan *pickling* yang tidak dapat diolah di lokasi pabrik dan memerlukan pengolahan khusus. Selain itu juga terdapat cairan pembersih bahan dan peralatan yang konsentrasinya termasuk kategori limbah berbahaya.
 6. *Industri perakitan kendaraan bermotor*, kelompok industri ini meliputi perakitan kendaraan bermotor seperti mesin, disel dan pembuatan badan kendaraan (karoseri). Limbahnya lebih banyak bersifat padatan, tetapi dikategorikan sebagai limbah non B3. Yang termasuk limbah berbahaya berasal dari proses penyiapan logam (*bondoring*) dan pengecatan yang mengandung logam berat seperti Zn dan Cr.
 7. *Industri baterai kering dan aki*, limbah padat baterai kering yang dianggap berbahaya berasal dari proses filtrasi, sedangkan limbah cairnya berasal dari proses penyegelan. Industri aki menghasilkan limbah cair yang beracun karena menggunakan H₂SO₄ sebagai cairan elektronik.

8. *Rumah Sakit*, menghasilkan dua jenis limbah yaitu padat dan cair, bahkan limbah gas, bakteri maupun virus. Limbah padatnya berupa sisa obat-obatan, bekas pembalut, bungkus obat serta bungkus zat kimia. Sedangkan limbah cairnya berasal dari bekas cucian, sisa-sisa obat atau bahan kimia laboratorium dan lain-lain, Limbah padat atau cair rumah sakit mempunyai karakteristik dapat mengakibatkan infeksi atau penularan penyakit, sebagian juga beracun dan bersifat radioaktif.

Dengan banyaknya industri penghasil limbah berbahaya, maka pengawasan pengelolaan limbah berbahaya harus dilaksanakan sesuai dengan prinsip *from cradle to grave*.

D. PENGELOLAAN LIMBAH BERBAHAYA

Agar perlindungan lingkungan dapat terlaksana, maka diperlukan pengelolaan lingkungan hidup yang baik melalui upaya pelestarian daya tampung lingkungan hidup.⁸³⁾ Pengertian pengelolaan lingkungan hidup adalah upaya terpadu untuk melestarikan fungsi lingkungan hidup yang meliputi kebijaksanaan penataan, pemanfaatan, pengembangan, pemeliharaan, pemulihan, pengawasan dan pengendalian lingkungan hidup.⁸⁴⁾

Dasar hukum pengelolaan limbah berbahaya di Indonesia telah diatur dalam UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Pengelolaan lingkungan hidup yang dilakukan di Indonesia didasarkan pada asas tanggung jawab negara, asas berkelanjutan dan asas manfaat yang bertujuan untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan hidup dalam rangka

⁸³⁾ Berdasarkan Pasal 1 ayat (9) UU RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, pengertian pelestarian daya tampung lingkungan hidup adalah rangkaian upaya untuk melindungi kemampuan lingkungan hidup untuk menyerap zat, energi dan / atau komponen lain yang di buang ke dalamnya.

⁸⁴⁾ Pasal 1 ayat (2) UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

pembangunan manusia Indonesia seutuhnya dan pembangunan masyarakat Indonesia seluruhnya yang beriman dan bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa.⁸⁵⁾ Kebijakan nasional tentang pengelolaan lingkungan hidup ditetapkan oleh Pemerintah dengan memperhatikan nilai agama, adat istiadat dan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat. Berdasarkan ketentuan hukum tersebut, pelaksanaan kebijakan nasional pengelolaan lingkungan hidup dikoordinasikan oleh Menteri Lingkungan Hidup dan dilaksanakan secara terpadu oleh instansi pemerintah sesuai dengan bidang tugas dan tanggung jawab masing-masing, masyarakat serta pelaku pembangunan lain dengan memperhatikan keterpaduan perencanaan dan pelaksanaan kebijakan nasional pengelolaan lingkungan hidup.⁸⁶⁾ Sedangkan salah satu sasaran dari pengelolaan lingkungan hidup adalah terlindunginya negara Kesatuan RI terhadap dampak usaha dan / atau kegiatan di luar wilayah negara yang menyebabkan pencemaran dan / atau perusakan lingkungan Hidup.⁸⁷⁾

Menyadari bahwa limbah berbahaya dan pengangkutannya mempunyai resiko kerusakan terhadap manusia dan lingkungan hidup, maka cara yang paling efektif guna melindungi kesehatan manusia dan lingkungan dari bahaya akibat limbah tersebut adalah dengan mengurangi produksi limbah hingga tingkat minimum dan pengelolaan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan. Oleh karena itu, negara-negara harus mengambil tindakan yang diperlukan guna menjamin bahwa pengelolaan limbah berbahaya termasuk pengangkutannya tetap konsisten dengan perlindungan terhadap kesehatan manusia dan lingkungan hidup.

⁸⁵⁾ Pasal 3 UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Berdasarkan Penjelasan Pasal 3 tersebut, yang dimaksud dengan asas tanggung jawab negara adalah di satu sisi negara menjamin bahwa pemanfaatan sumber daya alam akan memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan mutu hidup rakyat, baik generasi masa kini maupun generasi masa depan. Di lain sisi, negara mencegah dilakukannya kegiatan pemanfaatan sumber daya alam dalam wilayah yurisdiksinya yang menimbulkan kerugian terhadap wilayah yurisdiksi negara lain, serta melindungi negara terhadap dampak kegiatan di luar wilayah negara. Asas keberlanjutan mengandung makna setiap orang memikul kewajibannya dan tanggung jawab terhadap generasi mendatang dan terhadap sesamanya dalam satu generasi. Untuk terlaksananya kewajiban dan tanggung jawab tersebut, maka kemampuan lingkungan hidup harus dilestarikan. Terlestarikannya kemampuan lingkungan hidup menjadi tumpuan terlanjutkannya pembangunan.

⁸⁶⁾ Pasal 9 UU RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

⁸⁷⁾ Pasal 4 huruf f UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Hal tersebut sesuai dengan apa yang ditegaskan dalam Konvensi Basel 1989 dimana pengelolaan limbah berbahaya merupakan tanggung jawab negara anggota.

Berdasarkan Pasal 2 ayat (8) Konvensi Basel 1989, pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya yang berwawasan lingkungan adalah :

“Pengambilan semua langkah praktis untuk menjamin bahwa limbah berbahaya dan limbah lainnya dikelola dengan cara memperhatikan perlindungan bagi kesehatan manusia dan lingkungan terhadap dampak atau pengaruh merugikan yang mungkin ditimbulkan oleh limbah tersebut”.

Sedangkan berdasarkan Pasal 1 ayat (3) Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995, pengelolaan limbah B3 adalah ⁸⁸⁾

“Rangkaian kegiatan yang mencakup penyimpanan, pengumpulan, pengangkutan, pemanfaatan, pengolahan limbah B3 termasuk penimbunan hasil pengolahan tersebut.”

Dalam pengelolaan limbah berbahaya, Indonesia telah memiliki misi pengelolaan limbah berbahaya yaitu mengurangi dan mencegah semaksimal mungkin ditimbulkannya limbah berbahaya dan mengolah limbah berbahaya dengan tepat sehingga tidak menyebabkan terjadinya pencemaran lingkungan dan terganggunya kesehatan manusia.⁸⁹⁾

Agar pengelolaan limbah dapat dilakukan dengan baik, maka diperlukan strategi pengelolaan limbah berbahaya, yaitu :⁹⁰⁾

1. Mempromosikan dan mengembangkan teknik minimasi limbah melalui teknologi bersih, penggunaan kembali limbah, perolehan kembali dan daur ulang.

⁸⁸⁾ Pengertian pengelolaan limbah B3 yang ada pada Pasal 1 ayat (3) Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 sama dengan pengertian pengelolaan limbah yang ada pada penjelasan Pasal 16 UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Uraian lebih lanjut mengenai pengelolaan limbah berbahaya akan dibahas dalam bab selanjutnya.

⁸⁹⁾ PPLI, *Pusat Pengolahan Limbah Industri- B3*, Cileungsi, 1994, hlm.2.

⁹⁰⁾ Masnellyarti Hilman, Op.cit, hlm. 8

2. Memperluas pengetahuan dan menyebarkan informasi mengenai pengaruh dari limbah berbahaya terhadap lingkungan.
3. Menyediakan insentif bagi pihak industri yang melakukan pengelolaan limbah.
4. Membangun fasilitas pusat-pusat pengolahan limbah industri pada lokasi-lokasi yang tepat.
5. Meningkatkan kerjasama antar instansi maupun kerjasama internasional dalam pengelolaan limbah berbahaya.
6. Melaksanakan dan mengembangkan peraturan pengelolaan limbah berbahaya yang ada.

Berkenaan dengan perlindungan lingkungan hidup terhadap kegiatan yang menghasilkan limbah berbahaya, Pemerintah Indonesia telah menegaskan bahwa setiap penanggung jawab usaha dan / atau kegiatan wajib melakukan pengelolaan limbah hasil usaha dan / atau kegiatan⁹¹⁾ serta pengelolaan bahan berbahaya dan beracun.⁹²⁾ Dalam pengelolaan limbah, penanggung jawab usaha dan / atau kegiatan dapat menyerahkan pengelolaan limbah kepada pihak lain. Mengenai pembuangan limbah, Pasal 20 Undang-undang RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, menegaskan bahwa:⁹³⁾

“Setiap orang dilarang melakukan pembuangan limbah ke media lingkungan hidup dan setiap orang dilarang membuang limbah yang berasal dari luar wilayah Indonesia ke media lingkungan hidup manusia tanpa adanya suatu izin.”

Melihat ketentuan Pasal 20 UU RI No. 23 Tahun 1997 tersebut, terlihat bahwa Indonesia telah melakukan upaya perlindungan lingkungan hidup dari

⁹¹⁾ Pasal 16 UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Kewajiban untuk melakukan pengelolaan limbah B3 ditegaskan pula dalam Pasal 6 Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3, yang menyatakan bahwa : “Penghasil limbah B3 wajib melakukan pengolahan limbah B3”.

⁹²⁾ Pasal 17 UU RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

⁹³⁾ Pelarangan pembuangan limbah tanpa izin ditegaskan pula dalam Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3, yang menyatakan bahwa : “Setiap orang atau badan usaha dilarang membuang limbah B3 secara langsung ke dalam air, tanah atau udara”.

limbah berbahaya dengan menegaskan bahwa wilayahnya tidak dijadikan tempat pembuangan limbah dari negara manapun.

E. PRINSIP-PRINSIP PENGELOLAAN LIMBAH BERBAHAYA

Agar dalam pengelolaan limbah berbahaya tidak menimbulkan pencemaran lingkungan dan bahaya bagi kesehatan manusia, maka pengelolaan harus didasarkan pada prinsip pengelolaan limbah berbahaya.

Prinsip-prinsip yang digunakan dalam pengelolaan limbah berbahaya adalah :⁹⁴⁾

1. *Pollution Prevention Principle*, yaitu dalam melindungi lingkungan dari pencemaran akibat pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangannya, maka negara-negara hendaknya dalam pengelolaan limbah berbahaya dapat menerapkan pendekatan yang bersifat pencegahan sesuai dengan kemampuan masing-masing dan apabila terdapat kemungkinan timbulnya kerusakan yang serius dan besar, maka kelangkaan atau kurangnya data yang bersifat ilmiah tidak boleh dijadikan kemungkinan timbulnya kerusakan lingkungan. upaya yang dapat dilakukan oleh negara-negara adalah dengan meminimasi limbah.⁹⁵⁾
2. *Polluter Pays Principle*, yaitu pencemar harus membayar semua biaya yang diakibatkannya.

⁹⁴⁾ PPLI, Loc.cit.

⁹⁵⁾ Prinsip ini tercermin dalam Prinsip ke 15 Deklarasi Rio 1992. Prinsip pencegahan polusi (*Pollution Prevention Principle*) pengertiannya serupa dengan prinsip pencegahan dini (*precautionary principle*) yaitu apabila terdapat ancaman yang berarti atau ancaman adanya kerusakan lingkungan yang tidak dapat dipulihkan, ketiadaan temuan atau pembuktian ilmiah yang konklusif dan pasti tidak dapat dijadikan alasan untuk menunda upaya-upaya untuk mencegah kerusakan lingkungan tersebut. Lihat lebih lanjut, Mas Achmad Santosa, "Aktualisasi Prinsip-Prinsip Pembangunan Berkelanjutan Yang Berwawasan Lingkungan Dalam Sistem Dan Prektek Hukum Nasional", *Jurnal Hukum Lingkungan*, Tahun III No. 1 Tahun 1996, hlm. 10-12. Lihat pula M.W.A Scheffer, "Asas Kehati-hatian dan Asas Pencegahan sebagai Dasar Kebijakan Pengelolaan Lingkungan", *Jurnal Hukum Lingkungan*, Tahun III No. 1 Tahun 1996, hlm.100-110.

3. *From Cradle to Grave Principle*, yaitu pengawasan mulai dari dihasilkannya limbah sampai dibuang atau ditimbunnya limbah berbahaya.⁹⁶⁾
4. Pengolahan dan penimbunan limbah berbahaya diusahakan dilakukan sedekat mungkin dengan sumbernya.
5. *Non Discriminatory Principle*, yaitu semua limbah berbahaya harus diperlakukan sama di dalam pengolahan dan penanganannya.
6. *Sustainable Development*, yaitu pembangunan berkelanjutan.
7. *The principle right to know*, prinsip ini menyatakan orang mempunyai hak untuk mengetahui jika terdapat kondisi atau tindakan yang mungkin akan merusak atau mencemari alam. Kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangannya mempunyai resiko terhadap lingkungan dan kesehatan manusia, maka negara pengimpor limbah berhak untuk mengetahui akibat dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, melalui pemberitahuan pendahuluan yang diberikan oleh Negara pengekspor.⁹⁷⁾

F. PENGERTIAN PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA

Menurut arti katanya, pengangkutan berasal dari kata dasar "*angkut*" yang berarti membawa orang / barang dari suatu tempat ke tempat lain atau membawa barang-barang dengan kendaraan ke tempat lain. *Pengangkutan* artinya hal, cara, hasil atau proses kerja mengangkut.⁹⁸⁾ Jadi dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain. Dengan demikian, apabila dirumuskan dalam definisi, *pengangkutan* adalah:⁹⁹⁾

"Proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan

⁹⁶⁾ Masnellyarti Hilman, "Kebijaksanaan Pengelolaan Limbah B3 di Indonesia", *Makalah Bapedal*, Jakarta, 1991, hlm. 12.

⁹⁷⁾ Prinsip ini tercermin dalam Prinsip ke-19 Deklarasi Rio 1992.

⁹⁸⁾ Badudu-Zain, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1994, hlm. 58.

⁹⁹⁾ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm.19.

ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan”.

Pengertian pengangkutan lainnya diberikan oleh Bambang Winarno sebagai berikut :¹⁰⁰⁾

“Kegiatan pemindahan barang dan/atau penumpang dengan menggunakan alat angkutan bertolak dari suatu tempat tertentu ke tempat tujuan”.

Dalam definisi pengangkutan tersebut, dapat diketahui berbagai aspek yang terlibat dalam pengangkutan, yaitu: ¹⁰¹⁾

1. *Pelaku*, yaitu orang yang melakukan pengangkutan dapat berupa badan usaha atau perorangan.
2. *Alat pengangkutan*, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan.
3. *Barang atau penumpang*, yaitu muatan yang diangkut.
4. *Perbuatan*, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.
5. *Tujuan pengangkutan*, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat.

Sedangkan definisi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dapat kita lihat dalam *Cairo Guidelines and Principles for The Environmentally Sound Management of Hazardous Wastes 1987* yaitu :

¹⁰⁰⁾ Bambang Winarno, “Pokok-Pokok Bahasan tentang Hukum Angkutan, Hak Milik Intelektual dan Hukum Pertanggung”, *Makalah Penataran dan Lokakarya Hukum Perdata, Hukum Dagang dan Hukum Ekonomi*, FH Unibraw, Malang, 1997, hlm. 2.

¹⁰¹⁾ Abdul Kadir Muhammad, Loc.cit.

“Movements means the movement of hazardous wastes from the place at which they are generated until they arrived at an approved site or facility for disposal”.

Pedoman ini belum memberikan ketegasan mengenai rute pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara internasional, tetapi hanya menegaskan bahwa pengangkutan itu dimulai dari tempat penghasil limbah ke tempat limbah itu di buang.

Sedangkan Pasal 2 ayat (3) Konvensi Basel 1989 telah menegaskan bahwa pengangkutan limbah berbahaya paling sedikit melibatkan dua wilayah yurisdiksi negara, yaitu :

“Transboundary movement means any movement of hazardous wastes or other wastes from an area under the national jurisdiction of one State to or through an area under the national jurisdiction of another State or to or through an area not under the national jurisdiction of any Sates, provided at least two States are involved in the movement”.

Dalam Pasal 1 ayat (9) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1995, pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun (limbah B3) didefinisikan sebagai berikut :

“Proses pemindahan limbah B3 dari penghasil dan pengumpul dan/atau ke pengolah termasuk ke tempat penimbunan akhir dengan menggunakan alat angkut”.

Jika melihat perjalanan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, maka para pihak yang terkait dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya adalah :

1. *Negara pengekspor*, yaitu suatu pihak dimana pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan limbah lainnya direncanakan untuk dimulai atau telah dimulai.¹⁰²⁾
2. *Pengekspor*, yaitu setiap individu dibawah yurisdiksi Negara pengekspor yang menyiapkan limbah berbahaya atau limbah lainnya untuk diekspor.¹⁰³⁾

3. *Negara pengimpor*, yaitu suatu pihak yang menjadi tujuan pembuangan limbah atau tujuan lainnya¹⁰⁴⁾ seperti pemuatan sebelum pembuangan ke daerah manapun yang tidak berada dibawah yurisdiksi nasional Negara.
4. *Pengimpor*, yaitu setiap individu dibawah yurisdiksi suatu Negara pengimpor yang menyiapkan limbah berbahaya dan limbah lainnya untuk diimpor. ¹⁰⁵⁾
5. *Negara transit*, yaitu suatu negara, selain negara pengekspor atau pengimpor, dimana pengangkutan lintas batas limbah berbahaya direncanakan akan melintasi negara tersebut. ¹⁰⁶⁾
6. *Penguasa yang berwenang*, yaitu penguasa pemerintah yang ditugaskan oleh negaranya untuk bertanggung jawab di dalam daerah geografis tertentu atau yang menerima pemberitahuan tentang adanya suatu pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan limbah lainnya atau yang menerima informasi lainnya yang berhubungan dengan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan yang memberi jawaban terhadap pemberitahuan tersebut. ¹⁰⁷⁾
7. *Focal Point*, yaitu badan yang berwenang dan bertanggung jawab untuk menerima dan memberikan informasi. ¹⁰⁸⁾
8. *Penghasil*, yaitu setiap individu yang mempunyai aktifitas menghasilkan limbah berbahaya atau limbah lainnya. ¹⁰⁹⁾
9. *Pembuang*, yaitu setiap individu yang kepadanya limbah berbahaya atau limbah lainnya dikapalkan dan yang melaksanakan pembuangan limbah tersebut. ¹¹⁰⁾

¹⁰²⁾ Pasal 2 ayat (10) Konvensi Basel 1989.

¹⁰³⁾ Pasal 2 ayat (15) Konvensi Basel 1989.

¹⁰⁴⁾ Pasal 2 ayat (11) Konvensi Basel 1989.

¹⁰⁵⁾ Pasal 2 ayat (16) Konvensi Basel 1989.

¹⁰⁶⁾ Pasal 2 ayat (12) Konvensi Basel 1989.

¹⁰⁷⁾ Pasal 2 ayat (6) Konvensi Basel 1989.

¹⁰⁸⁾ Pasal 2 ayat (7) Konvensi Basel 1989.

¹⁰⁹⁾ Pasal 2 ayat (18) Konvensi Basel 1989.

10. *Pengangkut*, yaitu setiap badan hukum atau individu yang melaksanakan transportasi limbah berbahaya dan limbah lainnya.¹¹¹⁾

G. PERLINDUNGAN LINGKUNGAN TERHADAP PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA

Setiap orang mempunyai hak untuk menikmati lingkungan hidup yang baik dan sehat serta mempunyai kewajiban untuk memelihara lingkungan hidup agar penggunaannya dapat pula dinikmati oleh generasi sekarang dan generasi yang akan datang. Hal tersebut telah ditegaskan dalam Prinsip ke-1 Deklarasi Stockholm 1972 yang menyatakan bahwa :

“Man has the fundamental right to freedom, equality, and adequate conditions of life, in an environment of a quality that permits a life of dignity and well-being, and he bears a solemn responsibility to protect and improve the environment for present and future generations. In this respect, policies promoting or perpetuating apartheid, racial segregation, discrimination, colonial, and other forms of oppression and foreign domination stand acondemned and must be eliminated”.

Prinsip ke 1 Deklarasi Stockholm tersebut telah diterapkan ke dalam hukum nasional yaitu dalam Pasal 5 ayat (1) dan Pasal 6 ayat (1) Undang-undang RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Dalam kedua pasal tersebut ditegaskan bahwa setiap orang mempunyai hak yang sama atas lingkungan hidup yang baik dan sehat serta setiap orang berkewajiban memelihara kelestarian fungsi lingkungan hidup serta mencegah dan menanggulangi pencemaran dan perusakan lingkungan hidup.

Tuntutan akan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta kewajiban untuk memelihara lingkungan hidup tersebut mempunyai dua fungsi yang berbeda yaitu *fungsi pertama*, dikaitkan pada hak membela diri terhadap gangguan dari luar yang

¹¹⁰⁾ Pasal 2 ayat (19) Konvensi Basel 1989.

menimbulkan kerugian pada lingkungannya, sedangkan *fungsi yang kedua*, dikaitkan dengan hak menuntut dilakukannya sesuatu tindakan agar lingkungan dapat dilestarikan, dipulihkan atau diperbaiki.¹¹²⁾

Lebih lanjut Prinsip ke- 4 Deklarasi Rio 1992 menegaskan bahwa :

“Dalam upaya untuk mewujudkan suatu pembangunan yang berkelanjutan, aspek perlindungan lingkungan harus merupakan bagian integral dari proses pembangunan tersebut dan karenanya hal ini tidak dapat dipandang secara terpisah dari proses termaksud”.

Berdasarkan Encyclopedia of Public International Law, pengertian perlindungan lingkungan adalah ¹¹³⁾

“Environmental protection should be defined as a policy designed to provide the conditions required for the continuation of life and the survival of species”.

Sedangkan dalam Encyclopedia of Environmental Science, pengertian perlindungan lingkungan hidup adalah :¹¹⁴⁾

Environmental Protection is the system or procedure which limit the impairment of the quality of water humans use, of the air they breathe, and of the land that sustains them. It includes the means to control the physical energies of ionizing radiations, sound, air pressure changes, and heat and cold”.

Berdasarkan pengertian di atas, maka perlindungan lingkungan merupakan suatu usaha yang diterapkan untuk menciptakan kondisi-kondisi yang dibutuhkan bagi kelangsungan hidup atau untuk mempertahankan kehidupan species-species di dunia ini.

¹¹¹⁾ Pasal 2 ayat (17)Konvensi Basel 1989.

¹¹²⁾ Steiger, Heinhart et.al, The Fundamental Right to a Decent Environment in Trends in Environmental Policy and Law, dalam Koesnadi Hardjosoemantri, Hukum Tata Lingkungan, Edisi ke tiga, Gadjah Mada University Press, 1988, hlm. 127-128.

¹¹³⁾Encyclopedia of Public International Law, International Relations And Legal Cooperation in General Diplomacy And Consular Relations, Volume 9, Holland Publishing Company, hlm. 120.

¹¹⁴⁾ Encyclopedia of Environmental Science, Second Edition, Mc Graw-Hill Inc, 1980 dalam Emil T. Chanlett, *Environmental Protection*, hlm. 1.

Kewajiban untuk melakukan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dibebankan kepada negara-negara sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 192 Konvensi Hukum Laut 1982. Perlindungan lingkungan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya lebih ditekankan pada perlindungan lingkungan laut, salah satunya adalah perlindungan sumber daya alam hayati laut.¹¹⁵⁾ Hal tersebut disebabkan karena pengangkutan lintas batas limbah berbahaya pada umumnya dilakukan dengan menggunakan media laut.

Dalam kaitannya dengan perlindungan sumber daya alam hayati di laut, perlu diperhatikan UU RI No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati Dan Ekosistemnya. Dalam UU tersebut ditegaskan bahwa konservasi sumber daya alam hayati¹¹⁶⁾ dan ekosistemnya merupakan tanggung jawab dan kewajiban Pemerintah serta masyarakat.¹¹⁷⁾ Konservasi sumber daya alam hayati berasaskan pelestarian kemampuan dan pemanfaatan sumber daya alam hayati dan ekosistemnya secara serasi dan seimbang.¹¹⁸⁾ Sedangkan tujuan dari konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya adalah terwujudnya kelestarian sumberdaya alam hayati serta keseimbangan ekosistemnya sehingga dapat lebih mendukung upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat dan mutu kehidupan

¹¹⁵⁾ Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) UU RI No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati Dan Ekosistemnya, sumber daya alam hayati adalah unsur-unsur hayati di alam yang terdiri dari sumber daya alam nabati (tumbuhan) dan sumber daya alam hewani (satwa) yang bersama dengan unsur nonhayati disekitarnya secara keseluruhan membentuk ekosistem.

¹¹⁶⁾ Pengertian konservasi sumber daya alam hayati berdasarkan Pasal 1 ayat (2) UU RI No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati Dan Ekosistemnya adalah pengelolaan sumber daya alam hayati yang pemanfaatannya dilakukan secara bijaksana untuk menjamin kesinambungan persediaannya dengan tetap memelihara dan meningkatkan kualitas keanekaragaman dan nilainya.

¹¹⁷⁾ Pasal 4 UU RI No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati Dan Ekosistemnya.

¹¹⁸⁾ Pasal 2 UU RI No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati Dan Ekosistemnya.

manusia.¹¹⁹⁾ Konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya dilakukan melalui kegiatan :¹²⁰⁾

- perlindungan sistem penyangga kehidupan, meliputi usaha-usaha dan tindakan-tindakan yang berkaitan dengan perlindungan antara lain perlindungan pantai;
- pengawetan keanekaragaman jenis tumbuhan dan satwa beserta ekosistemnya. Usaha dan tindakan konservasi ditujukan untuk menjamin keanekaragaman jenis tumbuhan dan satwa melalui penjagaan agar unsur-unsur tersebut tidak punah dengan tujuan agar masing-masing unsur dapat berfungsi dalam alam dan agar senantiasa siap untuk sewaktu-waktu dimanfaatkan bagi kesejahteraan manusia; serta
- pemanfaatan secara lestari sumber daya alam hayati dan ekosistemnya. Usaha pemanfaatan secara lestari sumber daya alam hayati dan ekosistemnya pada hakekatnya merupakan usaha pengendalian atau pembatasan dalam pemanfaatan sumber daya alam hayati dan ekosistemnya sehingga pemanfaatan tersebut dapat dilakukan secara terus menerus pada masa mendatang.

Dengan demikian, perlindungan lingkungan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya merupakan suatu usaha dengan mengambil tindakan-tindakan yang dibutuhkan untuk melindungi lingkungan hidup (sumber daya alam hayati dan ekosistemnya) yang berada di bawah yurisdiksi nasionalnya dari pencemaran yang diakibatkan oleh kegiatan pengangkutan limbah, seperti pembuangan limbah secara tidak sah ke laut. Oleh karena itu perlindungan lingkungan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, membutuhkan adanya sistem pengawasan yang ketat terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya melalui kerjasama antara negara-negara.

¹¹⁹⁾ Pasal 3 UU RI No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati Dan Ekosistemnya.

¹²⁰⁾ Pasal 5 UU RI No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati Dan Ekosistemnya.

BAB III

PENGATURAN DAN MEKANISME PENGAWASAN SECARA INTERNASIONAL terhadap PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA

A. PENGATURAN HUKUM INTERNASIONAL YANG BERKAITAN DENGAN PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA

1. International Convention For The Prevention Of Pollution Of The Sea 1973 / 1978 (MARPOL 1973 / 1978)

Dengan meningkatnya intensitas pelayaran yang mengangkut bahan-bahan berbahaya, maka perlu dilakukan upaya pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya agar tidak menimbulkan pencemaran atau kerusakan lingkungan laut yang lebih parah. Oleh karena itu, *International Maritime Organization (IMO)*¹²¹⁾ mengupayakan agar pengangkutan bahan-bahan berbahaya tidak mengganggu kesehatan manusia, kelestarian lingkungan laut dan pantai serta dihormatinya pelayaran internasional¹²²⁾ melalui pengaturan mengenai pengawasan pencemaran dari bahan-bahan cair berbahaya dalam bentuk curah pada Annex II dan pengaturan pencegahan pencemaran laut oleh bahan-bahan yang merugikan dalam bentuk terbungkus, dalam peti kemas dan tanki lepas atau mobil-mobil tanki serta gerbong-gerbong tanki pada Annex III.

Pengaturan pengawasan pencemaran dari bahan-bahan cair berbahaya dalam bentuk curah pada Annex II, bertujuan untuk mencegah pencemaran oleh zat-zat cair berbahaya (*Noxious Liquid Substance/ NLS*) yang diangkut melalui laut dalam jumlah besar dan mengurangi sekecil-kecilnya kemungkinan terdapatnya akibat kecelakaan laut dari kapal-kapal pengangkut bahan-bahan berbahaya dalam jumlah besar.¹²³⁾ Untuk mencapai tujuan tersebut, kapal-kapal harus menjamin bahwa setelah pembongkaran muatan bahan-bahan berbahaya tidak dibenarkan berlayar, kecuali residu muatan dalam tanki-tanki dan saluran-

¹²¹⁾ IMO adalah organisasi internasional yang berkompeten dalam bidang perlindungan lingkungan laut.

¹²²⁾ St. Haryanto, supra note 9, hlm.45.

¹²³⁾ Sammy Rosadhi, supra note 31, Loc.cit

saluran pipa yang berhubungan dengan pengeluaran bahan-bahan tersebut telah dibersihkan dan dikurangi sampai jumlah tertentu.

Bahan-bahan berbahaya berdasarkan Regulation 3 Annex II terbagi ke dalam empat kelompok sesuai tingkatan bahaya yang dimilikinya. Kategorisasi bahan-bahan berbahaya tersebut adalah sebagai berikut :

- *Kategori A* adalah bahan-bahan cair yang merusak¹²⁴⁾ yang jika dibuang ke laut dari kegiatan-kegiatan pembersihan tanki atau pembuangan tolakbara (ballast) *menimbulkan bahaya yang besar* bagi sumber hayati laut atau kesehatan manusia atau merusak kenyamanan dan peruntukan laut lainnya yang sah. Oleh karenanya dibenarkan untuk melakukan tindakan-tindakan penanggulangan pencemaran secara khusus. Kategori ini dinyatakan dalam derajat bahaya empat termasuk bahan-bahan tertentu yang *agak berbahaya* bagi kehidupan air yang dinyatakan dalam derajat bahaya tiga.
- *Kategori B* adalah bahan-bahan cair yang merusak, yang apabila dibuang ke laut dari kegiatan-kegiatan pembersihan tanki atau pembuangan tolakbara *akan membahayakan* sumber-sumber hayati laut, kesehatan manusia, merusak kenyamanan dan peruntukan laut lainnya yang sah. Oleh karenanya dibenarkan untuk melakukan tindakan-tindakan penanggulangan pencemaran khusus. Kategori B mempunyai daya tahan satu minggu untuk terbioakumulasi dan dapat menodai bahan pangan laut. Kategori ini dinyatakan dalam derajat bahaya tiga termasuk bahan-bahan tertentu yang *sedikit berbahaya* bagi kehidupan di dalam air yang dinyatakan dalam derajat bahaya dua.
- *Kategori C* adalah bahan-bahan cair yang merusak, yang jika dibuang ke laut dari kegiatan-kegiatan pembersihan tanki atau pembuangan tolakbara *akan menimbulkan bahaya yang kurang berarti* bagi sumber-sumber hayati laut, kesehatan manusia atau menyebabkan *kerusakan yang kurang berarti* bagi kenyamanan dan peruntukan laut yang sah. Oleh karenanya memerlukan cara kerja khusus. Kategori C dinyatakan dalam derajat bahaya dua, termasuk bahan-bahan tertentu yang secara praktis *tidak bersifat berbahaya* terhadap kehidupan air yang dinyatakan dalam derajat bahaya satu.

¹²⁴⁾ Berdasarkan Peraturan 1 ayat (6) Marpol 1973/1978 yang dimaksud dengan bahan-bahan cair yang merusak adalah setiap bahan yang disebutkan di dalam Tambahan II Lampiran peraturan pengawasan pencemaran oleh bahan-bahan cair beracun curahan atau berdasarkan ketentuan-ketentuan Peraturan 3 ayat (4) yang ditetapkan untuk sementara waktu masuk ke dalam kategori A, B, C atau D.

- *Kategori D* adalah bahan-bahan cair yang secara praktis *tidak bersifat berbahaya* terhadap kehidupan air, kesehatan manusia, dan kenyamanan serta peruntukan laut lainnya yang sah. Kategori D dinyatakan dalam derajat bahaya satu termasuk bahan-bahan cair yang mengakibatkan terjadinya endapan di dasar laut.

Penanganan bahan-bahan yang tercantum dalam Annex II ini perlu dicantumkan dalam Buku Catatan Muatan (*Cargo Record Book*) untuk pengawasan oleh instansi yang berwenang sebagai persyaratan dari Konvensi tersebut. Buku Catatan Muatan ini harus ada pada setiap kapal sebagai bagian dari buku harian kapal resmi. Buku Catatan Muatan tersebut harus berisi laporan mengenai kegiatan-kegiatan atau operasi-operasi sebagai berikut :¹²⁵⁾

- pemuatan muatan;
- pembongkaran muatan;
- pemindahan muatan;
- pemindahan muatan, sisa-sisa muatan atau campuran-campuran yang mengandung muatan ke tangki limbah;
- pembersihan tangki-tangki muatan;
- pemindahan dari tangki-tangki limbah;
- pengisian tolakbara ke tangki-tangki muatan;
- pemindahan air tolakbara kotor;
- pembuangan ke laut sesuai dengan Peraturan 5 Lampiran Peraturan Pengawasan Pencemaran Oleh Bahan-Bahan Cair Beracun Curah.

Selain itu Buku Catatan Muatan harus mencatat kegiatan pembuangan dari bahan cair yang merusak atau campuran yang mengandung bahan cair yang merusak baik yang disengaja atau karena kecelakaan dengan disertai keadaan dan alasan-alasan pembuangan tersebut.¹²⁶⁾ Laporan kegiatan-kegiatan tersebut di atas harus dicatat dengan lengkap dan ditandatangani oleh Perwira atau nahkoda kapal yang bertugas dalam operasi yang bersangkutan. Laporan tersebut harus dalam bahasa resmi dari negara benderanya.¹²⁷⁾ Lebih lanjut, bilamana seorang surveyor yang ditunjuk atau yang dikuasakan oleh Pemerintah Negara Anggota

¹²⁵⁾ Peraturan 9 ayat (2) Lampiran II Peraturan Pengawasan Pencemaran Oleh Bahan-Bahan Cair Beracun Curah.

¹²⁶⁾ Peraturan 9 ayat (3) Lampiran II Peraturan Pengawasan Pencemaran Oleh Bahan-Bahan Cair Beracun Curah.

¹²⁷⁾ Peraturan 9 ayat (5) Lampiran II Peraturan Pengawasan Pencemaran Oleh Bahan-Bahan Cair Beracun Curah.

Konvensi untuk mengawasi setiap operasi dan telah memeriksa sebuah kapal, maka surveyor tersebut harus melakukan pencatatan yang layak di Buku Catatan Muatan.¹²⁸⁾

Buku Catatan Muatan tersebut harus disimpan di suatu tempat yang mudah untuk diperiksa dan harus disimpan untuk jangka waktu dua tahun setelah pencatatan terakhir dilakukan.¹²⁹⁾ Sebagai kontrol dari Pemerintah, maka pejabat yang berwenang dari Negara Anggota boleh :¹³⁰⁾

- memeriksa Buku Catatan Muatan di setiap kapal selagi kapal berada dipelabuhannya;
- membuat salinan dari setiap catatan di dalam Buku Catatan Muatan tersebut; serta
- meminta agar nahkoda kapal itu membuat pernyataan bahwa salinan itu adalah salinan yang benar, sehingga salinan tersebut dapat dijadikan bukti dalam proses hukum.

Untuk bahan-bahan cair ini PBB telah membuat daftar dan mengkategorikannya melalui nomor-nomor tertentu dan membuat daftar bahan-bahan yang banyak diangkut dalam bentuk curah di seluruh dunia.¹³¹⁾ Negara bendera kapal harus memberikan syarat-syarat yang ketat pada pengangkutan bahan-bahan cair berbahaya yang belum termasuk dalam daftar nomor PBB dan rincian bahan-bahan yang tidak termasuk dalam daftar PBB harus diserahkan kepada IMO untuk segera diketahui oleh negara peserta lainnya.

Untuk mencegah terjadinya pencemaran laut dan terlaksananya peraturan pada Annex II, maka Konvensi menganjurkan kepada negara-negara peserta untuk melakukan pengawasan terhadap kemungkinan pencemaran laut yang ditimbulkan oleh bahan-bahan berbahaya, dengan menunjuk atau memberi kuasa kepada para surveyor untuk melakukan pengawasan.¹³²⁾ Pengawasan yang dilakukan oleh surveyor tersebut meliputi pengawasan di pelabuhan-pelabuhan dan pengawasan terhadap persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi di atas kapal dengan cara memeriksa buku catatan muatan jika kapal singgah di pelabuhan atau terminal lepas pantai negara peserta.

Kewajiban untuk melakukan pengawasan terhadap pencemaran oleh bahan-bahan cair beracun tersebut dibebankan pada tiga pihak yaitu :

¹²⁸⁾ Peraturan 9 ayat (4) Lampiran II Peraturan Pengawasan Pencemaran Oleh Bahan-Bahan Cair Beracun Curah.

¹²⁹⁾ Peraturan 9 ayat (6) Lampiran II Peraturan Pengawasan Pencemaran Oleh Bahan-Bahan Cair Beracun Curah.

¹³⁰⁾ Peraturan 9 ayat (7) Lampiran II Peraturan Pengawasan Pencemaran Oleh Bahan-Bahan Cair Beracun Curah.

¹³¹⁾ Lihat tambahan II dan III dari Annex II MARPOL 1973 / 1978.

¹³²⁾ Peraturan 8 ayat (1) Annex II MARPOL 1973 / 1978.

1. Kewajiban negara peserta Konvensi untuk menunjuk atau memberi wewenang kepada surveyor-surveyor untuk melakukan pengawasan sesuai dengan prosedur pengawasan yang telah dikembangkan oleh IMO.
2. Kewajiban negara-negara pelabuhan untuk melaporkan kepada IMO bila kepada kapal-kapal diberikan keringanan-keringanan dari syarat-syarat pencucian yang diwajibkan.
3. Kewajiban nahkoda kapal untuk menjamin dipenuhinya syarat-syarat pembuangan sesuai dengan ketentuan Regulation 5 ¹³³⁾ dan pengisian buku catatan muatan sesuai dengan Regulation 9. ¹³⁴⁾

Sedangkan langkah-langkah pengawasan yang diatur dalam Regulation 8 memuat persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi di kapal dan di pelabuhan-pelabuhan setelah pembongkaran bahan-bahan berbahaya dalam kategori A, B, C, dan D, yaitu:

A. Persyaratan untuk pengangkutan bahan cair kategori A di semua daerah:

- Jika muatan dibongkar sebagian atau seluruhnya tetapi tanki tidak dibersihkan, maka harus dilakukan pencatatan pada buku catatan muatan termasuk setiap pemompaan dan pemindahannya.
- Jika tanki harus dicuci, air bekas pencucian harus dibuang ke fasilitas penampungan dengan konsentrasi air buangan sesuai dengan lampiran II Annex II MARPOL 1973 / 1978 atau sampai kosong.
- Jika akan melakukan pembuangan ke laut, sisa bahan cair berbahaya tersebut harus diencerkan dengan air dengan volume lebih dari 5 % kapasitas volume tanki.

B. Persyaratan untuk pengangkutan bahan cair kategori B di daerah khusus ¹³⁵⁾ dan di luar daerah khusus:

1. Persyaratan yang harus dipenuhi di daerah khusus adalah :

- Apabila isi tanki dibongkar seluruhnya atau sebagian tetapi tidak dibersihkan, maka harus dilakukan pencatatan di buku catatan muatan.

¹³³⁾ Peraturan 5 Annex II MARPOL 1973 /1978 mengatur mengenai pembuangan bahan-bahan cair yang merusak.

¹³⁴⁾ Peraturan 9 Annex II MARPOL 1973 /1978 mengatur mengenai buku catatan muatan.

¹³⁵⁾ Berdasarkan Lampiran II Peraturan Pengawasan Pencemaran Oleh Bahan-Bahan Cair Beracun Curah, daerah khusus adalah wilayah laut yang karena alasan-alasan teknis, kondisi oseanografi dan ekologi serta sifat-sifat khusus lalu lintas angkutannya perlu adanya cara-cara khusus dalam penanganannya guna mencegah pencemaran laut oleh bahan-bahan cair yang merusak. Daerah-daerah khusus tersebut adalah daerah Laut Baltik dan daerah Laut Hitam.

- Apabila tanki tidak dibersihkan, setiap pemompaan atau pemindahan muatan ke tanki lain harus dicatat dalam buku catatan muatan.
 - Jika tanki harus dicuci, maka harus diencerkan dengan air sebanyak lebih dari 5 % dari kapasitas isi tanki. Selanjutnya bekas air cucian dibuang ke fasilitas penampungan, hingga tanki pompa dan seluruh pipa sambungan menjadi kering.
 - Jika kadar bahan sisa setelah diencerkan akan dibuang ke laut, maka kadar air buangan tidak lebih dari 1 ppm.
2. Persyaratan untuk pengangkutan bahan-bahan kategori B di luar daerah khusus adalah :
- Jika saluran pipa muatan harus dibersihkan atau dikeringkan, jumlah bahan yang tertinggal tidak melebihi jumlah maksimum yang boleh dibuang yaitu 1/3000 kapasitas tanki dalam meter kubik.

C. Persyaratan untuk pengangkutan bahan cair kategori C di daerah khusus dan di luar daerah khusus:

- Jumlah bahan yang tertinggal, jika akan dibuang tidak lebih dari maksimum satu meter kubik atau 1/3000 kapasitas isi tanki dalam meter kubik untuk wilayah khusus dan tiga meter kubik atau 1/1000 kapasitas isi tanki dalam meter kubik untuk pembuangan di luar daerah khusus.
- Jika hendak dibuang ke laut, jumlah bahan yang tertinggal harus diencerkan dengan air sebanyak 5% dari kapasitas isi tanki.
- jika tanki harus dibersihkan di pelabuhan, maka bekas cucian tanki harus dibuang ke fasilitas penampungan dan dicatat pada buku catatan muatan.
- Jika telah melakukan pembongkaran di daerah khusus bahan sisa cucian tanki harus ditahan dan dibuang di luar daerah khusus sepanjang memenuhi persyaratan pembuangan.

D. Persyaratan untuk pengangkutan bahan cair kategori D di semua daerah:

- Jika isi tanki dibongkar seluruh atau sebagian tetapi tidak dibersihkan, maka harus dilakukan pencatatan pada buku catatan muatan.

- Jika tanki harus dibersihkan, maka sistem pipa sambungan harus dikeringkan. Jika hendak dilakukan pembuangan maka harus diencerkan dengan air sebanyak 5% dari seluruh kapasitas tanki.
- Jika bekas cucian tidak dibuang, maka segala kegiatan pemindahan intern di kapal harus dilakukan pencatatan.

Adanya pengaturan persyaratan yang harus dipenuhi di pelabuhan-pelabuhan setelah pembongkaran bahan-bahan berbahaya dalam kategori A, B, C, dan D itu berkaitan dengan sifat bahaya dari bahan yang diangkut dan baku mutu lingkungan laut. Baku mutu lingkungan laut ini diperlukan untuk mengetahui sampai seberapa jauh tingkat pencemaran yang telah terjadi. Apabila keberadaan suatu unsur pada suatu lingkungan telah melewati nilai baku mutu, maka unsur itu dapat digolongkan sebagai unsur pencemar.

Annex III mengatur pencegahan pencemaran laut oleh bahan-bahan yang merugikan dalam bentuk terbungkus dalam peti kemas dan tanki lepas atau mobil-mobil tanki serta gerbong-gerbong tanki. Pengertian bahan yang merugikan adalah setiap bahan yang jika dimasukkan ke lingkungan laut dapat membahayakan kesehatan manusia, merugikan sumber-sumber hayati laut dan kehidupan di laut, merusak keindahan atau terganggunya penggunaan-penggunaan laut lainnya.¹³⁶⁾

Mengenai larangan pencemaran, kapal-kapal yang mengangkut bahan-bahan yang merugikan dilarang melakukan pembuangan ke laut dan kapal-kapal tersebut harus menjamin bahwa wadah-wadah yang dipakai untuk pengangkutan tidak mengandung bahan sisa yang membahayakan lingkungan laut. Larangan tersebut ditegaskan dalam Regulation 7 ayat (1) yaitu :

“Discharge by jettisoning of harmful substances carried in packaged forms, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons shall be prohibited...”

Walaupun telah ada upaya-upaya pelarangan pencemaran, namun pencemaran lingkungan laut oleh bahan-bahan yang merugikan dapat terjadi karena kealpaan dalam penanganan muatan, pengangkutan dan pembuangan dalam kasus kecelakaan sebagai upaya untuk menjamin keselamatan kapal dan keselamatan jiwa awak kapal atau penumpang kapal.¹³⁷⁾ Oleh karena itu, dalam Annex III diatur mengenai persyaratan-persyaratan proses

¹³⁶⁾ Pasal 2 ayat (2) Marpol 1973/ 1978.

¹³⁷⁾ G. R. J. Timmagenis, *International Control of Marine Pollution*, Oseana Publication. Inc Dobbs Ferry, New York, 1980, hlm. 444.

pengemasan, penandaan dan pemberian label, pendokumentasian, penataan muatan dan pembatasan jumlah muatan yang boleh diangkut. Untuk melengkapi persyaratan yang ada pada Annex III tersebut, maka negara anggota Konvensi dapat menetapkan persyaratan terperinci mengenai pengangkutan bahan yang merugikan guna mencegah atau mengurangi pencemaran lingkungan laut oleh bahan-bahan yang merugikan.¹³⁸⁾ Kemudian dalam pengangkutan bahan-bahan yang merugikan, nahkoda kapal dan pemilik kapal atau perwakilannya wajib memberitahukan kepada negara tujuan pengangkutan sekurang-kurangnya 24 jam sebelum pembongkaran muatan bahan tersebut.¹³⁹⁾ Persyaratan-persyaratan ini diberlakukan karena adanya larangan pengangkutan bahan-bahan yang merugikan melalui laut, kecuali dipenuhinya persyaratan dari Annex III dan persyaratan dari peraturan-peraturan pemerintah negara peserta.¹⁴⁰⁾ Untuk memperjelas persyaratan-persyaratan proses pengemasan, penandaan dan pemberian label, pendokumentasian, penataan muatan dan pembatasan jumlah muatan yang boleh diangkut, berikut ini diuraikan satu persatu mengenai :

- Pembungkusan

Pembungkusan atau pengemasan bahan-bahan yang merugikan dalam peti-peti kemas, tanki-tanki lepas dan mobil-mobil tanki serta gerbong-gerbong tanki harus memadai untuk mengurangi bahaya bagi lingkungan laut dengan benar-benar memperhatikan isinya.¹⁴¹⁾ Pembungkusan bahan yang merugikan disesuaikan dengan sifat barang yang akan dikemas serta kekuatan bahan pengemas itu sendiri. Kurang baiknya proses pembungkusan akan berakibat fatal, karena jenis barang yang diangkut memiliki sifat merusak terhadap barang jenis lain.¹⁴²⁾

- Penandaan dan Pelabelan

Bungkusan yang berisi bahan yang merugikan yang diangkut dalam kapal secara sendiri-sendiri atau dalam unit-unit atau dalam peti-peti kemas, tangki-tanki lepas atau mobil-

¹³⁸⁾ Peraturan 1 ayat (3) Annex III MARPOL 1973 / 1978.

¹³⁹⁾ Peraturan 8 Annex III MARPOL 1973 / 1978.

¹⁴⁰⁾ Peraturan 1 ayat (2) Annex III MARPOL 1973 / 1978.

¹⁴¹⁾ Peraturan 2 Annex III MARPOL 1973 / 1978.

¹⁴²⁾ Radik Purba, *Angkutan Muatan Laut*, Jilid 3, Bharata Karya Aksara, Jakarta, 1981, hlm.115.

mobil tanki dan gerbong-gerbong tanki harus ditandai dengan tanda yang tahan lama dengan nama teknis yang tepat dan selanjutnya ditandai dengan label khusus atau cetakan label yang menyatakan bahwa isinya berbahaya.¹⁴³⁾ Penandaan dan pelabelan ini penting bukan hanya sebagai identitas saja, tetapi berguna juga sebagai tanda perlindungan dan peringatan mengenai sifat-sifat bahan-bahan tersebut.¹⁴⁴⁾

- Dokumentasi

Dokumen-dokumen pengapalan yang diberikan oleh pengirim barang harus selalu ada di kapal dan harus ditunjukkan apabila dilakukan pemeriksaan oleh petugas pelabuhan negara peserta konvensi. Dokumen tersebut harus berisi keterangan atau pernyataan mengenai keadaan barang dalam keadaan baik untuk diangkut, barang telah diberi label secara tepat dan aman bagi lingkungan laut.¹⁴⁵⁾ Selain itu kapal yang mengangkut bahan-bahan yang merugikan harus memiliki daftar atau manifes khusus yang menyebutkan bahan-bahan yang merugikan yang ada di kapal serta penjelasan mengenai letak penyimpanan barang-barang tersebut.¹⁴⁶⁾ Salinan dokumen pengangkutan bahan yang merugikan ini harus ditembuskan kepada pemilik kapal atau wakilnya sampai bahan-bahan yang merugikan itu dibongkar. Adanya dokumen pengangkutan ini akan mempermudah pemeriksaan kebenaran barang yang diangkut sewaktu pemeriksaan dilakukan oleh petugas pelabuhan negara peserta atau oleh pihak penerima barang.

- Penataan Muatan

Penataan muatan bahan yang merugikan di kapal harus dilakukan dengan tujuan untuk mengurangi bahaya-bahaya yang mungkin timbul bagi lingkungan laut, kesehatan manusia di kapal dan keselamatan kapal.¹⁴⁷⁾

- Pembatasan Jumlah Muatan

¹⁴³⁾ Peraturan 3 Annex III MARPOL 1973 / 1978.

¹⁴⁴⁾ Ibid, hlm.199.

¹⁴⁵⁾ Peraturan 4 ayat (2) Annex III MARPOL 1973 / 1978.

¹⁴⁶⁾ Peraturan 4 ayat (3) Annex III MARPOL 1973 / 1978.

¹⁴⁷⁾ Peraturan 5 Annex III MARPOL 1973 / 1978.

Adanya pembatasan jumlah muatan ini harus didasarkan pada alasan-alasan ilmiah dan teknis yang kuat. Dalam pembatasan jumlah muatan tersebut, pertimbangan-pertimbangan yang layak harus diberikan terhadap ukuran, konstruksi dan perlengkapan kapal maupun kemasan serta sifat bahan yang bersangkutan.¹⁴⁸⁾ Pembatasan jumlah muatan dilakukan oleh petugas di negara pelabuhan pengirim atau oleh nahkoda kapal itu sendiri.

Berkaitan dengan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, Konvensi Basel 1989 telah mensyaratkan pula bahwa limbah berbahaya yang akan diangkut harus dikemas, diberi label dan dipindahkan sesuai dengan cara yang dapat diterima secara umum dan yang diakui oleh peraturan dan standar internasional dalam bidang pengemasan, pelabelan dan transportasi.¹⁴⁹⁾ Keharusan pemberian simbol dan label tersebut diatur pula dalam Pasal 29 ayat (1) Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun, yang menyatakan bahwa :

“Setiap kemasan limbah B3 wajib diberi simbol dan label yang menunjukkan karakteristik dan jenis limbah B3”.

Penetapan simbol dan label untuk setiap jenis limbah tersebut dilakukan oleh Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal).¹⁵⁰⁾

2. International Convention For Safety Of Life At Sea (SOLAS 1974)

The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974) merupakan hasil pembaharuan dari SOLAS 1929, SOLAS 1948, dan SOLAS 1960. Diadakannya pembaharuan-pembaharuan itu disebabkan karena banyaknya perubahan sebagai akibat dari kemajuan teknis di bidang perkapalan sehingga dirasakan perlu untuk mengadakan penyesuaian ketentuan-ketentuan SOLAS pada keadaan yang baru.¹⁵¹⁾

Konvensi yang mengatur berbagai aspek keselamatan di laut ini terdiri atas 14 pasal, yang mengatur hal-hal sebagai berikut :¹⁵²⁾

¹⁴⁸⁾ Peraturan 6 Annex III MARPOL 1973 / 1978.

¹⁴⁹⁾ Pasal 4 ayat (7b) Konvensi Basel 1989.

¹⁵⁰⁾ Pasal 29 ayat (2) Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3.

¹⁵¹⁾ Mochtar Kusumaatmadja, supra note 30, hlm. 7. Lihat pula Nagendra Singh, *International Convention of Merchant Shipping*, London, Steven and Sons, 1963, hlm. 144.

¹⁵²⁾ Ibid.

- Konstruksi kapal, termasuk bagian-bagian kecilnya, keseimbangan, peralatan, mesin, dan instalasi listrik serta perlindungan bahaya kebakaran;
- Peralatan keselamatan, seperti sekoci dan lain-lain alat penolong;
- Komunikasi radio, termasuk radiotelegraphi dan radiotelpon;
- Keselamatan pelayaran;
- Pengangkutan gandum;
- Pengangkutan barang-barang berbahaya;
- Kapal-kapal bertenaga nuklir; dan
- Penelitian serta pemberian sertifikat.

SOLAS mempunyai lampiran yang memuat Peraturan-Peraturan SOLAS dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Konvensi. Ketentuan yang berkaitan dengan pengangkutan barang-barang berbahaya diatur dalam Bab VII Peraturan 2 yang terdiri dari 8 Peraturan (*regulations*). Dalam bab tersebut muatan berbahaya dibagi kedalam kelas-kelas, yaitu :

- Kelas 1 : Bahan peledak
- Kelas 2 : Gas-gas
- Kelas 3 : Zat-zat cair yang dapat menyala
- Kelas 4.1 : Zat-zat padat yang dapat menyala
- Kelas 4.2 : Zat-zat padat yang dapat menyala atau zat-zat yang mudah terbakar
- Kelas 5.1 : Zat-zat yang beroksidasi
- Kelas 5.2 : Peroksida-peroksida organik
- Kelas 6.1 : Zat-zat beracun
- Kelas 6.2 : Zat-zat penular
- Kelas 7 : Zat-zat radioaktif
- Kelas 8 : Zat-zat yang bersifat korosif

Pengemasan muatan berbahaya berdasarkan kelas-kelasnya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :¹⁵³⁾

1. Dikerjakan dengan sungguh-sungguh dan dalam keadaan baik;
2. Mampu bertahan terhadap resiko-resiko yang dapat terjadi di dalam pengangkutan laut; dan

¹⁵³⁾ Lampiran SOLAS 1974 Bab VII, Peraturan 3.

3. Ditempatkan pada tempat yang aman sesuai dengan sifat muatan yang bersangkutan.

Wadah yang berisi muatan berbahaya harus diberi tanda dengan nama kelas sehingga sifat berbahaya muatan tersebut menjadi jelas. Dengan demikian penanganannya disesuaikan dengan kelas dari muatan berbahaya yang bersangkutan.

3. Konvensi Hukum Laut 1982

Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya berarti perpindahan limbah berbahaya dari suatu daerah yang berada dibawah yurisdiksi nasional suatu negara ke atau melalui suatu daerah dibawah atau yang berada dibawah yurisdiksi nasional negara lain.¹⁵⁴⁾ Bila pengangkutan tersebut melintasi perairan kepulauan, perairan pedalaman, selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, atau laut teritorial suatu negara, maka negara tersebut mempunyai kedaulatan serta kekuasaan untuk menjalankan yurisdiksinya. Kekuasaan tersebut meliputi kekuasaan untuk mengatur tentang kemungkinan terjadinya pencemaran terhadap wilayah lautnya. Hal demikian didasarkan atas kepentingan khusus dari negara pantai yang perlu mendapat perlindungan.¹⁵⁵⁾ Namun dalam hal-hal tertentu, kedaulatan negara dibatasi dengan adanya hak lintas seperti hak lintas damai bagi kapal-kapal asing untuk berlayar melalui laut teritorial, hak lintas transit bagi kapal-kapal asing untuk berlayar melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan lintas alur laut kepulauan bagi kapal-kapal asing untuk berlayar melalui alur laut kepulauan.

Berkaitan dengan *hak lintas damai* di laut teritorial, maka negara pantai tidak boleh menghalangi atau menolak kapal yang melakukan hak lintas damai tersebut sepanjang perlintasan tersebut tidak membahayakan perdamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai.¹⁵⁶⁾ Lintas damai melalui perairan teritorial menurut hukum laut tradisional merupakan suatu hak yang diakui dan tidak boleh diganggu oleh negara pantai tanpa alasan.¹⁵⁷⁾

Pengertian lintas berdasarkan Pasal 18 Konvensi Hukum Laut 1982 berarti navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan :

¹⁵⁴⁾ Pasal 2 ayat (3) Konvensi Basel 1989.

¹⁵⁵⁾ Komar Kantaatmadja, "Masalah Pencegahan Pencemaran laut dan Hak Lintas Damai (Innocent Passage)", *Pro Justitia*, No. Keempat, Bandung, 1978, hlm. 243.

¹⁵⁶⁾ Pasal 24 Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁵⁷⁾ Mochtar Kusuma Atmadja, "Wawasan Nusantara Dan Implementasi Konvensi Hukum Laut Di Dalam Hukum Nasional", *Majalah Badan Pembinaan Hukum Nasional*, No.2, Jakarta, 1990, hlm.5.

- (a) melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh ditengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
- (b) berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Sedangkan pengertian lintas damai menurut Pasal 19 (1) Konvensi Hukum Laut 1982 adalah :¹⁵⁸⁾

“Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban, atau keamanan negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 dan ketentuan hukum internasional lainnya.”

Lintas suatu kapal asing akan dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut : ¹⁵⁹⁾

- (a) Setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- (b) setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
- (c) setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan dan keamanan negara pantai;
- (d) setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- (e) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;
- (f) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- (g) bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal imigrasi atau saniter negara pantai;
- (h) setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;

¹⁵⁸⁾ Pasal 19 ayat (1) Konvensi Hukum Laut ini telah diadopsi dalam Pasal 12 ayat (1) UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

¹⁵⁹⁾ Ps19 (2) Konvensi Hukum Laut 1982. Dalam hukum nasional diatur pada Pasal 12 ayat (2) UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

- (l) setiap kegiatan perikanan;
- (j) kegiatan riset atau survey;
- (k) setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu sistem komunikasi atau fasilitas atau instalasi lainnya milik negara pantai;
- (l) setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Pasal 19 ayat (2) tersebut mengatur secara lebih rinci dan jelas mengenai kegiatan pelayaran yang dapat dikategorikan sebagai lintasan yang tidak damai. Apabila kapal asing melakukan lintas yang tidak damai, maka terhadap kapal asing itu akan dapat dianggap sebagai telah melakukan hal yang merupakan suatu ancaman terhadap negara pantai, sehingga dalam hal ini negara-negara pantai dapat melakukan pemeriksaan terhadap kapal-kapal yang melakukan lintasan tersebut.

Dalam kaitannya dengan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya tidak ada kejelasan mengenai dapat atau tidaknya kegiatan itu dikategorikan sebagai tindakan yang “*prejudicial*” terhadap keamanan dan ketertiban suatu negara pantai, sehingga negara pantai dapat menolak atau menghalangi lintas damai tersebut.¹⁶⁰⁾ Untuk mengetahui apakah negara pantai dapat menolak lintas damai kapal pengangkut limbah berbahaya di laut teritorial, maka berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 di laut teritorial larangan untuk menghalangi pelaksanaan hak lintas damai ini tidak berlaku mutlak karena dalam beberapa hal negara pantai masih dapat melakukannya dengan :¹⁶¹⁾

1. mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah lintasan yang tidak damai;¹⁶²⁾
2. menanggukkan pemberian hak lintas damai.

Selain itu dapat digunakan ketentuan- ketentuan di luar Konvensi Hukum Laut 1982 yaitu Konvensi Basel dan aturan-aturan (keselamatan) internasional lainnya seperti *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG). Berdasarkan kedua peraturan internasional tersebut, suatu negara pantai berhak untuk melarang lewatnya kapal-kapal yang mengangkut limbah berbahaya di wilayah lautnya dalam hal :¹⁶³⁾

¹⁶⁰⁾ Stefanus Haryanto, supra note 9, hlm. 44.

¹⁶¹⁾ Ety R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Abardin, 1991, hlm.123.

¹⁶²⁾ Pasal 25 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁶³⁾ Stefanus Haryanto, supra note 9, hlm. 46.

- Negara tersebut memiliki alasan-alasan yang kuat untuk percaya bahwa kapal yang mengangkut limbah berbahaya itu dapat menimbulkan bahaya sangat besar terhadap lingkungan pantai dan laut dari negara tersebut.
- Negara pantai tersebut belum atau tidak diberitahu tentang akan adanya pengangkutan lintas batas limbah berbahaya melalui wilayah lautnya.

Namun demikian, harus diakui bahwa penolakan pemberian izin hak lintas damai di laut teritorial adalah suatu hal yang serius dalam hubungan antara negara-negara yang bersangkutan. Oleh karena itu dalam hal akan diambil tindakan demikian, negara pantai harus mempunyai alasan yang kuat untuk mengukuhkan pendiriannya.¹⁶⁴⁾

Bagi kapal pengangkut limbah berbahaya yang melakukan hak lintas damai harus memperhatikan asas-asas yaitu keselamatan manusia, kelestarian lingkungan pantai, perlindungan lautan, dan pelayaran internasional tidak boleh dihambat secara tidak perlu.¹⁶⁵⁾ Selain itu kapal pengangkut limbah berbahaya wajib mematuhi peraturan perundang-undangan negara pantai seperti alur laut dan skema pemisah lalu lintas.

Bertalian dengan lintas damai melalui laut teritorial, Negara pantai dapat membuat peraturan perundang-undangan sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 dan ketentuan hukum internasional lainnya mengenai pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut.¹⁶⁶⁾ Kapal-kapal yang tidak memenuhi ketentuan-ketentuan pencegahan pencemaran laut dari negara pantai dapat ditolak untuk memasuki perairan maupun pelabuhan negara pantai.¹⁶⁷⁾ Untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dalam melakukan lintas damai di laut teritorial, negara pantai dapat mengharuskan kapal yang mengangkut barang atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun untuk melalui alur laut dan skema pemisah yang telah ditetapkan.

¹⁶⁸⁾

Konvensi Hukum Laut 1982 mensyaratkan agar setiap kapal yang mengangkut bahan-bahan beracun dan atau berbahaya untuk membawa dokumen-dokumen dan mematuhi semua tindakan-tindakan pengamanan seperti yang telah ditetapkan dalam perjanjian-

¹⁶⁴⁾ Komar Kantaatmadja, Op.cit, hlm.244.

¹⁶⁵⁾ Stefanus Haryanto, Op.cit, hlm.45.

¹⁶⁶⁾ Pasal 21 ayat (1f) Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁶⁷⁾ Komar Kantaatmadja, Loc.cit, yang dikutip dari Ludwik A. Techlaff, "International Law and The protection of The Oceans from Pollution"; dalam *International Environmental Law*, Proeger, 1974, hlm. 124, 127.

¹⁶⁸⁾ Pasal 22 ayat (2)Konvensi Hukum Laut 1982. Ketentuan tersebut telah diadopsi dalam Pasal 14 ayat (1) UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

perjanjian internasional. Hal tersebut ditegaskan dalam Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1982 yang menyatakan bahwa :

“Foreign nuclear-powered ships and ships carrying nuclear or other inherently dangerous or noxious substances shall, when exercising the right of innocent passage through the territorial sea, carry documents and observe special precautionary measures established for such ships by international agreements”.

Ketentuan Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut, mengimplikasikan pengakuan hak terhadap lintas damai kapal-kapal yang mengangkut bahan-bahan berbahaya dan atau beracun.

Lebih lanjut, Kewajiban kapal pengangkut limbah berbahaya untuk membawa dokumen perjalanan sejak dari tempat pengangkutan lintas batas dimulai sampai tempat pembuangannya diatur pula dalam Pasal 4 ayat (7c) Konvensi Basel 1989. Dokumen perjalanan tersebut harus ditandatangani oleh setiap individu yang bertanggung jawab atas pengangkutan lintas batas limbah berbahaya pada saat pengiriman atau penerimaan limbah.¹⁶⁹⁾ Dalam hukum nasional, ketentuan mengenai hal tersebut telah diatur dalam Pasal 16 UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.¹⁷⁰⁾

Hak lintas damai dapat dilakukan pula di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yaitu : ¹⁷¹⁾

1. selat yang dikecualikan dari ketentuan Pasal 37, yaitu selat yang terletak antara suatu pulau dan daratan utama negara yang berbatasan dengan selat, yang apabila pada sisi ke arah laut pulau itu terdapat suatu rute melalui laut lepas atau melalui suatu ZEE yang sama fungsinya bertalian dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografis;
2. selat-selat yang terletak antara bagian laut lepas atau ZEE dan laut teritorial suatu negara asing.

Dengan demikian, hak lintas damai dapat diterapkan di selat-selat dimana lintas transit tidak berlaku.¹⁷²⁾ Penangguhan hak lintas damai tidak dapat dilakukan pada selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional. ¹⁷³⁾

¹⁶⁹⁾ Pasal 6 ayat (9) Konvensi Basel 1989

¹⁷⁰⁾ Pasal 16 UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia menegaskan bahwa kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila melaksanakan hak lintas damai harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional.

¹⁷¹⁾ Pasal 45 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁷²⁾ Ety R. Agoes, Op.cit, hlm. 120.

¹⁷³⁾ Pasal 45 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982.

Mengenai hak lintas damai melalui perairan kepulauan, Konvensi Hukum Laut 1982 mengaturnya dalam Pasal 52 (1) yang menyatakan bahwa kapal semua negara dapat menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan. Ayat (2) nya menetapkan bahwa negara kepulauan dapat menanggukkan sementara lintas damai kapal asing di daerah tertentu di perairan kepulauannya, apabila penanggukan tersebut sangat diperlukan untuk melindungi keamanannya. Penanggukan ini berlaku apabila telah diumumkan sebagaimana mestinya.

Berkaitan dengan penanggukan hak lintas damai, hukum nasional telah menegaskan dalam Pasal 13 ayat (1) UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia bahwa :

“Pemerintah Indonesia dapat menanggukkan sementara lintas damai segala jenis kapal asing dalam daerah tertentu di laut territorial atau perairan kepulauan, apabila penanggukan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamanannya, termasuk keperluan latihan senjata”.

Penanggukan sementara lintas damai berlaku apabila telah dilakukan pengumuman terlebih dahulu.¹⁷⁴⁾

Mengenai *hak lintas transit* bagi kapal-kapal asing untuk berlayar melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, Pasal 39 ayat (2 b) Konvensi Hukum Laut 1982 mewajibkan kepada kapal yang melakukan lintas transit untuk memenuhi peraturan internasional yang telah diterima secara umum, termasuk prosedur dan praktek tentang pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal. Dalam masalah hak lintas transit ini negara yang berbatasan dengan selat tidak boleh menghambat lintas transit, karena merupakan pelaksanaan dari kebebasan pelayaran. Negara yang berbatasan dengan selat juga harus mengumumkan dengan tepat setiap adanya bahaya bagi pelayaran di dalam selat yang diketahuinya dan tidak boleh ada penanggukan lintas transit.

¹⁷⁵⁾

Selanjutnya, jika diperlukan untuk meningkatkan lintasan yang aman, negara yang berbatasan dengan selat dapat menentukan alur laut dan dapat menetapkan skema pemisah lalu lintas untuk pelayaran di selat dengan mengusulkan terlebih dahulu kepada IMO sebagai organisasi internasional yang berwenang.¹⁷⁶⁾

¹⁷⁴⁾ Pasal 13 ayat (2) UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

¹⁷⁵⁾ Pasal 44 Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁷⁶⁾ Pasal 41 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982. Ketentuan tersebut telah diadopsi dalam Pasal 21 (1) UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Kemudian untuk meningkatkan perlindungan lingkungan laut dari pelaksanaan hak lintas transit, Pasal 42 ayat 1 (b) Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa:

“Negara yang berbatasan dengan selat dapat membuat peraturan perundang-undangan yang bertalian dengan lintas transit melalui selat, mengenai pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dengan melaksanakan peraturan internasional yang berlaku tentang pembuangan minyak, limbah berminyak dan bahan beracun lainnya di selat. “

Dalam hal ini Konvensi menegaskan perlunya kerjasama antara negara pemakai selat dengan negara yang berbatasan dengan selat melalui persetujuan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran dari kapal. ¹⁷⁷⁾

Di perairan kepulauan, kapal-kapal asing selain dapat melakukan hak lintas damai dapat pula melakukan *hak lintas alur laut kepulauan*.¹⁷⁸⁾ Berkaitan dengan hak lintas alur laut kepulauan ini terdapat tiga kewajiban pokok bagi negara kepulauan yaitu : ¹⁷⁹⁾

1. tidak menghambat pelaksanaan lintas laur laut kepulauan;
2. harus mengumumkan secara tepat setiap adanya bahaya bagi pelayaran yang diketahuinya; dan
3. tidak diperkenankan untuk melakukan penangguhan atas pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan.

Dalam hal ini negara kepulauan mempunyai kewenangan untuk membuat peraturan mengenai pelayaran, pencegahan dan pengendalian pencemaran yang dalam penerapannya tidak boleh bersikap diskriminatif.¹⁸⁰⁾ Selain itu negara kepulauan dapat menetapkan alur-alur laut dan menetapkan skema pemisah lalu lintas untuk keperluan lintas kapal yang aman melalui terusan sempit dalam alur laut demikian.¹⁸¹⁾ Kapal-kapal dapat melakukan hak lintas alur laut kepulauan melalui alur-alur laut yang telah ditetapkan oleh negara kepulauan dan dalam melakukan lintasan tersebut kapal-kapal harus memenuhi ketentuan internasional yang telah diterima secara umum, termasuk prosedur dan praktek tentang pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal. ¹⁸²⁾

¹⁷⁷⁾ Pasal 43 ayat (b) Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁷⁸⁾ Pasal 49 ayat (1)Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁷⁹⁾ Ety R. Agoes, Ibid, hlm. 141. Lihat pula Pasal 44 Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁸⁰⁾ Pasal 54 Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁸¹⁾ Pasal 53 ayat (6) Konvensi Hukum Laut 1982. Ketentuan ini telah diadopsi dalam Pasal 19 UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

¹⁸²⁾ Pasal 39 ayat (2 b) Konvensi Hukum Laut 1982.

Berkaitan dengan penetapan alur-laur laut dan skema pemisah lalu lintas bagi kapal-kapal pengangkut limbah berbahaya, Indonesia sebagai negara kepulauan yang wilayah perairannya digunakan untuk lalu lintas kapal asing belum menetapkan alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang khusus dibuat untuk pelayaran pengangkutan limbah berbahaya. Hal ini perlu segera dipikirkan oleh pemerintah dan pihak yang terkait, karena mengingat bahaya yang dapat ditimbulkan terhadap lingkungan laut dari kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ini.

Mengenai masalah kewajiban umum negara-negara untuk melindungi dan melestarikan lingkungan lautnya, khususnya dari bahaya pencemaran yang dapat menimbulkan kerugian terhadap kehidupan di lingkungan laut, telah ditegaskan pada Bagian 1 mengenai ketentuan umum Konvensi Hukum Laut 1982. Kewajiban umum tersebut telah diatur dalam Pasal 192 yang menyatakan bahwa:

“States have the obligation to protect and preserve the marine environment”

Adanya kewajiban setiap negara untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut, mengharuskan setiap kebijaksanaan yang diambil oleh negara dalam rangka mengelola sumber daya lautnya untuk selalu mewajibkan pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan pengelolaan tersebut untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut.¹⁸³⁾ Dalam pelaksanaan kewajiban tersebut negara-negara dapat melakukannya secara sendiri-sendiri atau bersama-sama dengan menggunakan cara-cara yang paling praktis dan sesuai dengan kemampuan negara, dalam hal ini negara-negara harus berusaha untuk menyerasikan kebijaksanaan mereka satu sama lain.¹⁸⁴⁾

Pencemaran laut karena bahan-bahan berbahaya dan beracun yang berasal dari daratan dalam bentuk limbah industri di suatu wilayah negara, akibatnya dapat melintasi negara-negara lain. Dalam hal ini Konvensi Hukum Laut 1982 menentukan agar setiap negara mengambil tindakan dalam rangka menjamin agar aktivitas yang dilakukan di wilayahnya atau dibawah yurisdiksinya tidak menimbulkan kerugian, khususnya pencemaran terhadap lingkungan negara lain.¹⁸⁵⁾ Berdasarkan Pasal 194 ayat (3 a) Konvensi Hukum Laut 1982, tindakan-tindakan yang diambil oleh negara-negara harus meliputi segala sumber pencemaran lingkungan laut, antara lain tindakan yang direncanakan untuk mengurangi sejauh mungkin dilepaskannya bahan-bahan yang beracun, berbahaya atau mengganggu,

¹⁸³⁾ Juajir sumardi, supra note 50, hlm. 138. Lihat pula Pasal 193 Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁸⁴⁾ Lihat Pasal 194 Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁸⁵⁾ Lihat Pasal 194 paragraf 2 Konvensi Hukum Laut 1982.

khususnya bahan-bahan yang persisten, yang berasal dari sumber daratan, dari atau melalui udara atau karena dumping. Dalam mengambil tindakan-tindakan tersebut, negara-negara harus mencegah atau tidak melakukan tindakan yang dapat merupakan campur tangan terhadap kegiatan negara lain dalam pelaksanaan hak-hak dan kewajiban-kewajiban mereka sesuai dengan Konvensi.¹⁸⁶⁾

Dalam pelaksanaan kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut, Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa negara-negara memerlukan kerjasama global dan regional. Hal tersebut diatur dalam Pasal 197 Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai kerjasama global dan regional yang bertalian dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Pasal 197 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa :

“States shall cooperate on a global basis and as appropriate on regional basis directly or through competent international organization in formulating and elaborating international rules, standards and recommended practices in procedures consistent with this Convention for the protection and preservation of the marine environment taking into account characteristic regional features.”

Dengan adanya kewajiban untuk bekerjasama baik secara global maupun regional, maka negara-negara harus saling menginformasikan kepada negara lain, jika mereka mengetahui adanya suatu bahaya yang mengancam lingkungan laut.¹⁸⁷⁾ Selain bekerjasama dengan negara lain, negara-negara juga mempunyai kewajiban sesuai dengan kemampuannya untuk bekerjasama dengan organisasi internasional yang berwenang untuk merencanakan, mengembangkan dan mempromosikan rencana-rencana darurat (*contingency plan*) untuk menangani peristiwa-peristiwa pencemaran dalam lingkungan laut mereka.¹⁸⁸⁾

Apabila terjadi kecelakaan di negara sedang berkembang yang dapat menimbulkan pencemaran yang sangat berbahaya, maka negara maju harus memberikan bantuan sesegera mungkin dalam usaha mengurangi dampak atau meluasnya pencemaran tersebut.¹⁸⁹⁾ Dalam rangka pencegahan, pengurangan dan pengawasan terjadinya pencemaran lingkungan laut dan dalam rangka mengurangi dampak dari pencemaran tersebut, negara-negara sedang berkembang mendapatkan jaminan dari organisasi internasional untuk mendapatkan bantuan dana serta pemanfaatan jasa-jasa khusus organisasi internasional tersebut.¹⁹⁰⁾

¹⁸⁶⁾ Lihat Pasal 194 paragraf 4 Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁸⁷⁾ Lihat Pasal 198 Konvensi Hukum Laut 1982. Ketentuan ini sesuai dengan Prinsip Ke- 19 Deklarasi Rio 1992 yang menegaskan bahwa negara-negara hendaknya memberikan peringatan dan informasi yang relevan kepada negara-negara yang lingkungannya dapat terancam oleh kerusakan lingkungan yang bersifat antar wilayah dan dengan itikad baik melakukan pendekatan kepada negara-negara tersebut secara dini.

¹⁸⁸⁾ Lihat Pasal 199 Konvensi HukumLaut 1982.

¹⁸⁹⁾ Lihat Pasal 202 Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁹⁰⁾ Lihat Pasal 203 Konvensi Hukum Laut 1982.

Untuk melaksanakan hak pemanfaatan kekayaan alam dan kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut seperti yang telah diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982, maka perlu penjabaran lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan nasional sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 207 Konvensi Hukum Laut 1982, yaitu:

“Negara-negara harus menetapkan peraturan perundang-undangan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut dari sumber daratan termasuk didalamnya sungai-sungai, kuala-kuala, pipa-pipa dan bangunan pembuangan dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional yang telah disetujui serta praktek-praktek dan prosedur-prosedur yang dianjurkan”.

Berdasarkan Pasal 197 KHL 1982, dalam menetapkan peraturan perundang-undangan tersebut, maka negara-negara dapat bekerjasama dengan negara-negara lain atau melalui organisasi-organisasi internasional. Hal ini sesuai pula dengan Pasal 123 KHL 1982 yang menekankan adanya kerjasama negara-negara dalam mengkoordinasikan pelaksanaan hak dan kewajiban negara bertalian dengan perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut.

Undang-undang, peraturan-peraturan, tindakan-tindakan, ketentuan-ketentuan, standar-standar dan praktek-praktek serta prosedur-prosedur yang dianjurkan, harus mencakup hal-hal yang serupa yang diperuntukkan bagi pengurangan sejauh mungkin pelepasan bahan-bahan beracun yang merugikan dan membahayakan terutama bahan-bahan persisten ke dalam lingkungan laut.¹⁹¹⁾ Pemaksaan penataan berkenaan dengan pencemaran yang berasal dari sumber daratan dilakukan oleh negara-negara dengan menetapkan peraturan perundang-undangan dan mengambil tindakan lain yang diperlukan untuk mengimplementasikan ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional yang ditetapkan oleh Organisasi Internasional atau konferensi diplomatik.¹⁹²⁾

Indonesia sebagai negara kepulauan telah meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982 dengan UU RI No. 17 Tahun 1985 dengan dasar pertimbangan bahwa Konvensi Hukum Laut mengatur rejim-rejim hukum laut termasuk rejim hukum Negara Kepulauan. Rejim hukum Negara Kepulauan mempunyai arti dan peranan penting untuk memantapkan kedudukan Indonesia sebagai Negara Kepulauan dalam rangka implementasi Wawasan Nusantara. Dengan demikian Indonesia terikat untuk melaksanakan apa yang telah diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁹¹⁾ Pasal 207 ayat (5) Konvensi Hukum Laut 1982.

¹⁹²⁾ Pasal 213 Konvensi Hukum Laut 1982.

4. Cairo Guidelines And Principles For The Environmentally Sound Management Of Hazardous Waste 1987

Pedoman pelaksana ini disusun oleh *United Nation Environment Programme* (UNEP) dengan tujuan untuk membantu negara-negara sedang berkembang dalam menerapkan kebijaksanaan pengelolaan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan. Pedoman pelaksana ini meliputi pengelolaan limbah berbahaya semenjak dari negara produsen hingga sampai di negara tempat pembuangan, khususnya masalah pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan masalah kerjasama internasional antara negara pengekspor dan negara pengimpor dalam rangka perlindungan lingkungan secara menyeluruh. Kerjasama internasional itu dapat dituangkan melalui persetujuan bilateral, regional maupun multilateral dalam rangka mengoptimalkan berbagai sarana yang ada. Cairo Guideline 1987 ini sebagian besar menguraikan aspek-aspek administratif dari pengelolaan limbah berbahaya dan tidak menyatakan pengendalian khusus terhadap aspek-aspek teknis yang berhubungan dengan limbah berbahaya.

Cairo Guideline 1987 terbagi ke dalam tujuh bagian yaitu :

- Bagian I : *General Provisions*
- Bagian II : *Generation and Management of Hazardous Wastes*
- Bagian III : *Control Over Disposal of Hazardous Wastes*
- Bagian IV : *Monitoring Remedial Action and Record Keeping*
- Bagian V : *Safety and Contingency Planning*
- Bagian VI : *Transport of Hazardous Wastes*
- Bagian VII : *Liability and Compensation*

a. Prinsip-prinsip dalam *Cairo Guidelines 1987*

Prinsip utama yang terkandung dalam *Cairo Guideline 1987* adalah bahwa setiap negara harus meningkatkan perlindungan terhadap lingkungannya dengan menekan seminimal mungkin bahaya yang ditimbulkan dari pengelolaan dan pengangkutan limbah berbahaya tersebut.

Dalam hal pengangkutan limbah berbahaya, terdapat ketentuan bahwa negara-negara yang terlibat harus dapat memastikan bahwa pengangkutan limbah berbahaya

tersebut sesuai dan tidak bertentangan dengan konvensi-konvensi internasional dan peraturan-peraturan lain yang telah ada yang mengatur mengenai pengangkutan bahan-bahan berbahaya. Dalam *Cairo Guideline 1987* ditegaskan bahwa setiap negara harus menjamin bahwa limbah berbahaya yang berada di dalam yurisdiksinya yang akan diekspor harus diawasi secara ketat. Selanjutnya negara produsen limbah dilarang untuk memindahkan limbah berbahaya ke daerah lain sehingga dapat menyebabkan tidak sehat atau rusaknya lingkungan di daerah tersebut.

b. Kerjasama Internasional

Negara-negara harus bekerjasama sesuai kebutuhan dan kemampuannya dalam hal :

- mencapai dan memperbaiki pengelolaan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan;
- mengembangkan lingkungan yang baik dan sehat dengan teknologi rendah limbah dan memperbaiki teknologi yang ada serta mencapai metoda yang lebih efektif dan efisien dalam pengelolaan limbah;
- mengawasi akibat pengelolaan limbah berbahaya terhadap kesehatan manusia dan lingkungan hidup;
- pertukaran informasi secara bilateral atau multilateral dengan maksud untuk mengembangkan pengelolaan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan.

Selain itu negara-negara hendaknya bekerjasama dalam transfer teknologi pengelolaan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan baik secara langsung atau melalui organisasi internasional. Dalam hal ini negara sedang berkembang dapat meminta bantuan teknik dalam transfer teknologi ini.

c. Pengurangan dan pengelolaan limbah berbahaya

Negara-negara harus mengambil langkah-langkah yang tepat untuk menjamin bahwa limbah berbahaya yang dihasilkan di dalam wilayahnya dikurangi serendah mungkin. Selain itu negara-negara harus menjamin bahwa orang-orang yang terlibat dalam pengelolaan limbah berbahaya mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah pencemaran yang timbul dari pengelolaan tersebut. Jika pencemaran terjadi, maka negara harus

mengambil langkah-langkah untuk meminimalkan akibat yang terjadi terhadap kesehatan manusia dan lingkungan hidup. Lebih lanjut *Cairo Guidelines 1987* menetapkan bahwa negara-negara sedang berkembang harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menerapkan teknologi rendah limbah. Untuk kelancaran pelaksanaan *Cairo Guidelines 1987*, maka negara-negara dapat menetapkan satu atau lebih badan yang berwenang.

d. Pengawasan pengelolaan limbah berbahaya

Dalam pengawasan pengelolaan limbah berbahaya ini, negara-negara harus memberikan perhatian dan perlakuan khusus terhadap badan yang berwenang mengawasi pengelolaan limbah. Negara dapat meminta kepada badan yang berwenang tersebut hasil pengawasannya secara periodik. Lebih lanjut, negara-negara harus menjamin bahwa badan yang berwenang dalam pengawasan pengelolaan limbah berbahaya mempunyai kewenangan untuk memasuki tempat-tempat dan fasilitas-fasilitas pengelolaan limbah guna pengawasan terhadap dampak negatif dari pengelolaan limbah berbahaya bagi kesehatan manusia dan lingkungan hidup. Selain itu badan yang berwenang harus mendapatkan informasi yang berhubungan dengan limbah termasuk tipe, jumlah, dan karakteristik fisik limbah, lokasi dan fasilitas-fasilitas limbah. Selain itu badan yang berwenang mempunyai kekuasaan untuk memerintahkan penghentian, pembatasan, perubahan dari kegiatan pengelolaan limbah berbahaya, jika pengelolaan tersebut dinyatakan mempunyai dampak negatif terhadap kesehatan manusia dan lingkungan hidup.

Bagi Indonesia ketentuan mengenai pengawasan pengelolaan limbah berbahaya telah diatur dalam Pasal 22 UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Pasal 30 Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun.¹⁹³⁾ Sedangkan ketentuan yang mengatur mengenai kewenangan pengawas dalam pengelolaan limbah B3 telah ditegaskan dalam Pasal 24 UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Pasal 31 ayat (2) Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun.

¹⁹³⁾ Pembahasan lebih lanjut mengenai pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara nasional akan dibahas dibab selanjutnya.

e. Pengangkutan limbah berbahaya

Bagian VI mengenai pengangkutan limbah berbahaya, berisi tentang :

- *Transport Rules*
- *Transport Documentation*
- *Notification and Consent Procedure in Respect of Transfrontier Movements of Hazardous Wastes*
- *States of Export to Readmit Exports*
- *States to Co-Operate in the Management of Hazardous Wastes*

Dalam pengangkutan limbah berbahaya, negara-negara harus menjamin bahwa pengangkutan limbah berbahaya dilakukan dengan cara yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum internasional dan instrumen-instrumen internasional lainnya yang mengatur pengangkutan limbah berbahaya.

Cairo Guidelines 1987 juga mengharuskan negara-negara untuk membuat dokumentasi pengangkutan dari tempat asal limbah hingga tempat pembuangan akhir. Catatan (dokumen) tersebut harus disertakan dalam dokumen pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Hal tersebut dimaksudkan untuk memudahkan pemantauan kegiatan pengangkutan limbah berbahaya serta pembuangannya.

Mengenai pemberitahuan dan persetujuan atau izin pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, *Cairo Guideline 1987* menetapkan bahwa :

- (a) Negara-negara harus menetapkan suatu sistem agar semua negara yang terkait dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya mendapatkan informasi yang lengkap dan jelas mengenai pengangkutan limbah berbahaya tersebut.
- (b) Negara pengekspor harus dapat menjamin bahwa permohonan dari negara pengimpor atau negara transit mengenai informasi pengangkutan limbah berbahaya mendapatkan tanggapan yang baik dan tepat waktu.
- (c) Apabila tidak ada persetujuan bilateral, regional, dan multilateral, negara-negara dapat menolak permohonan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya sampai negara pengimpor dan negara transit memberikan persetujuan atau izin bagi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya tersebut.

- (d) Pengangkutan limbah berbahaya dapat dilakukan apabila telah ada persetujuan secara tertulis dari negara pengimpor dan negara transit.
- (e) Negara-negara transit harus diberitahu dengan cara yang tepat mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Negara-negara transit dapat menolak lintas kapal pengangkut limbah dalam waktu yang tepat atau layak sesuai dengan hukum dan peraturan nasionalnya.
- (f) Negara pengekspor tidak boleh mengizinkan dimulainya pengangkutan limbah berbahaya apabila diduga bahwa limbah berbahaya yang akan dikirimkan tersebut tidak dapat dikelola dengan cara yang baik dan berwawasan lingkungan di negara tujuan.
- (g) Untuk memudahkan pelaksanaan pedoman ini, setiap negara terlibat sebaiknya menunjuk atau membentuk sebuah badan yang berwenang untuk menerima pemberitahuan dan yang dapat memberikan penjelasan mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.
- (h) *Cairo Guideline 1987* ini tidak mengurangi kedaulatan suatu negara untuk menerima atau menolak limbah berbahaya untuk masuk kedalam wilayahnya.

Selanjutnya apabila negara pengimpor atau negara transit berdasarkan peraturan nasionalnya telah melarang adanya pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ke atau melintasi negaranya atau dalam hal tidak ada persetujuan dari negara pengimpor atau negara transit sedangkan pengangkutan limbah berbahaya telah meninggalkan negara pengekspor, maka negara pengekspor harus mengembalikan limbah berbahaya yang telah dikirimkannya itu ke negaranya dan tidak boleh dialihkan ke tempat lain.

Cairo Guideline 1987 menganjurkan adanya kerjasama antara negara-negara dalam pelaksanaan pedoman melalui persetujuan bilateral, regional atau multilateral. Kerjasama tersebut dilakukan dalam pengelolaan limbah berbahaya dan pengoptimalan pemanfaatan sarana dan fasilitas pembuangan limbah berbahaya.

Meskipun *Cairo Guidelines 1987* ini tidak memberikan petunjuk khusus pada negara-negara sedang berkembang, namun pedoman ini memberikan suatu kerangka yang efektif dan kebijaksanaan pengelolaan limbah berbahaya pada negara-negara sedang berkembang. Penerapan pedoman ini juga akan dapat membantu negara-negara berkembang dalam menghindari masalah-masalah lingkungan yang serius dan merugikan akibat pengelolaan limbah berbahaya yang salah.

5. Konvensi Basel 1989 Tentang “Pengawasan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya Dan Pembuangannya”

Konvensi Basel 1989 merupakan perjanjian yang pertama yang mengatur pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan membebankan kewajiban kepada para anggotanya untuk menjamin pengelolaannya secara aman. Konvensi yang mulai berlaku tanggal 5 Mei 1992 ini dibentuk dalam Konferensi *Plenipotentiaries on The Global Convention on The Control of The Transboundary Movement of Hazardous Waste* yang diadakan oleh *United Nations Environment Programme* (UNEP) di Basel Tahun 1989. Konferensi ini dihadiri oleh 116 negara termasuk Indonesia. *Final Act* Konvensi Basel ditandatangani oleh 105 negara dan oleh Masyarakat Ekonomi Eropa (*European Economic Community / EEC*). Konvensi ini terdiri atas pembukaan, 29 pasal dan 6 buah Annex.¹⁹⁴⁾

Konvensi Basel 1989 tentang Pengawasan Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya dan Pembuangannya merupakan suatu norma baru, peraturan dan prosedur-prosedur baru untuk mengatur pengangkutan lintas batas limbah berbahaya pada tingkat internasional maupun nasional. Konvensi Basel 1989 ini mencerminkan niat masyarakat internasional untuk menyelesaikan masalah lingkungan hidup ini secara bersama-sama.

Institusionalisasi kegiatan nasional dan kerjasama internasional diperlukan untuk menangani permasalahan limbah berbahaya dan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Perkiraan yang tepat mengenai berapa limbah berbahaya yang dihasilkan dunia belum diketahui secara pasti, namun menurut perkiraan Sekretariat Konvensi Basel, terdapat lebih dari 400 juta ton limbah berbahaya yang dihasilkan tiap tahunnya, dan sejumlah besar limbah berbahaya yang dihasilkan itu melintasi perbatasan negara dimana perpindahan tersebut terjadi dari negara industri ke negara berkembang.¹⁹⁵⁾

Konvensi Basel merupakan suatu langkah awal untuk mengurangi dan mengendalikan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan untuk menjamin bahwa limbah tersebut dibuang secara aman. Konvensi Basel juga memberikan perhatian terhadap perlindungan

¹⁹⁴⁾ I. Rummel Bulska, supra note 62, hlm. 1. Lihat pula Direktorat Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun Bapedal, “Kebijakan Impor-Ekspor Limbah B3 dan non B3”, *Makalah Workshop Implementasi Konvensi Basel tentang Impor dan Ekspor Logam*, Serpong, 1996, hlm. 23.

¹⁹⁵⁾ Ibid.

lingkungan hidup dan kesehatan manusia dari dampak negatif yang mungkin timbul dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangannya.

Sedangkan latar belakang dikeluarkannya Konvensi Basel 1989 adalah pembuangan limbah berbahaya dari negara-negara pengekspor ke negara-negara impor pada beberapa tahun terakhir ini semakin meningkat. Pengangkutan dan pembuangan limbah berbahaya itu sering dilakukan dengan tidak memperhatikan aspek lingkungan pada negara penerima dan bahkan dilakukan tanpa persetujuan dan sepengetahuan negara penerima. Selain itu dikeluarkannya Konvensi Basel 1989 bertujuan untuk meningkatkan alih teknologi pengelolaan limbah berbahaya dalam kaitannya dengan semangat pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan di negara-negara berkembang.

Menurut Konvensi Basel 1989, cara yang paling efektif untuk melindungi kesehatan manusia dan lingkungan hidup dari bahaya yang disebabkan oleh limbah adalah dengan cara mengurangi kuantitas dan atau potensi bahaya limbah tersebut sampai tingkat minimum, selain pengelolaan limbah berbahaya harus dilakukan secara aman. Hal tersebut merupakan dasar-dasar filosofi yang digunakan untuk menetapkan tujuan-tujuan konvensi Basel. Tujuan utama dari Konvensi Basel 1989 adalah menjamin pengelolaan limbah berbahaya secara aman, apapun atau bagaimanapun sumber limbah tersebut, tempat pengolahan, tempat penyimpanan, tempat pendaur ulangan dan tempat pembuangannya.

Konvensi Basel 1989 mengatur kewajiban negara-negara anggotanya ¹⁹⁶⁾ untuk mengurangi limbah yang dihasilkan. Kewajiban bagi negara anggota untuk menjamin bahwa jika terjadi pencemaran akibat dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya atau akibat salah pengolahan, maka negara anggota harus meminimumkan akibat kecelakaan tersebut dan kewajiban untuk menjamin adanya pengelolaan dan pembuangan limbah yang layak.

Konvensi Basel juga menjamin bahwa setiap negara mempunyai hak untuk melarang seluruh atau sebagian impor limbah berbahaya ke dalam wilayahnya dan harus saling menginformasikan keputusan tersebut melalui Sekretariat Konvensi Basel. Negara anggota Konvensi harus melarang atau tidak mengizinkan ekspor limbah berbahaya ke negara anggota lainnya yang telah melarang impor limbah tersebut. Konvensi Basel 1989 juga melarang impor dan ekspor dari dan ke bukan negara anggota konvensi, kecuali ada perjanjian bilateral,

¹⁹⁶⁾ Pasal 4 Konvensi Basel 1989.

multilateral atau regional yang ketentuannya sama ketatnya dengan ketentuan yang ada dalam Konvensi Basel 1989.¹⁹⁷⁾

Selain itu, Konvensi Basel memerintahkan agar limbah berbahaya dibuang sedekat mungkin dengan sumbernya dan ekspor limbah berbahaya dan limbah lainnya dilarang, jika limbah tersebut tidak dapat dikelola secara aman bagi lingkungan.¹⁹⁸⁾ Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya hanya boleh diizinkan jika dilakukan sesuai dengan sistem pengendalian yang telah ditentukan oleh konvensi. Sistem ini meliputi, antara lain: pemberitahuan surat izin oleh negara pengimpor dan negara transit. Negara pengeksport tidak boleh mengizinkan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ke negara lain sampai menerima surat pemberitahuan tertulis yang dibuat berdasarkan informasi dari negara pengimpor dan negara tempat transit. Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sesuai dengan sistem tersebut dianggap sebagai tindakan yang tidak sah dan dianggap sebagai tindakan kriminal. Negara yang bertanggung jawab dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sah tersebut mempunyai kewajiban untuk menjamin pembuangannya secara aman, dengan cara mengeksport kembali limbah tersebut atau dengan cara lainnya. Setiap negara anggota harus memperkenalkan peraturan nasionalnya untuk mencegah dan menghukum pelanggaran terhadap pengangkutan limbah yang tidak sah tersebut.

Konvensi Basel juga memerintahkan agar negara-negara anggota :

- untuk mengatur pemberitahuan awal dan memberikan izin tertulis dari negara pengimpor dan negara transit;¹⁹⁹⁾
- untuk mengatur masalah dokumen-dokumen, pengemasan dan pelabelan, pelaporan kejadian dan pencatatan;²⁰⁰⁾
- untuk mengeksport kembali limbah yang tidak dapat dikirimkan atau dibuang sehubungan dengan kontrak pengiriman dan ekspor yang tidak sah.²⁰¹⁾

Konvensi Basel 1989 mengharapkan adanya kerjasama antara negara-negara anggota dalam pengelolaan limbah berbahaya secara aman dan bekerjasama untuk memperbaiki kemampuan negara-negara anggota dalam pengelolaan limbah dan pengembangan

¹⁹⁷⁾ Lihat Pasal 4 dan 5 Konvensi Basel 1989.

¹⁹⁸⁾ Lihat Pasal 4 dan 8 Konvensi Basel 1989.

¹⁹⁹⁾ Lihat Pasal 6 Konvensi Basel 1989.

²⁰⁰⁾ Lihat Pasal 4, 6, 13 Konvensi Basel 1989.

²⁰¹⁾ Lihat Pasal 8 dan 9 Konvensi Basel 1989.

infrastruktur teknik dan hukum, termasuk peraturan-peraturan yang dibutuhkan dan yang harus ditegakkan oleh masing-masing negara, khususnya di negara-negara sedang berkembang.

Berkaitan dengan penyediaan fasilitas pengolahan limbah berbahaya, maka Pasal 5 Konvensi Basel 1989 telah menegaskan bahwa negara-negara anggota harus menyediakan fasilitas pembuangan yang memadai bagi pengolahan limbah berbahaya dan limbah lainnya yang berwawasan lingkungan. Fasilitas atau sarana yang perlu bagi pengolahan limbah berbahaya adalah sarana untuk membuat energi dari limbah, pabrik pengolahan air limbah, sarana penyimpanan limbah, pengumpulan limbah, pemindahan dan pengemasan limbah, lokasi penimbunan limbah dan sarana daur ulang. Kewajiban mengenai penyediaan fasilitas pembuangan limbah yang memadai bagi pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya telah dipenuhi oleh Indonesia dengan telah terbentuknya Pusat Pengolahan Limbah Industri-B3 di Cileungsi, Bogor, Jawa Barat yang dikelola oleh PT. Prasadha Pamunah Limbah Industri (PPLI) .

B. MEKANISME PENGAWASAN PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA BERDASARKAN KONVENSI BASEL 1989.

1. Ketentuan Hukum Dalam Konvensi Basel 1989 Tentang Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya

Pada dasarnya Konvensi Basel 1989 menghendaki pengelolaan limbah berbahaya dilakukan sedekat mungkin dengan sumber limbah. Namun dengan adanya limbah yang dapat digunakan sebagai bahan baku sekunder dan pembuangan yang sulit di negara penghasil limbah, maka terjadilah perdagangan limbah antar negara. Agar dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya itu tidak membahayakan kesehatan manusia dan lingkungan, maka kemudian masyarakat internasional mengupayakan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya melalui Konvensi Basel 1989.

Pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dilakukan berdasarkan laporan dari negara anggota. Laporan tersebut berisi pernyataan dan informasi yang disampaikan setiap tahun kepada Sekretariat Konvensi Basel dan akan disebarakan kepada

negara-negara anggota melalui konferensi negara-negara anggota. Informasi yang diberikan kepada Sekretariat Konvensi Basel adalah informasi mengenai:²⁰²⁾

- negara-negara tujuan ;
- pengangkutan limbah berbahaya yang telah dilakukan; termasuk
- jumlah limbah berbahaya yang diekspor;
- kategori limbah;
- karakteristik limbah;
- negara tempat transit; dan
- metode pembuangannya;

Selain itu negara-negara anggota diharuskan pula memberikan laporan mengenai

- Definisi limbah dan limbah berbahaya menurut undang-undang nasional negara anggota.
- Syarat-syarat mengenai prosedur pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan informasi mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang melibatkan negara anggota.
- Perubahan mengenai definisi limbah berbahaya dan syarat-syarat mengenai prosedur pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.
- Hak negara anggota untuk melarang, tidak menyetujui sepenuhnya atau sebagian impor limbah berbahaya atau limbah lainnya untuk pembuangan.
- Penunjukkan lembaga dan penguasa yang berwenang sebagai *focal point* dan perubahan keputusan mengenai penunjukkan lembaga dan penguasa yang berwenang.
- Keputusan Negara anggota untuk tidak memerlukan adanya persetujuan secara tertulis baik secara umum atau dalam kondisi khusus bagi proses pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.
- Persetujuan bilateral, multilateral dan regional mengenai pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pelaksanaan pengangkutan antara negara anggota atau antara negara anggota dengan bukan negara anggota.
- Tindakan-tindakan yang telah dan akan dilakukan oleh negara anggota dalam melaksanakan konvensi.

²⁰²⁾ I. Rummel Bulska, supra note 62, hlm. 6. Lihat Pasal 13 ayat (3) dan Pasal 16 Konvensi Basel 1989.

- Data Statistik mengenai pengaruh dihasilkannya limbah berbahaya, transportasi limbah berbahaya dan pembuangan limbah berbahaya terhadap kesehatan manusia dan lingkungan hidup.
- Pemilihan lokasi pembuangan limbah di daerah yurisdiksi nasional.
- Tindakan yang diambil guna mengembangkan teknologi pengurangan dan atau penghapusan produksi limbah berbahaya.

Berdasarkan Pasal 13 Konvensi Basel 1989, kemudian Sekretariat Konvensi Basel akan melakukan penyebaran informasi ke negara-negara peserta yang meliputi :

- penyebaran informasi mengenai kasus kecelakaan yang terjadi selama pengangkutan lintas batas limbah berbahaya atau pada saat pembuangannya, dimana pada umumnya menimbulkan resiko terhadap kesehatan manusia dan lingkungan di Negara lain;
- perubahan penunjukkan badan atau lembaga yang berwenang dan / atau *focal point*;
- perubahan definisi nasional mengenai limbah berbahaya;
- keputusan negara peserta untuk tidak menyetujui sepenuhnya atau sebagian impor limbah berbahaya atau limbah lainnya untuk pembuangan di daerah yurisdiksi nasionalnya;
- keputusan negara peserta untuk membatasi atau melarang ekspor limbah berbahaya atau limbah lainnya;
- laporan keadaan tahun yang lalu berisi tentang informasi badan atau lembaga yang berwenang dan *focal point* yang telah ditunjuk;
- informasi tentang pengangkutan lintas batas limbah berbahaya atau limbah lainnya yang telah dilakukan termasuk: jumlah limbah berbahaya dan limbah lainnya yang diekspor dan yang diimpor, kategori, karakteristik, asal dan tujuan pengangkutan, negara transit dan metoda pembuangan seperti yang tercantum dalam jawaban atas surat pemberitahuan, pembuangan yang tidak dilaksanakan seperti seharusnya dan usaha untuk mencapai suatu pengurangan jumlah limbah berbahaya atau limbah lainnya sesuai sasaran pengangkutan lintas batasnya;
- informasi tentang tindakan yang diambil oleh negara-negara dalam pelaksanaan Konvensi;

- informasi tentang data statistik mengenai pengaruh akibat dihasilkannya limbah berbahaya, pengangkutan lintas batas dan pembuangan limbah berbahaya dan limbah lainnya terhadap kesehatan manusia dan lingkungan;
- informasi tentang perjanjian bilateral, multilateral dan regional;
- informasi tentang pemilihan operasi pembuangan di daerah yurisdiksi nasional suatu negara;
- informasi tentang tindakan yang diambil guna mengembangkan teknologi pengurangan dan / atau penghapusan produksi limbah berbahaya dan limbah lainnya; dll.

Berdasarkan laporan atau pemberitahuan tersebut, negara-negara anggota bekerjasama dalam pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

Untuk memudahkan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, maka negara anggota dapat menunjuk atau membentuk badan yang berwenang sebagai *focal point* ²⁰³⁾ untuk menerima dan merespon surat pemberitahuan awal pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan limbah lainnya serta mendistribusikan informasi. Khusus bagi negara transit, penunjukan badan yang berwenang ditujukan untuk menerima pemberitahuan akan dilintasinya negara transit.

Berdasarkan Keputusan Presiden RI. No. 23 Tahun 1990, Badan yang ditunjuk sebagai *focal point* di Indonesia adalah Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal).

Sedangkan prosedur pengangkutan lintas batas limbah berbahaya berdasarkan Konvensi Basel 1989 dan mekanisme pengawasan secara nasional pengangkutan lintas batas limbah berbahaya akan dibahas di sub-bab dan bab berikutnya.

a. Kewajiban-kewajiban Umum Negara Anggota Konvensi Basel 1989

Didalam Konvensi Basel 1989 telah ditetapkan kewajiban umum negara anggota, yaitu :

²⁰³⁾ Berdasarkan Pasal 2 ayat (7) Konvensi Basel 1989, *focal point* berarti keberadaan suatu pihak yang mengacu kepada penunjukkan badan yang berwenang yang bertanggung jawab untuk menerima dan memberikan informasi sesuai dengan Pasal 13 mengenai penyebaran informasi dan Pasal 16 mengenai penyebaran informasi dilakukan melalui Sekretariat. Penunjukkan badan yang berwenang sebagai *focal point* tersebut berdasarkan Pasal 5 ayat (2) Konvensi Basel 1989 harus diberitahukan kepada Sekretariat Basel dalam waktu tiga bulan sejak tanggal diberlakukannya Konvensi Basel.

1. Kewajiban untuk memberitahukan keputusan mereka untuk tidak menyetujui sepenuhnya atau sebagian impor limbah berbahaya atau limbah lainnya untuk pembuangan di daerah yurisdiksi nasionalnya dan pemberitahuan mengenai keputusan mereka untuk membatasi atau melarang ekspor limbah berbahaya atau limbah lainnya.²⁰⁴⁾ Pemberitahuan mengenai hal tersebut disampaikan melalui Sekretariat Konvensi Basel.
2. Kewajiban negara anggota untuk melarang atau tidak memperbolehkan ekspor limbah berbahaya atau limbah lainnya kepada pihak lain yang telah melarang impor limbah, bila negara tersebut telah mendapat pemberitahuan tentang hal tersebut.²⁰⁵⁾
3. Kewajiban negara anggota untuk melarang atau tidak memperbolehkan ekspor limbah berbahaya atau limbah lainnya, apabila negara pengimpor tidak mengizinkan secara tertulis bagi pengimpor, dalam kasus dimana negara pengimpor tidak melarang impor limbah tersebut.²⁰⁶⁾

Selain kewajiban umum di atas, Konvensi Basel mewajibkan pula setiap Negara anggota untuk tidak mengizinkan ekspor limbah berbahaya ke negara anggota lainnya atau harus mencegah impor limbah berbahaya jika diperkirakan bahwa limbah tersebut tidak dikelola dengan cara yang berwawasan lingkungan.²⁰⁷⁾

Lebih jauh Konvensi Basel mengatur mengenai kewajiban negara anggota untuk mengambil tindakan yang memadai guna menjamin bahwa pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan limbah lainnya hanya diperbolehkan atau diizinkan apabila:²⁰⁸⁾

- a. Negara pengespor tidak memiliki kemampuan teknis dan fasilitas yang diperlukan, atau tidak memiliki lokasi pembuangan yang memadai untuk membuang limbah itu dengan cara berwawasan lingkungan dan efisien;
- b. Limbah yang akan diespor harus dalam bentuk bahan mentah untuk didaur ulang atau untuk pemulihan industri negara pengimpor; atau
- c. Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya sesuai dengan kriteria lain yang akan ditentukan oleh negara-negara anggota, dimana penetapan kriteria tersebut tidak berbeda dengan tujuan Konvensi.

²⁰⁴⁾ Pasal 4 ayat (1 huruf a) dan Pasal 13 ayat (2 huruf c & huruf d) Konvensi Basel 1989.

²⁰⁵⁾ Pasal 4 ayat (1 huruf b) Konvensi Basel 1989.

²⁰⁶⁾ Pasal 4 ayat (1 huruf c) Konvensi Basel 1989.

²⁰⁷⁾ Pasal 4 ayat (2 huruf g) Konvensi Basel 1989.

²⁰⁸⁾ Pasal 4 ayat (9) Konvensi Basel 1989.

Sedangkan kewajiban lainnya adalah pengurangan produksi limbah berbahaya, pembuatan fasilitas pembuangan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan, bekerjasama dalam penyebaran informasi,²⁰⁹⁾ dan kewajiban untuk tidak memperbolehkan limbah berbahaya atau limbah lainnya untuk diekspor ke negara bukan anggota Konvensi atau diimpor dari negara bukan anggota Konvensi,²¹⁰⁾ kecuali jika ada perjanjian bilateral, multilateral dan regional mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dengan negara anggota Konvensi atau dengan negara bukan anggota Konvensi. Namun perjanjian tersebut harus sama ketatnya dengan aturan yang berlaku pada Konvensi Basel dan tidak boleh mengabaikan pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya yang berwawasan lingkungan seperti yang ditetapkan Konvensi Basel. Perjanjian tersebut harus diberitahukan kepada Sekretariat Konvensi di Basel.

b. Prosedur Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya Berdasarkan Konvensi Basel 1989

Mengenai prosedur pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan limbah lainnya, Konvensi Basel telah mengaturnya dalam Pasal 6 dan Pasal 7 yang masing-masing mengatur tentang pengangkutan lintas batas antara negara anggota Konvensi dan pengangkutan lintas batas dari negara anggota Konvensi melalui negara yang bukan anggota Konvensi.

Dalam Pasal 6 ayat (1) Konvensi Basel 1989 diatur mengenai pemberitahuan awal. Negara pengekspor harus memberitahu, atau harus meminta pihak penghasil atau pihak pengeskor untuk memberitahukan secara tertulis melalui jalur badan yang berwenang dari Negara pengekspor tentang maksud pengangkutan lintas batas limbah berbahaya atau limbah lainnya kepada Negara pengimpor dan Negara transit. Pemberitahuan tersebut harus berisi pernyataan dan informasi yang ditetapkan pada Lampiran V A Konvensi.²¹¹⁾

²⁰⁹⁾ Pasal 4 ayat (2) Konvensi Basel 1989.

²¹⁰⁾ Pasal 4 ayat (5) Konvensi Basel 1989. Sedangkan pengecualiannya diatur dalam Pasal 11 Konvensi Basel 1989.

²¹¹⁾ Lihat Pasal 6 ayat 1 Konvensi Basel 1989, Lampiran V A mengatur tentang informasi yang harus disediakan bagi suatu pemberitahuan, yaitu

- alasan ekspor limbah;
- pihak pengekspor limbah yang meliputi nama, lengkap, alamat, telepon atau telex atau nomor faksimil dan nama, alamat, telepon, telex atau nomor faksimil orang yang akan dihubungi;
- satu atau lebih penghasil limbah dan lokasinya, yang meliputi nama, lengkap, alamat, telepon atau telex atau nomor faksimil dan nama, alamat, telepon, telex atau nomor faksimil orang yang akan dihubungi;
- pihak pembuangan limbah dan lokasi pembuangan sebenarnya, yang meliputi nama, lengkap, alamat, telepon atau telex atau nomor faksimil dan nama, alamat, telepon, telex atau nomor faksimil orang yang akan dihubungi;

Pemberitahuan harus secara tertulis dan dalam bahasa yang dapat diterima oleh Negara pengimpor. Di dalam pemberitahuan awal tersebut, negara pengekspor juga harus menerangkan secara jelas mengenai resiko dan bahaya dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya tersebut terhadap kesehatan manusia dan lingkungan hidup.²¹²⁾ Negara pengekspor juga harus menegaskan bahwa limbah berbahaya yang akan dipindahkan ke negara lain akan dikemas, diberi label dan dikirimkan sesuai dengan peraturan dan standar pengemasan, labelling dan pengiriman serta pelaksanaannya dilakukan berdasarkan cara yang diakui secara internasional.²¹³⁾

Jawaban yang diberikan oleh Negara pengimpor atas pemberitahuan tertulis dari negara pengekspor dapat berupa:

- persetujuan tentang pengangkutan dengan atau tanpa syarat;
- membatalkan izin bagi pengangkutan; atau
- meminta tambahan informasi.

Sebuah copy tentang jawaban akhir dari Negara pengimpor akan dikirimkan kepada badan yang berwenang dari Negara yang berkepentingan (Negara pengekspor dan Negara

-
- pihak pengangkut limbah atau agen bila diketahui, yang meliputi nama, lengkap, alamat, telepon atau telex atau nomor faksimil dan nama, alamat, telepon, telex atau nomor faksimil orang yang akan dihubungi;
 - Negara pengekspor limbah atau badan yang berwenang;
 - Negara transit atau badan yang berwenang;
 - Negara pengimpor limbah atau badan yang berwenang;
 - pemberitahuan umum atau tunggal;
 - penentuan sebuah atau lebih tanggal, satu atau lebih pengapalan dan periode waktu limbah yang akan diekspor dan rencana perjalanannya;
 - prasarana transportasi (jalan raya, jalan kereta api, laut, udara, perairan darat);
 - informasi yang berhubungan dengan asuransi;
 - keterangan tujuan dan fisika air termasuk nomor Y mengenai kategori limbah yang diawasi atau limbah yang membutuhkan perhatian khusus dan nomor UN mengenai kode sifat dari daftar limbah yang berbahaya dan komposisi dan informasi bagi penanganan khusus yang diperlukan, termasuk ketentuan keadaan darurat dalam kasus terjadinya kecelakaan;
 - jenis pengemasan, misalnya kemasan bahan berupa bubuk, dalam tong, dalam tangki pengangkut;
 - perkiraan kuantitas dalam berat atau volume; proses produksi limbah; bagi limbah yang tercantum dalam Lampiran I, klasifikasi Lampiran III, sifat berbahaya, nomor R dan kelas UN;
 - metode pembuangan seperti yang diatur dalam Lampiran IV;
 - pernyataan pihak penghasil dan pihak pengekspor bahwa informasi yang diberikan adalah benar;
 - penyebaran informasi (termasuk keterangan teknis pabrik) ke pihak pengekspor atau pihak penghasil limbah bahwa limbah yang dikirimkan akan diolah dengan cara yang berwawasan lingkungan sesuai dengan undang-undang dan peraturan Negara pengimpor; dan
 - informasi tentang perjanjian antara pihak pengekspor dan pihak pembuang.

²¹²⁾ Pasal 4 ayat (2 huruf f) Konvensi Basel 1989. Ketentuan ini ditegaskan pula dalam Prinsip ke -19 Deklarasi Rio 1992.

²¹³⁾ Pasal 4 ayat (7 b) Konvensi Basel 1989. Pasal tersebut telah diterapkan dalam Pasal 29 ayat (1) Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3 dan diatur pula dalam Annex III MARPOL 1973/1978.

transit) yang termasuk negara-negara anggota Konvensi.²¹⁴⁾ Jika import tersebut diizinkan, importir harus memberitahukan eksportir dan badan yang berwenang di negara pengeskor mengenai penerimaan limbah tersebut dan pengolahan limbahnya. Negara-negara anggota harus menjamin bahwa setiap pemberitahuan mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan surat balasannya telah disampaikan ke Sekretariat di Basel.²¹⁵⁾

Selanjutnya, Negara pengekskor tidak boleh mengizinkan pihak eksportir memulai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya sampai eksportir menerima persetujuan tertulis yang menyatakan bahwa :²¹⁶⁾

- pihak penghasil atau eksportir telah menerima izin tertulis dari negara pengimpor; dan
- bahwa penghasil atau eksportir telah menerima pemberitahuan dari negara pengimpor mengenai adanya kontrak atau perjanjian antara eksportir dan pihak yang akan mengolah limbah tersebut dan dinyatakan secara rinci bahwa pembuangan limbah tersebut akan dilakukan secara aman dan berwawasan lingkungan.

Sedangkan, setiap negara transit dalam jangka waktu 60 hari sejak penerimaan surat pemberitahuan dari penghasil atau pengekskor, harus memberikan jawaban tertulis. Jawaban tertulis tersebut, dapat berupa :

- persetujuan pengangkutan tersebut dengan atau tanpa syarat;
- penolakan perizinan bagi proses pengangkutan;
- atau meminta tambahan informasi dalam waktu 60 hari.

Negara pengekskor harus tidak membolehkan diadakannya pengangkutan lintas batas, sampai menerima persetujuan secara tertulis dari Negara transit. Apabila, setiap saat suatu pihak memutuskan untuk tidak memerlukan adanya persetujuan secara tertulis, baik secara umum atau dalam kondisi khusus bagi proses pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan limbah lainnya, atau merubah permintaannya dalam hal tersebut, maka pihak tersebut harus memberitahukan sebelumnya kepada negara anggota Konvensi lainnya atas keputusannya. Dalam kasus ini apabila jawaban tidak diterima oleh Negara pengekskor dalam jangka waktu 60 hari sejak pemberitahuan yang disampaikan kepada Negara transit; negara pengekskor dapat mengizinkan ekspor dilanjutkan melalui negara transit.²¹⁷⁾

²¹⁴⁾ Pasal 6 ayat (2) Konvensi Basel 1989.

²¹⁵⁾ Pasal 6 Konvensi Basel 1989.

²¹⁶⁾ Pasal 6 ayat 3 Konvensi Basel 1989.

²¹⁷⁾ Pasal 6 ayat (4) Konvensi Basel 1989.

Selanjutnya, dalam kasus pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, dimana limbah hanya didefinisikan atau dianggap sebagai limbah berbahaya oleh Negara pengekspor saja, atau oleh Negara pengimpor saja atau oleh Negara-negara transit yang termasuk negara peserta Konvensi saja, maka aturan yang digunakan tetap mengacu kepada Negara yang menganggap bahwa limbah tersebut adalah limbah berbahaya, sehingga ketentuan mengenai persyaratan pemberitahuan awal, persetujuan tertulis dari Negara pengimpor dan negara transit, pemberitahuan umum, penandatanganan dokumen perjalanan pada saat pengiriman atau penerimaan limbah, pemberitahuan atas penerimaan limbah, dan pemberitahuan mengenai pembuangan limbah kepada pihak eksportir atau Negara pengekspor tetap berlaku.

Mengenai pemberitahuan secara umum, negara pengekspor dengan mematuhi persetujuan tertulis dari Negara yang berkepentingan, dapat saja memperbolehkan penghasil atau eksportir untuk mempergunakan pemberitahuan secara umum (*general notification*), jika limbah berbahaya yang memiliki sifat kimia dan fisika yang sama dikirimkan secara teratur dari kantor bea cukai yang sama dari negara pengekspor ke kantor bea cukai yang sama dari negara pengimpor dan melalui kantor bea cukai yang sama pada negara transit.²¹⁸⁾ Penggunaan pemberitahuan secara umum dari negara pengimpor dapat digunakan untuk beberapa kali pengiriman dengan periode waktu maksimal adalah 12 bulan.²¹⁹⁾ Lebih lanjut, Negara yang berkepentingan diperbolehkan membuat persetujuan tertulisnya untuk digunakan sebagai pemberitahuan umum oleh pihak pengekspor. Pemberitahuan umum tersebut memuat antara lain jumlah limbah berbahaya atau limbah lainnya yang akan diangkut dan daftar periodik limbah berbahaya yang akan dikapalkan.²²⁰⁾

Selanjutnya, pengangkutan lintas batas limbah berbahaya harus dilengkapi dengan dokumen sejak dari negara asal limbah sampai negara yang dijadikan tempat pembuangannya.²²¹⁾ Setiap negara anggota harus memerintahkan agar setiap orang yang bertanggung jawab dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ini untuk menandatangani dokumen pengangkutannya, baik dokumen pengiriman ataupun dokumen

²¹⁸⁾ Pasal 6 ayat (6) Konvensi Basel 1989.

²¹⁹⁾ Pasal 6 ayat (8) Konvensi Basel 1989. Dalam Konvensi Basel 1989 terdapat dua bentuk pemberitahuan yaitu pemberitahuan umum yang digunakan untuk beberapa kali pengangkutan limbah berbahaya yang sama dalam jangka waktu maksimal 12 bulan dan pemberitahuan tunggal yang digunakan untuk satu kali pengangkutan.

²²⁰⁾ Pasal 6 ayat (7) Konvensi Basel 1989.

²²¹⁾ Pasal 4 ayat (7 huruf c) Konvensi Basel 1989.

penerimaan. Selain itu penerima limbah harus memberitahukan eksportir dan badan yang berwenang di negara pengeksport mengenai penerimaan limbah tersebut oleh pengolah. Jika negara pengeksport tidak menerima informasi tersebut, maka badan yang berwenang di negara pengeksport atau eksportir harus memberitahu negara pengimpor mengenai hal tersebut.²²²⁾ Kemudian, setiap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya atau limbah lainnya harus dilindungi asuransi, pertanggungan atau jaminan lain sesuai dengan persyaratan Negara pengimpor atau Negara transit yang termasuk negara anggota.²²³⁾

Akhirnya, setiap pemberitahuan dan jawaban yang diminta sesuai Pasal 6 Konvensi Basel harus diserahkan kepada badan yang berwenang dari Negara yang berkepentingan atau kepada penguasa pemerintah dalam kasus impor dari negara bukan anggota atau ekspor ke negara bukan anggota.²²⁴⁾ Hal tersebut dilakukan agar negara anggota dan negara bukan anggota Konvensi Basel mendapatkan informasi tentang pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

Sedangkan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dari negara anggota melalui negara bukan anggota, Konvensi mengaturnya dalam Pasal 7, yang menetapkan bahwa Konvensi akan menerapkan secara *mutatis mutandis* bagi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya atau limbah lainnya dari negara anggota melalui Negara anggota atau Negara-negara yang bukan anggota Konvensi.

c. Kewajiban Untuk Mengimpor Kembali Limbah Berbahaya

Bila suatu pengangkutan lintas batas limbah berbahaya telah mendapatkan persetujuan tertulis dari Negara yang berkepentingan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi, ternyata tidak dapat dilaksanakan sesuai dengan syarat-syarat perjanjian seperti pembuangan limbah yang dilakukan dengan cara berwawasan lingkungan, maka Negara pengeksport menjamin bahwa limbah tersebut akan dikembalikan kepada Negara Pengeksport oleh pengeksport.²²⁵⁾ Dalam hal ini, pengeksport diberi jangka waktu 90 hari sejak Negara pengimpor memberitahukan Negara pengeksport dan Sekretariat atau dalam periode waktu

²²²⁾ Pasal 6 ayat 9 Konvensi Basel 1989.

²²³⁾ Pasal 6 ayat (11) Konvensi Basel 1989.

²²⁴⁾ Pasal 6 ayat (10) Konvensi Basel 1989.

²²⁵⁾ Pasal 8 Konvensi Basel 1989.

tertentu yang disetujui oleh negara-negara yang berkepentingan. Dalam kasus ini, Negara pengekspor dan negara-negara transit tidak boleh menolak, menghalangi atau mencegah kembalinya limbah tersebut ke Negara pengekspor.

d. Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya Yang Tidak Sah

Dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ada kalanya terjadi pengangkutan yang dilakukan secara tidak sah. Konvensi Basel telah menetapkan kriteria pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sah tersebut, yaitu :²²⁶⁾

- (a) Pengangkutan limbah berbahaya yang dilakukan tanpa pemberitahuan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi bagi semua Negara yang berkepentingan; atau
- (b) Pengangkutan limbah berbahaya yang dilakukan tanpa persetujuan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi bagi semua Negara yang berkepentingan; atau
- (c) Pengangkutan limbah berbahaya dengan mendapatkan persetujuan dari Negara yang berkepentingan melalui pemalsuan, penggambaran yang salah atau kecurangan; atau
- (d) Materinya tidak sesuai dengan dokumen; atau
- (e) Pembuangan limbah berbahaya yang dilakukan dengan sengaja yang bertentangan dengan Konvensi dan dengan prinsip-prinsip umum hukum internasional.

Apabila pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sah tersebut, dilakukan oleh pihak pengekspor atau pihak penghasil, maka Negara pengekspor akan menjamin bahwa limbah tersebut akan :

- (a) diambil kembali oleh pihak pengekspor atau pihak penghasil atau bila perlu diambil sendiri ke Negara pengekspor, bila cara lain tidak dapat dilaksanakan,
- (b) selain itu apabila dibuang; pembuangan ini harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi Basel.

Dalam hal ini Negara pengekspor diberi jangka waktu 30 hari sejak saat Negara pengekspor mendapat pemberitahuan tentang adanya pengangkutan tidak sah atau dalam jangka waktu tertentu yang mendapat persetujuan Negara-negara yang berkepentingan. Dalam kasus ini Negara-negara yang berkepentingan tidak boleh menolak, menghalangi atau mencegah kembalinya limbah tersebut ke Negara pengekspor.

²²⁶⁾ Pasal 9 Konvensi Basel 1989.

Lain halnya bila pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sah tersebut, dilakukan oleh pihak pengimpor atau pihak pembuang, maka Negara pengimpor akan menjamin bahwa limbah tersebut dibuang dengan cara yang berwawasan lingkungan oleh pihak pengimpor atau pihak pembuang atau bila perlu diambil sendiri dalam jangka waktu 30 hari sejak saat pengangkutan tidak sah menjadi perhatian Negara pengimpor atau dalam jangka waktu tertentu yang disetujui oleh Negara-negara yang berkepentingan. Dalam kasus ini, Negara yang berkepentingan akan bekerjasama seperlunya dalam pembuangan limbah dengan cara yang berwawasan lingkungan.

Dalam hal dimana tanggung jawab pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sah tidak dapat diserahkan baik kepada pihak pengeksport (pihak penghasil) atau kepada pihak pengimpor (pihak pembuang), maka Negara-negara anggota atau Negara yang berkepentingan akan menjamin pembuangan limbah secepatnya dengan cara yang berwawasan lingkungan baik di Negara pengeksport atau di Negara pengimpor atau di tempat lain yang dianggap sesuai.

2. Bantuan Teknis Dan Pelatihan Bagi Negara Anggota Konvensi Basel 1989

Keberhasilan pengimplementasian Konvensi Basel 1989 dan pengelolaan limbah berbahaya secara aman sangat tergantung pada kemampuan negara-negara anggota baik di tingkat nasional maupun regional dan kerjasama yang aktif dan efektif di antara negara-negara anggota dan negara-negara bukan anggota. Namun bagi negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia, dalam mewujudkan tujuan tersebut masih mempunyai kendala dan keterbatasan dalam sumber daya manusia, sarana dan prasarana pengelolaan limbah berbahaya. Oleh karena itu dibutuhkan kerjasama antara negara-negara untuk meningkatkan dan mencapai pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya dengan cara yang berwawasan lingkungan,²²⁷⁾ seperti yang ditegaskan pada Pasal 10 Konvensi Basel 1989 :

“Negara-negara anggota peserta akan saling bekerjasama guna meningkatkan dan mencapai pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya dengan cara yang berwawasan lingkungan”.

²²⁷⁾ Pasal 10 ayat (1) Konvensi Basel 1989.

Kerjasama yang dapat dilakukan di antara negara-negara anggota adalah kerjasama dalam : ²²⁸⁾

- menyediakan informasi baik pada tingkat bilateral maupun multilateral dengan sasaran memperkenalkan pengelolaan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan, termasuk harmonisasi standar teknis dan pelaksanaan pengelolaan yang tepat bagi limbah berbahaya;
- memantau pengaruh pengelolaan limbah berbahaya terhadap kesehatan manusia dan lingkungan hidup;
- membangun, mengembangkan dan melaksanakan teknologi rendah limbah yang berwawasan lingkungan dengan mengurangi bahaya dari limbah tersebut, mendapatkan metoda yang lebih efektif dan efisien guna menjamin pengelolaan yang berwawasan lingkungan termasuk studi tentang pengaruh ekonomi, sosial dan lingkungan terhadap penerapan teknologi baru atau teknologi yang telah dikembangkan;
- alih teknologi dan sistem pengelolaan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan serta bekerjasama dalam mengembangkan kemampuan teknis diantara negara-negara anggota terutama bagi yang memerlukan dan meminta bantuan teknis di lapangan; dan
- membangun panduan teknis dan / atau kode pelaksanaan yang memadai.

Dalam melaksanakan kerjasama internasional tersebut, negara-negara anggota harus mempergunakan alat yang memadai guna membantu negara berkembang.

Dalam pelaksanaan bantuan teknis dan pelatihan, Sekretariat Konvensi Basel bekerjasama dengan negara-negara anggota dan negara bukan anggota. Sekretariat Konvensi Basel akan membantu dan merespon kebutuhan negara anggota dalam pengimplementasian Konvensi Basel 1989. Karena pengimplementasian Konvensi Basel 1989 dan implementasi keputusan-keputusan lainnya juga mempunyai pengaruh terhadap negara-negara yang bukan anggota, maka Sekretariat Konvensi Basel memainkan peranan yang aktif untuk membantu sesuai dengan permintaan mereka atau dengan cara menyediakan informasi atau bimbingan dalam pengelolaan limbah berbahaya. Pada konferensi negara-negara anggota Konvensi Basel yang ke dua, Sekretariat Konvensi Basel telah menginstruksikan negara-negara anggota untuk membantu negara-negara anggota lainnya dan negara bukan anggota dalam :

²²⁸⁾ Pasal 10 ayat 2 Konvensi Basel 1989.

- menyusun program pelatihan termasuk kurikulum pada tingkat nasional dengan bekerja sama dengan pihak yang berwenang di tingkat nasional;
- mengadakan seminar nasional dan regional atau workshop pengimplementasian Konvensi Basel; dan
- pengelolaan limbah berbahaya secara aman.

Mengenai kebutuhan untuk alih teknologi dalam pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya serta meminimumkan limbah tersebut, negara-negara anggota setuju bahwa harus dilakukan pemilihan lokasi untuk mendirikan *regional center*. *Regional Center* tersebut diperlukan untuk pelatihan dan transfer teknologi, untuk membantu menyusun program pelatihan dalam pengimplementasian Konvensi Basel 1989 dan pelatihan pengelolaan limbah secara aman.²²⁹⁾

Sekretariat Konvensi Basel beserta negara-negara anggota dapat memberikan bantuan kepada negara- negara lain dalam situasi gawat darurat dan bantuan lainnya dalam hal :

1. Pengembangan atau pembuatan peraturan nasional untuk pengangkutan limbah.
2. Mendirikan infrastruktur yang dibutuhkan dalam mencegah dan memonitor pengangkutan limbah yang tidak sah.
3. Melatih petugas Bea Cukai agar dapat melakukan pengendalian yang baik terhadap limbah-limbah yang diangkut melalui perbatasan negara dan untuk menjamin bahwa bahan yang diperiksa sesuai dengan dokumen atau manifestasinya.

Selain itu *Technical Working Group* telah menetapkan beberapa elemen teknis untuk membimbing negara-negara anggota agar mereka melakukan aktivitas sesuai dengan kerangka kerja pengelolaan limbah yang aman. Elemen-elemen teknis tersebut antara lain :

1. Ketentuan untuk membuat rencana darurat yang mengspesifikasi langkah-langkah yang harus diambil jika terjadi kejadian darurat misalnya, kebakaran, ledakan, kebocoran dll.
2. Mempertimbangkan masalah-masalah yang timbul akibat kontaminasi lingkungan oleh limbah berbahaya.

Untuk terlaksananya bantuan keadaan darurat tersebut, maka negara-negara anggota mempertimbangkan terbentuknya dana bergilir, untuk mengurangi sampai tingkat minimum

²²⁹⁾ Pasal 14 ayat (1) Konvensi Basel 1989.

kerusakan akibat kecelakaan yang ditimbulkan oleh pengangkutan lintas batas limbah berbahaya atau saat pembuangan limbah.

Dengan adanya bantuan teknis dan pelatihan dari negara-negara maju kepada negara-negara sedang berkembang, maka diharapkan negara-negara berkembang memiliki tenaga ahli dalam pengelolaan limbah berbahaya dan tujuan dari pengelolaan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan dapat tercapai.

3. Sekretariat Konvensi Basel 1989

Dalam mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, peranan Sekretariat Konvensi Basel sangat penting, karena Sekretariat Konvensi Basel dibentuk untuk melancarkan penerapan aturan-aturan Konvensi Basel 1989. Fungsi dari Sekretariat Konvensi Basel adalah :³⁰⁰⁾

- Mempersiapkan dan memberikan jasa yang dibutuhkan dalam pertemuan-pertemuan antara negara-negara anggota untuk melakukan amandemen terhadap Konvensi;³⁰¹⁾
- Mempersiapkan dan menyebarkan laporan berdasarkan informasi yang diterima mengenai definisi nasional tentang limbah berbahaya, pelaksanaan kewajiban umum, pengangkutan lintas batas antara negara anggota, persetujuan bilateral, multilateral dan regional dengan negara anggota lainnya dan dengan bukan negara anggota serta penyebaran informasi, ³⁰²⁾ juga atas informasi yang diperoleh dari pertemuan-pertemuan badan yang dibentuk dalam konferensi negara anggota,³⁰³⁾ begitu pula atas informasi yang diberikan oleh kelompok antar pemerintah dan non-pemerintah;
- Mempersiapkan laporan-laporan tentang aktifitasnya dalam melaksanakan fungsinya sesuai dengan Konvensi Basel dan menyerahkannya kepada konferensi negara anggota;
- Menjamin koordinasi yang diperlukan dengan badan internasional yang relevan, terutama untuk mendapatkan pengaturan administratif berdasarkan perjanjian seperti yang dibutuhkan bagi keefektifan fungsi pelaksanaannya;

³⁰⁰⁾ Pasal 16 Konvensi Basel 1989.

³⁰¹⁾ Pasal 15 dan 17 Konvensi Basel 1989.

³⁰²⁾ Lihat Pasal 3,4,6,11,&13 Konvensi Basel 1989.

³⁰³⁾ Lihat Pasal 15 Konvensi Basel 1989.

- Mengadakan komunikasi dengan *focal point* dan badan yang berwenang yang dibentuk oleh negara anggota;
- Menghimpun informasi tentang lokasi fasilitas yang dikuasai oleh negara dan fasilitas negara anggota yang disediakan bagi pembuangan limbah berbahaya dan limbah lainnya dan menyebarkan informasi diantara negara anggota;
- Menerima dan menyampaikan informasi dari dan ke negara anggota tentang :
 - sumber bantuan teknis dan pelatihan;
 - tersedianya pengetahuan teknis dan ilmiah;
 - sumber penasihat dan ahli; dan
 - ketersediaan sumber daya

dengan sasaran membantu negara-negara anggota, sesuai permintaan dalam bidang, seperti

:

- penanganan sistem pemberitahuan Konvensi Basel;
 - pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya;
 - teknologi yang berhubungan dengan limbah berbahaya dan limbah lainnya, seperti teknologi rendah limbah dan non-limbah yang berwawasan lingkungan;
 - pengkajian terhadap kapasitas dan lokasi pembuangan;
 - pemantauan limbah berbahaya dan limbah lainnya; dan
 - penanggulangan keadaan darurat.
- Menyediakan sesuai permintaan negara anggota, informasi atau konsultan atau lembaga konsultan ahli yang dapat membantu mereka untuk mempelajari suatu pemberitahuan atas pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, persetujuan pengapalan limbah berbahaya atau limbah lainnya dengan pemberitahuan yang relevan, dan / atau fakta bahwa fasilitas pembuangan limbah berbahaya dan limbah lainnya harus dikelola secara berwawasan lingkungan. Penelitian dalam hal tersebut tidak dibiayai oleh Sekretariat;
 - Membantu (sesuai permintaan negara peserta), dalam mengidentifikasi kasus pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sah dan segera menyebarkan segala informasi yang diterima tentang pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sah kepada negara anggota;

- Bekerja sama dengan negara anggota dan organisasi internasional dan lembaga yang relevan, dalam penyediaan tenaga ahli dan peralatan guna membantu dengan segera negara yang berada dalam situasi keadaan darurat; dan
- Melaksanakan fungsi lainnya yang relevan dengan tujuan Konvensi ini seperti yang telah ditentukan dalam Konferensi negara anggota.

Dengan adanya Sekretariat Konvensi Basel, maka memudahkan penyebaran informasi mengenai pengangkutan lintas batas limbah berbahaya baik kepada Negara anggota maupun Negara bukan anggota Konvensi Basel, yang pada akhirnya diharapkan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dapat berjalan dengan efektif.

C. Analisa Terhadap Ketentuan Konvensi Basel 1989

Salah satu prinsip dalam Konvensi Basel adalah pengawasan yang ketat terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya untuk menghindari dampak negatif terhadap kesehatan manusia dan lingkungan. Ketentuan-ketentuan pada Konvensi Basel yang mencerminkan adanya perlindungan terhadap lingkungan hidup dan kesehatan manusia dari dampak negatif pengangkutan lintas batas limbah berbahaya adalah ketentuan yang menegaskan bahwa :

1. Negara anggota harus mengurangi produksi limbah berbahaya dan mengolahnya di dalam negerinya sendiri.
2. Diharuskan adanya pemberitahuan terlebih dahulu dan izin tertulis dari Negara pengimpor dan Negara transit mengenai akan adanya pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.
3. Negara anggota tidak boleh mengirimkan limbahnya ke negara yang telah melarang total impor limbah berbahaya.
4. Setiap negara memiliki hak untuk menolak atau menerima limbah berbahaya yang dikapalkan ke negaranya.
5. Negara anggota tidak bisa mengirimkan limbahnya ke negara anggota lainnya, jika negara tersebut tidak memiliki fasilitas untuk mengolah limbah secara berwawasan lingkungan.
6. Kewajiban Negara pengespor untuk mengekspor kembali limbahnya, jika ternyata negara pengimpor tidak bisa mengolah atau membuang limbah secara berwawasan lingkungan.

Lebih lanjut, Pasal 3 Konvensi Basel 1989, menegaskan bahwa seluruh negara peserta diberi kesempatan untuk mengajukan batasan atau kriteria mengenai limbah yang dianggap sebagai limbah berbahaya menurut hukum nasional negara anggota dalam enam bulan setelah menjadi anggota Konvensi Basel 1989. Kemudian, setiap Negara anggota bertanggung jawab atas penyediaan informasi bagi negara anggota lainnya mengenai batasan bahan berbahaya menurut hukum nasionalnya. Hal ini sangat penting agar negara anggota lainnya, khususnya para eksportir mengetahui ketentuan-ketentuan yang berlaku di negara-negara tujuan ekspor, sehingga pelanggaran-pelanggaran hukum di negara tujuan dapat dihindari. Namun dilain pihak adanya ketentuan Pasal 3 Konvensi Basel tersebut menyebabkan adanya perbedaan batasan definisi bagi setiap negara. Contohnya yang disebut limbah yang termasuk *green list* oleh Masyarakat Eropa adalah limbah yang berpotensi menjadi bahan berbahaya dan atau beracun yang bisa di daur ulang. Tetapi menurut Indonesia, limbah yang termasuk *green list* ada yang berbahaya karena Indonesia belum mempunyai teknologi yang mampu mengolah limbah tersebut menjadi limbah yang tidak berbahaya. Demikian pula dalam pengklasifikasian limbah berbahaya, dimana dalam Konvensi Basel negara peserta Konvensi dapat menetapkan karakteristik limbah berbahaya sesuai dengan peraturan nasionalnya. Hal ini mengakibatkan belum adanya pandangan yang sama mengenai sifat berbahaya yang terkandung dalam limbah, sehingga pengklasifikasian limbah yang kurang memadai dapat menimbulkan kesulitan dalam penerapan peraturan.

Pasal 4 ayat (12) Konvensi Basel 1989 mengakui adanya kedaulatan negara, sehingga ketentuan-ketentuan yang ada pada Konvensi tidak mempengaruhi kedaulatan negara-negara atas wilayah laut dan tidak mempengaruhi hak berdaulat serta yurisdiksi negara-negara anggota atas zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen serta pelaksanaan hak-hak navigasi atau pelayaran. Kapal-kapal yang mengangkut limbah berbahaya dan limbah lainnya dapat menggunakan hak lintas damai dengan syarat bahwa kapal tersebut membawa dokumen-dokumen yang lengkap dan mematuhi semua tindakan-tindakan pengamanan seperti yang telah ditetapkan dalam perjanjian internasional.

Berdasarkan persetujuan tertulis dari negara-negara yang berkepentingan, negara pengekspor dapat memberikan izin bagi pihak pengekspor untuk menggunakan pemberitahuan umum (*general notification*) yang memuat antara lain jumlah limbah

berbahaya yang akan diangkut dan daftar periodik pengapalan limbah berbahaya.³⁰⁴⁾ Adanya aturan mengenai pemberitahuan umum tersebut, memberikan kemudahan bagi pihak pengeksport dalam memperoleh permohonan izin bagi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

Salah satu prinsip terpenting dari pengelolaan limbah berbahaya adalah prinsip *from cradle to grave*. Dalam Konvensi Basel 1989 telah tergambar adanya penerapan prinsip *from cradle to grave* tersebut, yaitu dengan ditetapkannya kewajiban bahwa setiap kapal pengangkut limbah berbahaya dan limbah lainnya dilengkapi dengan dokumen pengiriman sejak dari tempat pengangkutan lintas batas limbah berbahaya hingga tempat pembuangannya.³⁰⁵⁾ Dokumen tersebut harus ditandatangani oleh orang yang bertanggung jawab atas pengangkutan lintas batas limbah berbahaya pada saat pengiriman, pada saat limbah tersebut berada di negara transit dan pada saat penerimaan limbah di negara tujuan. Selain itu, orang yang bertanggung jawab atas pengangkutan limbah akan meminta pihak pembuang untuk memberitahukan atau melaporkan kepada pihak pengeksport dan pejabat yang berwenang di negara pengeksport atas penerimaan limbah dan pada saat selesai pembuangan limbah yang telah dilakukan sesuai dengan syarat-syarat yang telah ditentukan dalam surat pemberitahuan. Apabila laporan tersebut tidak diterima oleh Negara pengeksport, maka pihak pengeksport atau penguasa yang berwenang di negara pengeksport akan memberitahukan Negara pengimpor.

Selain itu, untuk melindungi kesehatan manusia dan lingkungan hidup dari dampak negatif limbah berbahaya, maka Konvensi Basel mengatur pula mengenai kewajiban untuk mengimpor kembali limbah berbahaya oleh negara pengeksport,³⁰⁶⁾ jika ternyata pengangkutan lintas batas limbah berbahaya tidak dapat diselesaikan sesuai dengan syarat-syarat perjanjian. Demikian pula jika terjadi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara tidak sah yang dilakukan oleh :

- pihak pengeksport atau pihak penghasil, maka negara pengeksport akan menjamin bahwa limbah tersebut akan diambil kembali atau dibuang bila sesuai dengan ketentuan Konvensi Basel 1989.

³⁰⁴⁾ Pasal 6 ayat (4) Konvensi Basel 1989.

³⁰⁵⁾ Pasal 4 ayat (7 c) Konvensi Basel 1989.

³⁰⁶⁾ Pasal 8 Konvensi Basel 1989.

- pihak pengimpor atau pihak pembuang, maka negara pengimpor akan menjamin bahwa limbah tersebut akan dibuang dengan cara yang berwawasan lingkungan oleh pihak pengimpor atau pihak pembuang.

Namun jika tanggung jawab pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang tidak sah tersebut tidak dapat diserahkan baik kepada pihak pengeskor (pihak penghasil) atau kepada pihak pengimpor (pihak pembuang), maka negara-negara anggota atau negara yang berkepentingan akan menjamin melalui kerjasama bahwa limbah tersebut akan dibuang secepat mungkin dengan cara yang berwawasan lingkungan baik di negara pengekskor atau di negara pengimpor atau di tempat lain yang dianggap sesuai.

Konvensi Basel 1989 tidak melarang total impor limbah berbahaya. Pengangkutan lintas batas limbah berbahaya diperkenankan sepanjang dipenuhinya kewajiban pemberitahuan awal (*Prior Informed Consent*) dari Negara-negara pengimpor dan Negara-negara transit. Pemberitahuan awal (*Prior Informed Consent*) inilah yang kelihatannya menjadi andalan utama Konvensi dalam melakukan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Namun sasaran pengurangan kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dengan maksud untuk melindungi kesehatan manusia dan lingkungan hidup, kiranya tidak akan efektif jika Konvensi Basel tidak melarang total adanya pengangkutan lintas batas limbah berbahaya,³⁰⁷⁾ Karena tidak ada pelarangan total pengangkutan lintas batas limbah berbahaya tersebut, maka ada kecenderungan negara-negara tidak mengusahakan pengurangan produksi limbah berbahayanya dengan menerapkan produksi bersih sehingga tidak bakal mampu mengubah banyak terhadap praktek pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Walaupun demikian, Konvensi Basel telah memberikan pengaturan yang cukup memadai bagi sistem pengawasan lintas batas limbah berbahaya.

³⁰⁷⁾ Pasal 6, Pasal 7 dan Pasal 11 Konvensi Basel 1989.

BAB IV
MEKANISME PENGAWASAN
PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA
DALAM RANGKA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN INDONESIA

Dalam rangka perlindungan lingkungan Indonesia terhadap dampak negatif dari pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, maka Indonesia telah meratifikasi Konvensi Basel 1989 melalui Keputusan Presiden RI. No. 61 Tahun 1993. Sebagai implementasi dari Konvensi Basel, maka diatur mengenai pengawasan secara umum dalam UU RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya melalui Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3. Tindakan yang dilakukan oleh Indonesia ini didasarkan pada kenyataan bahwa sumber-sumber limbah B3 di Indonesia juga berasal dari luar negeri. Ini terjadi karena beberapa lingkungan industri menolak membuat fasilitas pengolahan limbah B3 di negara mereka karena biaya pengolahan limbah yang mahal, meskipun sebenarnya konsekuensi pembuangan limbah secara tidak sah pun lebih tinggi dari biaya pengolahan limbah. Sebagai contoh pengembalian limbah yang diangkut secara tidak sah yang berasal dari Belanda ke Indonesia. Dalam pengembalian limbah B3 tersebut, Pemerintah Belanda menderita kerugian karena memerlukan biaya sekitar Rp. 3,5 milyar untuk pengolahan kembali limbah B3 itu sesuai dengan peraturan penanganan limbah B3 yang berlaku di negaranya.³⁰⁸⁾

Indonesia menjadi salah satu negara tujuan dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara tidak sah. Hal ini dimulai sejak Tahun 1989 dimana beberapa perusahaan meminta izin untuk membuang limbah impor di Indonesia. Kemudian adanya permintaan rekomendasi pembuangan limbah radioaktif dan limbah rumah sakit dari Taiwan ke Pulau Ayu di Irian Jaya, permintaan izin memproses limbah *tank cleaning* yang mengandung hidrokarbon tinggi ke Tanjung Ugang Pulau Batam dan juga adanya permintaan izin pengusaha swasta untuk memasukkan *sludge dredget material* dari pantai Singapura ke

³⁰⁸⁾ Warta Bea Cukai, "Sama-sama Rugi Akibat Kiriman Limbah", Edisi 250, September 1995, hlm. 25.

Indonesia dengan ditukar pasir dari Pulau Batam. *Sludge* itu diminta dibuang di salah satu pulau Kepulauan Riau.³⁰⁹⁾

Meskipun kasus *Love Canal* belum ditemukan atau terjadi di Indonesia, tetapi telah terjadinya beberapa kasus yang merupakan pengaruh dari adanya lokasi pembuangan limbah yang tidak sah di wilayah tertentu, misalnya ikan sapu-sapu mati, karena pembuangan limbah pestisida ke dalam sungai secara tidak sah, air sumur yang terkontaminasi oleh limbah electroplating.

Beberapa usaha yang sesuai dengan prinsip-prinsip pengelolaan limbah yang aman bagi lingkungan dimasukkan ke dalam peraturan pengelolaan limbah berbahaya di Indonesia. Beberapa prinsipnya antara lain adalah meminimumkan produksi limbah, pembuatan instalasi pembuangan limbah yang aman dan pencegahan kontaminasi lingkungan oleh limbah. Oleh karena itu, pengimplementasian Konvensi Basel 1989 di Indonesia ditujukan untuk mencegah Indonesia dari resiko pencemaran lingkungan dan resiko kesehatan manusia yang disebabkan oleh limbah berbahaya.

A. PENGATURAN NASIONAL TENTANG PENGANGKUTAN LINTAS BATAS LIMBAH BERBAHAYA

Indonesia telah meratifikasi Konvensi Basel 1989 melalui Keputusan Presiden RI No. 61 Tahun 1993 dengan pertimbangan bahwa secara geografis wilayah RI terdiri dari pulau-pulau dengan perairan terbuka. Kondisi demikian sangat potensial sebagai tempat pembuangan limbah berbahaya secara tidak sah dari luar negeri, disamping untuk memelihara kelestarian lingkungan serta mencegah agar wilayah RI tidak menjadi tempat pembuangan limbah berbahaya oleh negara lain. Sebagai penerapan dari Konvensi Basel 1989, Indonesia telah membuat Peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya antara lain UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran serta peraturan mengenai pengelolaan dan pengendalian impor dan ekspor limbah B3 yaitu Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun beserta Keputusan Menteri Perindustrian

³⁰⁹⁾ Kompas, "Indonesia Juga Mengespor Limbah", 14 Februari 1994, hlm. 8.

dan Perdagangan RI No. 133 /MPP/Kep/6/1996 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya dan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah. Selain itu, Indonesia telah menetapkan Badan Pengendalian Lingkungan (Bapedal) sebagai badan yang berwenang dalam pengawasan lintas batas limbah berbahaya dan berfungsi sebagai *focal point*. Dalam memenuhi kewajiban untuk memiliki fasilitas pengolahan limbah yang berwawasan lingkungan, maka Indonesia telah membuat pusat pengolahan limbah berbahaya di Cileungsi Bogor yang dikelola oleh PT. Prasadha Pamunah Limbah Industri.

Dengan demikian, Indonesia sebagai negara anggota Konvensi telah melaksanakan ketentuan yang ada pada Konvensi Basel 1989.

1. UU RI No. 6 TAHUN 1996 Tentang Perairan Indonesia

Perubahan tatanan wilayah nasional RI terjadi secara politis dengan Deklarasi Juanda tanggal 13 Desember 1957 dan secara hukum nasional dengan Undang-Undang No. 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia.³¹⁰⁾

Deklarasi Juanda merupakan pernyataan kepada masyarakat internasional bahwa dianutnya Konsep Nusantara itu tidak dimaksudkan untuk menghalangi lintas pelayaran kapal asing yang dilakukan secara damai di perairan Indonesia yang berada sebelah dalam dari garis-garis pangkal lurus. Penegasan tentang hak lintas pelayaran bagi kapal asing dalam Deklarasi Juanda tersebut dimaksudkan agar perubahan status perairan yang sebelumnya merupakan laut lepas atau laut teritorial menjadi perairan pedalaman tidak menghalangi atau mengganggu lintas pelayaran kapal-kapal asing yang sudah berlaku di perairan tersebut.³¹¹⁾

Dalam UU No. 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, lintas damai melalui perairan nasional merupakan suatu jaminan tetapi tidak merupakan hak.³¹²⁾ Penanggulangan lintas damai hanya dapat dilakukan jika ada bukti atau dugaan yang kuat dan beralasan bahwa

³¹⁰⁾ Mochtar Kusumaatmadja, supra note 134, hlm. 1.

³¹¹⁾ Atje Misbach M, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Alumni, Bandung, 1993, hlm. 196.

³¹²⁾ Pasal 3 ayat (1) UU No. 4 Prp Tahun 1960 menyatakan bahwa lalu lintas laut damai dalam perairan pedalaman Indonesia terbuka bagi kendaraan air asing.

kapal asing itu melakukan kegiatan-kegiatan yang merugikan kepentingan keamanan fiskal, imigrasi atau kesehatan (penduduk) negara pantai.³¹³⁾

Mengenai hak lintas transit yang hanya boleh dilakukan melalui alur-alur tertentu yang ditetapkan oleh negara pantai, konsepnya sudah ada dalam perundang-undangan nasional yaitu dalam UU No. 4 Prp Tahun 1960 dan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1962.³¹⁴⁾ Penetapan alur-alur pelayaran melalui perairan nasional untuk keperluan lintas transit kapal asing ini diperlukan guna pemenuhan syarat bagi pengakuan terhadap asas negara kepulauan oleh masyarakat internasional termasuk negara-negara maritim besar.

Dalam perkembangannya ternyata pengaturan hukum negara kepulauan yang ditetapkan dalam UU No. 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan rezim hukum negara kepulauan sebagaimana dimuat dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 sehingga undang-undang tersebut dicabut dan diganti dengan Undang-Undang Republik Indonesia No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Dalam Pasal 3 UU RI no. 6 Tahun 1996 tersebut, dijelaskan bahwa wilayah perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia,³¹⁵⁾ perairan kepulauan³¹⁶⁾ dan perairan pedalaman.³¹⁷⁾ Sedangkan kedaulatan Negara Republik Indonesia di perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman serta ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman serta dasar laut dan tanah dibawahnya termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.³¹⁸⁾

Mengenai hak lintas bagi kapal-kapal asing konsepnya sama dengan yang termuat dalam Konvensi Hukum Laut 1982, dimana dalam UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia telah diatur mengenai hak lintas damai, hak lintas alur laut kepulauan dan hak lintas transit.

³¹³⁾ Mochtar Kusumaatmadja, Op.cit, hlm 6.

³¹⁴⁾ Ibid

³¹⁵⁾ Berdasarkan Pasal 3 ayat (2) UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, laut teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5.

³¹⁶⁾ Berdasarkan Pasal 3 ayat (3) UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, perairan kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.

³¹⁷⁾ Pasal 3 ayat (4) UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, menjelaskan bahwa perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk kedalamannya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.

³¹⁸⁾ Pasal 4 UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia..

Hak lintas damai diatur dalam Pasal 11 ayat (1) UU RI. No. 6 Tahun 1996 yang menyatakan bahwa :³¹⁹⁾

“Kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.”

Berdasarkan penjelasan Pasal 11 ayat (1), yang dimaksud dengan “menikmati hak lintas damai” adalah hak yang diperuntukan bagi setiap kapal asing untuk melaksanakan pelayaran lintas damai sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, hukum internasional lainnya, dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam hal kapal asing melakukan salah satu kegiatan yang dilarang oleh Konvensi Hukum Laut 1982³²⁰⁾ dan atau hukum internasional lainnya, maka Pemerintah Indonesia dapat menangguk sementara hak lintas damai segala jenis kapal asing dalam daerah tertentu di laut teritorial atau perairan kepulauan, apabila penanggukan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamanannya.³²¹⁾ Penanggukan sementara dapat dilakukan setelah dilakukan pengumuman.³²²⁾

Agar pengawasan terhadap kapal-kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai di perairan Indonesia dapat dilaksanakan dengan baik, serta untuk menjamin keselamatan pelayaran, maka Pemerintah Indonesia dapat menetapkan alur laut dan skema pemisah lalu lintas di laut teritorial dan perairan kepulauan.³²³⁾ Kapal yang mengangkut muatan yang berbahaya atau beracun hendaknya melakukan lintas damai melalui alur-alur laut yang ditetapkan. Hal ini perlu untuk kepentingan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Penetapan alur laut dan skema pemisah lalu lintas dilakukan dengan bekerjasama dengan IMO sebagai organisasi internasional yang berwenang dalam masalah teknis keselamatan pelayaran.

³¹⁹⁾ Ketentuan ini merupakan penerapan dari Pasal 18 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982.

³²⁰⁾ Yang dimaksud dengan “kegiatan yang dilarang oleh Konvensi” adalah kegiatan sebagaimana ditentukan dalam Pasal 19 ayat (2) Konvensi Hukum Laut 1982.

³²¹⁾ Pasal 13 ayat (1) UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Ketentuan ini merupakan penerapan dari Pasal 25 ayat (3) Konvensi Hukum Laut 1982.

³²²⁾ Pasal 13 ayat (2) UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

³²³⁾ Pasal 14 UU No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Ketentuan ini merupakan penerapan dari Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982.

Kemudian, UU RI. No. 6 Tahun 1996 mensyaratkan bahwa kapal yang mengangkut bahan yang karena sifatnya berbahaya atau beracun harus membahwa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan dalam perjanjian internasional.³²⁴⁾

Hak lintas alur laut kepulauan diatur dalam Pasal 18, dimana segala jenis kapal baik kapal negara pantai maupun negara tak berpantai dapat menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia, antara satu bagian dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dengan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya. Dalam lintas alur laut kepulauan, negara pantai dapat menetapkan alur-alur laut dengan pertimbangan agar dapat dilakukan lintasan yang langsung dan terus menerus, serta dengan menempuh jarak yang terdekat, serta dapat menetapkan skema pemisah lalu lintas di alur-alur laut yang dianggap rawan kecelakaan.³²⁵⁾

Mengenai hak lintas transit dalam UU RI. No. 6 Tahun 1996 adalah hak lintas transit di Selat Malaka dan di Selat Singapura dimana semua kapal mempunyai kebebasan pelayaran untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin melalui laut teritorial Indonesia di selat antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.³²⁶⁾ Kapal yang melakukan hak lintas transit harus memperhatikan ketentuan Pasal 39 Konvensi Hukum Laut 1982 mengenai kewajiban kapal dan pesawat udara sewaktu melakukan lintas transit, hukum internasional lainnya dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.³²⁷⁾

Pengaturan mengenai hak lintas kapal asing dalam UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia telah sesuai dengan Konvensi Hukum Laut 1982 yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui UU RI. No. 17 Tahun 1985. Dengan demikian secara hukum telah ada pengaturan mengenai lintas kapal asing di wilayah perairan Indonesia.

2. UU RI. No. 21 TAHUN 1992 Tentang Pelayaran

³²⁴⁾ Pasal 16 UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Ketentuan ini merupakan penerapan dari Pasal 20 Konvensi Hukum Laut 1982.

³²⁵⁾ Pasal 19 ayat (1) UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Ketentuan ini merupakan penerapan dari Pasal 53 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982.

³²⁶⁾ Pasal 20 ayat (1) UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

³²⁷⁾ Pasal 20 ayat (2) UU RI. No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Peraturan nasional yang berkaitan dengan kegiatan transportasi laut adalah UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Undang-Undang tersebut dibentuk dengan dasar pertimbangan bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa dan dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Undang-undang ini berlaku untuk pelayaran di perairan Indonesia dan kapal-kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.³²⁸⁾

Definisi pelayaran berdasarkan Pasal 1 ayat (1) UU RI. No. 21 Tahun 1992 adalah :

“Segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya”.

Angkutan di perairan diantaranya adalah angkutan laut yang meliputi angkutan laut dalam negeri termasuk pelayaran rakyat dan angkutan laut dari dan ke luar negeri. Pelayaran sebagai salah satu moda transportasi diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan / atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional, dalam rangka menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memantapkan perwujudan wawasan nusantara serta memperkuat ketahanan nasional.³²⁹⁾ Untuk mewujudkan tujuan tersebut, pembinaan pelayaran dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan antara lain diarahkan untuk :³³⁰⁾

- memperlancar arus perpindahan orang dan atau barang secara masal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.
- meningkatkan penyelenggaraan pelayaran sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Untuk menyelenggarakan pelayaran yang aman, maka Pemerintah berkewajiban untuk memberikan pelayanan berita marabahaya, yaitu berita tentang adanya kecelakaan kapal yang memerlukan pertolongan segera, termasuk berita tentang pencemaran

³²⁸⁾ Pasal 4 UU RI. No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³²⁹⁾ Pasal 3 UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³³⁰⁾ Pasal 5 ayat (2) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

perairan.³³¹⁾ Oleh karena itu, untuk kepentingan keselamatan berlayar di perairan Indonesia, Pemerintah dapat:

- menetapkan alur-alur pelayaran bagi keselamatan berlayar dan kepentingan lainnya;
- menetapkan sistem rute yang terdiri dari satu rute atau lebih. Pengaturan rute tersebut dimaksudkan untuk mengurangi resiko kecelakaan kapal;
- menetapkan tata cara berlalu lintas, yaitu mengenai semua tindakan yang diperlukan untuk keselamatan berlayar terutama bila sedang berlayar melalui sistem pemisah lalu lintas;³³²⁾

Pemerintah juga dapat menetapkan alur-alur kepulauan untuk perlintasan yang sifatnya terus menerus, langsung dan secepat mungkin bagi kapal asing yang melalui perairan Indonesia.³³³⁾ Pengertian terus menerus, langsung dan secepatnya adalah berlayar dari laut bebas melintas perairan Indonesia dan langsung menuju laut bebas lainnya, sesuai dengan Undang-undang RI. No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi PBB tentang Hukum Laut).

Disamping itu, nahkoda atau pemimpin kapal selama berlayar wajib mematuhi aturan-aturan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, alur-alur pelayaran, sistem rute, sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran yang diatur dalam UU ini.³³⁴⁾

Untuk kepentingan keselamatan pelayaran, Pemerintah Indonesia dapat menetapkan persyaratan teknis, seperti:³³⁵⁾

- setiap bangunan atau instalasi harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan;
- setiap kegiatan atau hal yang dapat membahayakan wajib ditetapkan zona keselamatan dan diumumkan.

Setiap kapal yang akan berlayar harus senantiasa dalam keadaan baik dan memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, dimana keadaan kapal harus memenuhi

³³¹⁾ Pasal 9 UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³³²⁾ Pasal 12 UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³³³⁾ Pasal 14 UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³³⁴⁾ Pasal 15 ayat (1) UU RI.No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³³⁵⁾ Pasal 13 ayat (1) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

persyaratan keselamatan kapal.³³⁶⁾ Selain itu, setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia harus menunjukkan secara jelas identitas kapalnya.³³⁷⁾ Yang dimaksud dengan identitas kapal adalah nama kapal dan pelabuhan tempat kapal didaftarkan yang dicantumkan pada badan kapal, bendera kebangsaan yang dikibarkan para buritan kapal sesuai dengan surat tanda kebangsaan yang diberikan oleh Pemerintah negara yang bersangkutan. Disamping itu, nahkoda atau pemimpin kapal untuk ukuran tertentu, wajib menyelenggarakan buku harian kapal.³³⁸⁾ Buku harian kapal digunakan untuk mencatat hal-hal yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan dan hal-hal lain yang dipandang perlu oleh nahkoda atau pemimpin kapal.

Dalam masalah pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut dari kapal Pasal 65 UU RI. No. 21 Tahun 1992 menetapkan bahwa :

“Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah atau bahan lain apabila tidak memenuhi persyaratan yang ditetapkan.”

Pembuangan limbah atau bahan lain yang tidak memenuhi persyaratan dapat terjadi antara lain, karena :

- a. melakukan pembuangan (dumping) tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku;
- b. melakukan pembuangan muatan dengan sengaja;
- c. melakukan pembuangan tanpa menggunakan peralatan pencegahan pencemaran;
- d. melakukan pembuangan dengan menggunakan peralatan pencegahan pencemaran yang tidak berfungsi dengan baik.

UU RI. No. 21 Tahun 1992 mensyaratkan bahwa setiap kapal yang dioperasikan wajib dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran sebagai bagian dari persyaratan kelaiklautan kapal. Kewajiban untuk melengkapi peralatan pencegahan pencemaran dari kapal disesuaikan dengan jenis dan ukuran kapal serta daerah operasi kapal yang bersangkutan.³³⁹⁾

³³⁶⁾ Ketentuan tentang Kelaiklautan Kapal diatur dalam Pasal 35 UU RI. No. 21 Tahun 1992. Pengertian kelaiklautan kapal berdasarkan Pasal 1 ayat (10) adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu, sedangkan maksud keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan materil, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

³³⁷⁾ Pasal 53 UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³³⁸⁾ Pasal 60 ayat (1) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³³⁹⁾ Pasal 66 ayat (1) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Pencegahan terjadinya pencemaran yang bersumber dari kapal, wajib dilakukan oleh setiap nahkoda atau pemimpin kapal dan / atau anak buah kapal.³⁴⁰⁾ Selain itu, setiap nahkoda atau pemimpin kapal wajib menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapalnya. Yang dimaksud dengan wajib menanggulangi oleh nahkoda atau pemimpin kapal adalah melakukan penanggulangan dengan peralatan penanggulangan yang dimiliki oleh kapal tersebut.³⁴¹⁾ Nahkoda atau pemimpin kapal wajib segera melaporkan kepada pejabat pemerintah yang berwenang terdekat atau instansi yang berwenang menangani penanggulangan pencemaran laut mengenai terjadinya pencemaran laut yang disebabkan oleh kapalnya atau oleh kapal lain atau apabila melihat adanya pencemaran di laut.³⁴²⁾

Sedangkan yang bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya adalah pemilik atau operator kapal. Yang dimaksud dengan tanggung jawab pemilik atau operator kapal adalah tanggung jawab terhadap aspek perdata seperti penggantian kerugian atas kerusakan yang timbul sebagai akibat dari pencemaran baik kerugian langsung maupun kerugian tidak langsung. Pembebanan tanggung jawab tergantung pada perjanjian yang diadakan antara pemilik dengan operator kapal. Untuk memenuhi tanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya tersebut, pemilik atau operator kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.³⁴³⁾

Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib memenuhi persyaratan yang ditentukan dalam hukum nasional maupun dalam hukum internasional.³⁴⁴⁾ Yang dimaksud dengan barang khusus dan barang berbahaya adalah barang-barang yang karena sifatnya dapat mengancam keselamatan manusia, harta benda dan lingkungan, sesuai yang tercantum dalam peraturan-peraturan yang berlaku antara lain *Safety of Life at Sea* (SOLAS 1974). Sedangkan yang dimaksud dengan barang berbahaya adalah jenis barang yang karena sifatnya dapat dikelompokkan sebagai barang berbahaya, misalnya barang yang mudah terbakar (BBM), bahan kimia, radio aktif dan sebagainya.

3. Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 Tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun

³⁴⁰⁾ Pasal 66 ayat (2) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³⁴¹⁾ Pasal 67 ayat (1) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³⁴²⁾ Pasal 67 ayat (2) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran.

³⁴³⁾ Pasal 68 ayat (1 & 2) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

³⁴⁴⁾ Pasal 87 ayat (1) UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Setelah terjadinya banyak kasus penyelundupan limbah berbahaya ke Indonesia dan terjadinya pencemaran lingkungan yang disebabkan oleh pembuangan limbah berbahaya secara sembarangan, Pemerintah Indonesia kemudian membentuk peraturan yang mengatur pengelolaan limbah B3 dalam bentuk Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 yang kemudian dirubah atau disempurnakan dengan Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 Tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun. Peraturan Pemerintah tersebut dibentuk dengan dasar pertimbangan bahwa limbah B3 harus dikelola dengan baik agar tidak menimbulkan resiko bahaya terhadap lingkungan dan kesehatan manusia, sehingga dalam pengelolaan limbah B3 perlu mempertimbangkan teknologi pemanfaatan limbah B3 karena dengan penggunaan teknologi yang tepat dapat dikurangi jumlah, bahaya dan / atau daya racun limbah B3, selain pemanfaatan teknologi tersebut dapat berdampak positif terhadap pembangunan sektor ekonomi dan lingkungan. Sedangkan misi dalam pengelolaan limbah B3 adalah mencegah semaksimal mungkin dan mengurangi dihasilkannya limbah B3 serta mengolahnya dengan baik sehingga tidak menyebabkan terjadinya pencemaran lingkungan dan terganggunya kesehatan manusia.

Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun ini terdiri dari 8 bab dan 42 pasal. Pengaturan mengenai *penghasil limbah B3* berisi tentang :

1. Wajib mengolah limbah B3
2. Wajib menyimpan limbah B3 sebelum dikirim ke pengolah dengan waktu penyimpanan paling lama 90 hari.
3. Menyediakan tempat penyimpanan limbah B3 sesuai pedoman yang ditetapkan Bapedal.
4. Melakukan analisa limbah B3nya dan mempunyai catatan jenis dan jumlah limbah yang dihasilkan.
5. Melakukan pelaporan mengenai pengelolaan limbah B3 sekurang-kurangnya setiap 6 bulan sekali kepada Bapedal.
6. Memberikan label pada kemasan limbah B3nya.
7. Mengisi dokumen limbah B3 sebelum diangkut ke pengumpul atau pengolah.
8. Membantu pengawas (Bapedal) dalam melakukan pengawasan.
9. Harus mempunyai sistem tanggap darurat dan melaksanakannya bila terjadi keadaan darurat.

Sedangkan pengaturan bagi *pengumpul limbah B3* adalah :

1. Pengumpul limbah wajib menyerahkan limbah B3 kepada pengolah.
2. Pengumpul wajib menyediakan tempat pembuangan limbah yang memenuhi kriteria yang ditetapkan oleh Bapedal.
3. Pengumpul limbah wajib membuat catatan tentang : Jenis, karakteristik, jumlah limbah B3 dan waktu diterimanya limbah B3 oleh pengolah limbah B3. Catatan tersebut harus dilaporkan kepada Bapedal.
4. Nama pengangkut limbah B3.
5. Wajib menyampaikan laporan kepada Bapedal.
6. Pengumpul wajib memiliki izin operasi yang dikeluarkan oleh Bapedal.
7. Pengumpul dilarang melakukan pengenceran untuk maksud menurunkan daya racun limbah B3.
8. Pengumpul wajib membantu pengawas dalam melaksanakan pengawasan.
9. Pengumpul wajib melakukan penanggulangan keadaan darurat pencemaran limbah B3 atau wajib memiliki Sistem Tanggap Darurat.
10. Pengumpul wajib menanggulangi pencemaran dan / atau kerusakan lingkungan akibat kegiatannya.
11. Bila pengumpul tidak melakukan penanggulangan pencemaran dan / atau kerusakan lingkungan akibat kegiatannya, pihak ketiga akan melaksanakan tindakan penanggulangan atas perintah Bapedal dan biaya ditanggung oleh pengumpul.
12. Pengumpul bertanggung jawab membayar ganti kerugian dan biaya pemulihan.

Pengaturan mengenai *pengolah limbah B3* berisi tentang :

1. Wajib memiliki izin operasi yang dikeluarkan oleh Bapedal.
2. Pengolahan limbah B3 wajib AMDAL.
3. Mempunyai fasilitas pengolahan dan / atau penimbunan limbah B3 yang memenuhi ketentuan dari Bapedal.
4. Dilarang melakukan pengenceran.
5. Pengolah wajib membantu pengawas dalam pelaksanaan pengawasan.
6. Wajib membuat dan menyampaikan laporan kepada Bapedal.
7. Wajib melakukan penanggulangan keadaan darurat pencemaran lingkungan atau memiliki Sistem Tanggap Darurat.

8. Wajib menanggulangi pencemaran dan / atau kerusakan lingkungan.
9. Biaya penanggulangan pencemaran dan / atau kerusakan lingkungan bila dilaksanakan pihak ke tiga dibebankan pada pengolah.

Bertanggung jawab membayar ganti kerugian dan biaya pemulihan.

Sedangkan pengaturan bagi *pengangkut limbah B3* adalah :

1. Pengangkut harus memiliki izin usaha pengangkutan limbah B3 dari instansi yang berwenang. Instansi yang berwenang memberikan izin pengangkutan setelah mendapat rekomendasi dari Bapedal.
2. Kendaraan atau alat angkut yang digunakan untuk mengangkut limbah B3 harus memenuhi ketentuan yang ditetapkan oleh instansi yang berwenang.
3. Wajib memiliki dokumen muatan dan dokumen limbah B3.
4. Dokumen tersebut harus diserahkan kepada pengumpul dan pengolah.
5. Membantu pengawas dalam melaksanakan pengawasan.
6. Mempunyai Sistem Tanggap darurat.

Masalah pengawasan dan pengendalian, Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995 telah menetapkan hal-hal yang dilarang yaitu :

1. Dilarang impor limbah B3 dari luar negeri ke Indonesia baik untuk diolah, disimpan atau dibuang.
2. Dilarang ekspor limbah kecuali setelah mendapatkan persetujuan tertulis dari negara penerima dan izin tertulis dari Kepala Bapedal.
3. Dilarang melakukan pengenceran.
4. Dilarang membuang limbah B3 secara langsung ke dalam air, tanah, dan udara.

Pengawasan pengelolaan limbah B3 dilakukan oleh Bapedal. Dalam melakukan pengawasan, pengawas dilengkapi dengan tanda pengenal dan surat tugas. Pengawas berwenang memasuki areal lokasi penghasil, pengumpul, pengolah dan penimbunan limbah B3, mengambil contoh limbah B3 untuk diperiksa di laboratorium, dan meminta keterangan yang berhubungan dengan pelaksanaan pengelolaan limbah B3.

Sedangkan tata cara pengawasan dan pengendalian dilakukan melalui cara :

1. Jenis limbah B3 ditetapkan oleh Bapedal.
2. Kemasan wajib diberi simbol atau tanda dan label.
3. Pengawasan dilakukan oleh Bapedal.

4. Pengawasan meliputi pemantauan penataan persyaratan serta ketentuan teknis dan administratif oleh penghasil, pengumpul, pengangkut dan pengolah limbah B3.
5. Penghasil, pengumpul, pengolah wajib membuat dan menyampaikan laporan kepada Bapedal.
6. Kepala Bapedal membuat dan menyampaikan laporan pelaksanaan pengelolaan limbah B3 kepada Menteri Lingkungan Hidup.

Dalam Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tersebut, diatur pula mengenai mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Pembahasan mengenai hal tersebut ada di sub bab selanjutnya.

4. Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan RI No.133/MPP/Kep/6/1996 Tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Dan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan RI No.137/MPP/Kep/6/1996 Tentang Prosedur Impor Limbah

Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan RI. No.133/MPP/Kep/6/ 1996 Tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya telah mengatur mengenai tata niaga impor limbah, mencakup limbah yang diperkenankan dan yang dilarang diimpor. Pengaturan mengenai limbah diatur mulai Pasal 7 hingga Pasal 12. Pasal-pasal tersebut mengatur mengenai :

1. Prosedur pengakuan sebagai Importir Umum Limbah (IU Limbah), Importir Produsen Limbah B3 (IP Limbah B3) atau Importir Produsen Non Limbah B3 (IP Non Limbah B3).
2. Penetapan jumlah dan jenis limbah yang dapat diimpor oleh badan yang berwenang.
3. Kewajiban Importir Produsen untuk melaporkan impor setiap enam bulan terhitung sejak pengakuan sebagai Importir Produsen secara tertulis kepada pihak yang berwenang.

Sedangkan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan RI No.137/MPP/Kep/6/1996 mengatur tentang prosedur impor limbah. Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan ini dibentuk dengan dasar pertimbangan bahwa impor limbah dilakukan dalam rangka upaya pemanfaatan limbah untuk memenuhi keperluan industri dalam negeri yang menggunakan limbah sebagai penambahan kekurangan bahan

baku dan bahan penolong. Pengaturan impor limbah ini dimaksudkan untuk mencegah terjadinya kerusakan dan / atau pencemaran lingkungan hidup yang dapat membahayakan kesehatan manusia dan lingkungan hidup akibat pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan RI No.137/MPP/Kep/6/1996 terdiri dari 7 bab dan 16 pasal. Keputusan Menperindag ini mengatur mengenai ketentuan umum, impor limbah, prosedur impor limbah, pengiriman limbah, pengawasan dan pembebanan serta sanksi.

B. Mekanisme Pengawasan Secara Nasional Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya

Sebelum menguraikan mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, berikut ini dibahas mengenai mekanisme pengawasan pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun. Berdasarkan Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3, pengelolaan limbah berbahaya merupakan suatu rangkaian kegiatan yang mencakup penyimpanan, pengumpulan, pengangkutan, dan pengolahan limbah berbahaya termasuk penimbunan hasil pengolahan tersebut.³⁴⁵⁾ Dalam rangkaian kegiatan tersebut terkait beberapa pihak yang masing-masing merupakan mata rantai dalam pengelolaan limbah yaitu penghasil limbah B3,³⁴⁶⁾ pengangkut limbah B3,³⁴⁷⁾ pengolah limbah B3,³⁴⁸⁾ pengumpul limbah B3,³⁴⁹⁾ dan pendaur ulang atau pemusnah limbah B3. Dalam pengelolaan limbah B3 diatur dalam konsep *from cradle to grave* bukan berdasarkan konsep *end-of-pipe*, karena konsep *end-of-pipe*

³⁴⁵⁾ Pasal 1 ayat (3) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3.

³⁴⁶⁾ Berdasarkan Pasal 1 ayat (4) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3, yang dimaksud dengan penghasil limbah B3 adalah badan usaha yang menghasilkan limbah B3 dan menyimpan sementara limbah tersebut di dalam lokasi kegiatannya sebelum limbah B3 tersebut diserahkan kepada pengumpul atau pengolah limbah B3.

³⁴⁷⁾ Berdasarkan Pasal 1 ayat (10) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3, yang dimaksud dengan pengangkut limbah B3 adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pengangkutan limbah B3.

³⁴⁸⁾ Berdasarkan Pasal 1 ayat (8) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3, yang dimaksud dengan pengolah limbah B3 adalah badan usaha yang mengoperasikan sarana pengolahan limbah B3 termasuk penimbunan akhir hasil pengolahannya.

³⁴⁹⁾ Berdasarkan Pasal 1 ayat (7) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3, yang dimaksud dengan pengumpul limbah B3 adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pengumpulan limbah B3 dari penghasil dan pemanfaat limbah B3 dengan maksud menyimpan sementara sebelum diberikan kepada pengolah limbah B3.

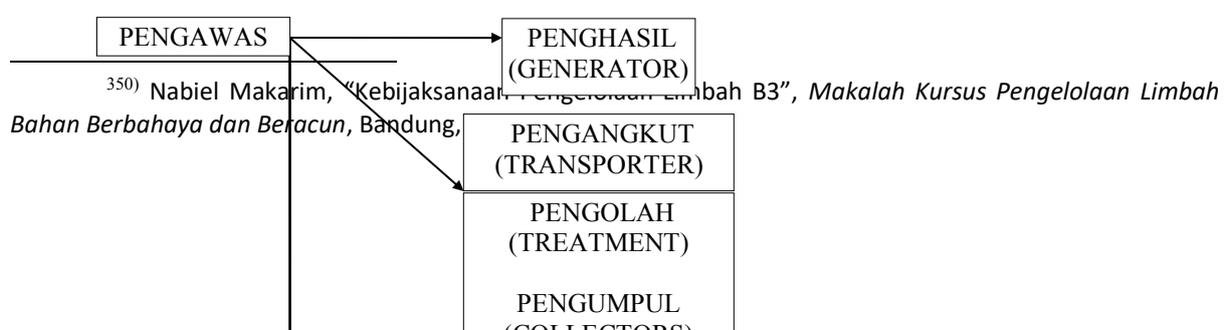
pengawasan terhadap limbah B3 hanya dilakukan pada waktu pembuangan limbah B3, sedangkan konsep *from cradle to grave* mencakup pengawasan bahan atau material mulai dari saat terbentuknya sampai pembuangannya. Jadi berdasarkan konsep *from cradle to grave*, mata rantai siklus perjalanan limbah berbahaya sejak dihasilkan oleh penghasil limbah berbahaya sampai penimbunan akhir oleh pengolah limbah dapat diawasi. Pendekatan pengendalian limbah berbahaya ini memiliki kriteria perlindungan terhadap kesehatan manusia dan lingkungan hidup untuk setiap aktivitas utamanya, yaitu aktivitas pengemasan, pengangkutan, pengolahan dan pembuangan.

1. Konsep From Cradle To Grave Dalam Pengelolaan Limbah Berbahaya

Sebagaimana telah diuraikan di atas, prinsip yang digunakan dalam Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 tentang Pengelolaan Limbah B3 adalah prinsip *from cradle to grave*, yaitu pengawasan dilakukan dari mulai dihasilkannya limbah B3 sampai kepada pembuangan limbah B3. Prinsip pengawasan tersebut tercermin dalam penjelasan umum tentang perlu dilaksanakannya minimasi limbah B3. Prinsip minimasi limbah B3 tersebut mencerminkan bahwa suatu kegiatan dari awal harus sudah menggunakan teknologi bersih sehingga menghasilkan limbah sesedikit mungkin. Sedangkan tingkatan dalam pengelolaan limbah B3 adalah pengurangan jumlah limbah B3 (*waste reduction*), daur ulang (*recycling*), pemanfaatan (*reuse*), perolehan kembali (*recovery*), pengolahan dan pembuangan limbah B3, dengan strategi dalam pengelolaan limbah B3 adalah sebagai berikut :³⁵⁰⁾

- Meningkatkan komitmen pengelolaan limbah B3 bagi para pengambil keputusan.
- Menyelesaikan pembagian kewenangan dalam pengelolaan limbah B3.
- Mengembangkan institusi pengelolaan limbah B3 antara lain peraturan dan panduan, sarana, sumber daya manusia, sistem informasi dll.
- Implementasi program.

Berikut ini skema 1 mengenai konsep *from cradle to grave* yang digunakan dalam pengelolaan limbah B3, dimana dalam hal ini pengawasan yang dilakukan oleh Bapedal:



Skema 1 : konsep *from cradle to grave* yang digunakan dalam pengelolaan limbah B3
Sumber : Badan Pengendalian Dampak Lingkungan

Sistem pengawasan pada bagan di atas merupakan sistem pengawasan yang terbatas dalam kerangka fungsi dan tugas dari Bapedal, namun secara nasional terdapat sistem pengawasan yang dilakukan oleh sektor lain, seperti pengawasan oleh Departemen Kesehatan, Departemen Industri, Departemen Perhubungan dan sebagainya.

Berikut ini diuraikan mengenai tanggung jawab dari penghasil limbah, pengumpul limbah, pengolah limbah dan pendaur ulang atau pemusnah limbah. *Penghasil (generator) limbah* adalah penghasil limbah berbahaya yang harus menganalisis limbah yang dihasilkannya. Penghasil limbah berbahaya harus mendapatkan nomor identifikasi dari BAPEDAL, yang memungkinkan untuk pemanfaatan dan pelacakan limbah berbahaya tersebut dalam mata rantai pengelolaan.

Tanggung jawab penghasil limbah meliputi :

1. Penghasil limbah harus mengolah atau mendaur ulang atau menggunakan kembali limbah B3.
2. Penghasil harus menyimpan limbah B3 sebelum limbah tersebut dikirimkan untuk diolah dalam jangka waktu 90 hari.
3. Mempersiapkan lokasi penyimpanan limbah B3 sesuai dengan petunjuk BAPEDAL.
4. Melakukan analisa terhadap limbah B3 yang mereka hasilkan dan melaporkan jenis limbah dan jumlah limbah yang dihasilkannya.
5. Melaporkan aktivitas yang menghasilkan limbah, dua kali dalam satu tahun ke BAPEDAL.
6. Menempelkan label pada kemasan atau kontainer limbah B3.
7. Menggunakan formulir manifes tujuan untuk pengiriman ke pengumpul (Collector).

8. Membantu pengawas dalam hal ini BAPEDAL dalam mengimplementasikan program pengelolaan limbah dan dalam aktivitas pengontrolannya.
9. Membuat sistem tanggap darurat dan menerapkannya untuk kasus-kasus atau kecelakaan yang gawat dan darurat.

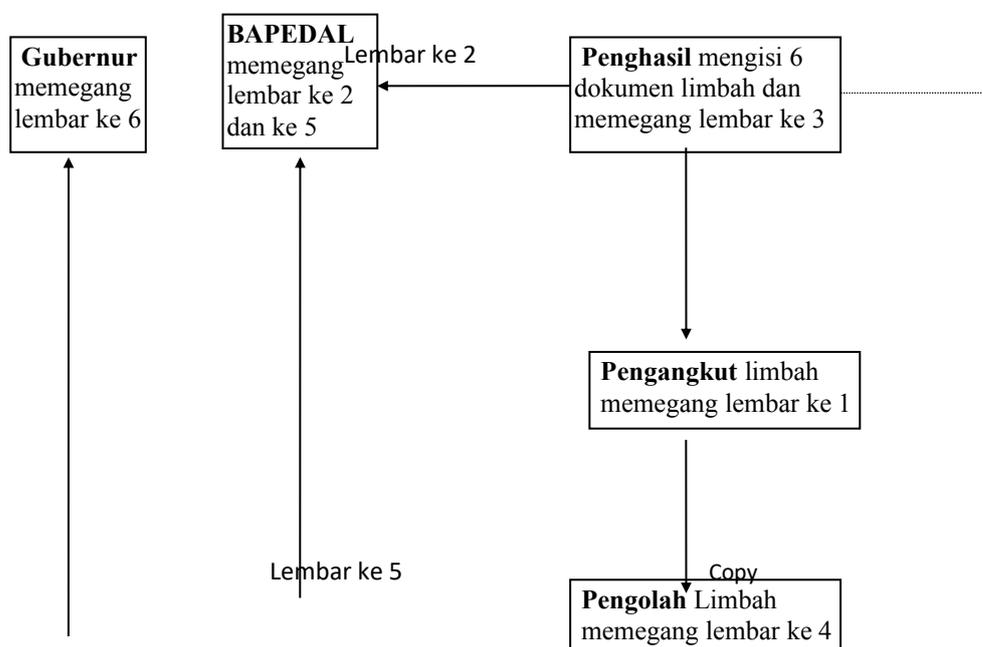
Dalam hal ini, penghasil limbah dapat saja :

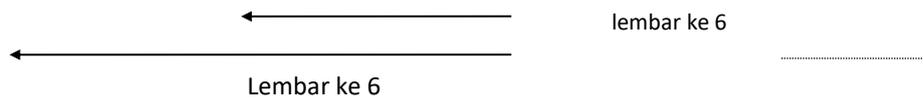
- berfungsi sebagai pengumpul, jika persyaratan teknik sebagai pengumpul terpenuhi dan wajib memenuhi segala ketentuan yang berlaku bagi pengumpul limbah B3;
- berfungsi sebagai pengolah, jika secara teknis sesuai untuk itu;
- berfungsi sebagai pendaur ulang, jika telah ditetapkan oleh BAPEDAL; serta
- dapat mengeksport limbah B3 sesuai dengan ketentuan BAPEDAL dan memberi label pada kontainer limbah B3 secara hati-hati.

Guna memungkinkan pelacakan dan pengelolaan sesuai dengan konsep *from cradle to grave* , maka diciptakan mekanisme seperti skema 2, dimana setiap penghasil mengisi format standar dalam 6 rangkap, setiap manifes isian tersebut berisi antara lain :

- pernyataan bahwa penghasil limbah B3 telah menggunakan cara-cara terbaik guna mengurangi volume dan toksisitas limbah berbahaya.
- pernyataan bahwa sarana pengolahan, penyimpanan dan pemusnahan/ penyingkiran yang dipilih oleh penghasil adalah yang terbaik dalam meminimkan resiko terhadap kesehatan manusia dan lingkungan.

Berikut ini skema 2 mengenai pemantauan limbah berdasarkan konsep *from cradle to grave* :





Skema 2 : Sistem Pemantauan Limbah
Sumber :Pusat Pengelolaan Limbah Industri Bahan Berbahaya Dan Beracun
(PPLI-B3) Cileungsi-Bogor

Dari skema 2 tersebut terlihat bahwa :

- Penghasil setelah mengisi enam lembar dokumen limbah ³⁵¹⁾, menyimpan lembar ke 3 dan mengirim lembar ke 2 ke BAPEDAL serta memberikan lembar lain ke pengangkut.
- Pengangkut selanjutnya menyimpan lembar ke 1 (lembaran asli) dan menyerahkan lembar yang lain pada perusahaan pengolahan, penyimpanan dan pemusnahan/penyingkiran.
- Perusahaan pengolahan, penyimpanan dan pemusnahan/penyingkiran menyimpan lembar ke 4 dan kemudian mengirim copy lembar ke 6 kembali ke penghasil, dan lembar ke 5 ke BAPEDAL.

Dengan demikian, BAPEDAL dan penghasil dapat melacak perjalanan limbah berbahaya tersebut dari penghasil (*cradle*) ke pemusnah/penyingkir (*grave*).

Penghasil harus sudah menerima copy lembar ke 6 dalam kurun waktu 35 hari sejak limbah tersebut diterima oleh perusahaan pengangkut, jika tidak, penghasil harus menghubungi pengangkut atau pengolah, penyimpan dan pemusnah/ penyingkir untuk menentukan status dari limbah tersebut. Disamping itu penghasil harus melaporkan pada BAPEDAL dengan menunjukkan tempat (lokasi) dimana limbah itu berada.

Pengangkutan (transporter) limbah, merupakan mata rantai yang sangat penting dalam sistem ini. Pengangkut limbah B3 wajib memiliki dokumen limbah B3 untuk setiap kali mengangkut limbah B3 yang bentuknya ditetapkan oleh BAPEDAL dengan memperhatikan pertimbangan Menteri Perhubungan. Pengangkutan limbah B3 dilakukan dengan alat angkut khusus yang memenuhi persyaratan dan tata cara pengangkutan yang ditetapkan

³⁵¹⁾ Dokumen limbah dibuat dalam enam rangkap, lembar asli disimpan oleh pengangkut limbah B3 setelah ditandatangani oleh penghasil, pengumpul, pengolah; lembar kedua yang sudah ditandatangani pengangkut limbah B3, oleh penghasil limbah B3 atau pengumpul dikirimkan kepada BAPEDAL; lembar ketiga yang sudah ditandatangani oleh pengangkut disimpan oleh penghasil atau pengumpul limbah B3 yang menyerahkan limbah B3 untuk diangkut oleh pengangkut limbah B3; Lembar keempat diserahkan kepada pengumpul limbah B3 atau pengolah limbah B3 yang menerima limbah B3 dari pengangkut limbah B3; Lembar kelima dikirimkan kepada BAPEDAL setelah ditandatangani oleh pengumpul limbah B3 atau pengolah limbah B3; Lembar keenam dikirim kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I yang bersangkutan, setelah ditandatangani oleh pengumpul limbah B3 atau pengolah limbah B3.

berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang perhubungan seperti UU RI. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Pengangkut harus memiliki nomor identifikasi BAPEDAL dan tidak menerima limbah dari penghasil tanpa nomor tersebut. Pengangkut harus mengangkut limbah tersebut sesuai dengan jumlah yang tercantum dalam manifes. Pengangkut limbah harus menyimpan lembar ke 1 dari manifes selama 3 tahun setelah limbah tersebut diterima oleh pengolah, penyimpan dan pemusnah/ penyingkir.

Rantai akhir dari sistem ini adalah pengumpulan, pengolahan, dan pemusnahan / daur ulang, ketiga kegiatan tersebut adalah sebagai berikut :

Pengumpulan limbah adalah penyimpanan sementara limbah berbahaya sebelum diolah atau dimusnahkan atau didaur ulang. Sedangkan tanggung jawab penggumpul limbah (collector) adalah sebagai berikut :

1. Memanfaatkan lokasi untuk pengumpulan limbah B3 yang sesuai dengan klasifikasi lokasi yang ditetapkan oleh BAPEDAL.
2. Segera beroperasi setelah menerima izin dari BAPEDAL.
3. Membantu pelaksanaan aktivitas pengontrolan.
4. Melakukan tindakan respon darurat untuk kasus-kasus kecelakaan atau kondisi darurat lainnya.

Pengolahan (treatment) limbah adalah setiap proses yang merubah karakteristik atau komposisi limbah berbahaya sehingga menjadi tidak berbahaya atau sedikit berbahaya, atau setiap proses yang mampu melakukan pengurangan volume atau mampu memanfaatkan kembali limbah tersebut. Tanggung jawab pengolah limbah (treaters) adalah :

1. Melakukan analisa dampak lingkungan (AMDAL).
2. Menggunakan fasilitas-fasilitas yang sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh BAPEDAL.
3. Menerima atau memperoleh izin dari BAPEDAL untuk pengolah dan rekomendasi untuk daur ulang.
4. Memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh BAPEDAL untuk pembuangan limbah.

Pemusnahan/ penyingkiran (disposal) adalah penyimpanan limbah berbahaya dengan cara yang dianggap aman dengan penimbunan dalam tanah. Tanggung jawab pemusnah limbah (disposer) sama dengan tanggung jawab pengolah limbah, yaitu :

1. Melakukan analisa dampak lingkungan (AMDAL).

2. Menggunakan fasilitas-fasilitas yang sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh BAPEDAL.
3. Menerima atau memperoleh izin dari BAPEDAL untuk pengolah dan rekomendasi untuk pendaur ulang.
4. Memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh BAPEDAL untuk pembuangan limbah.

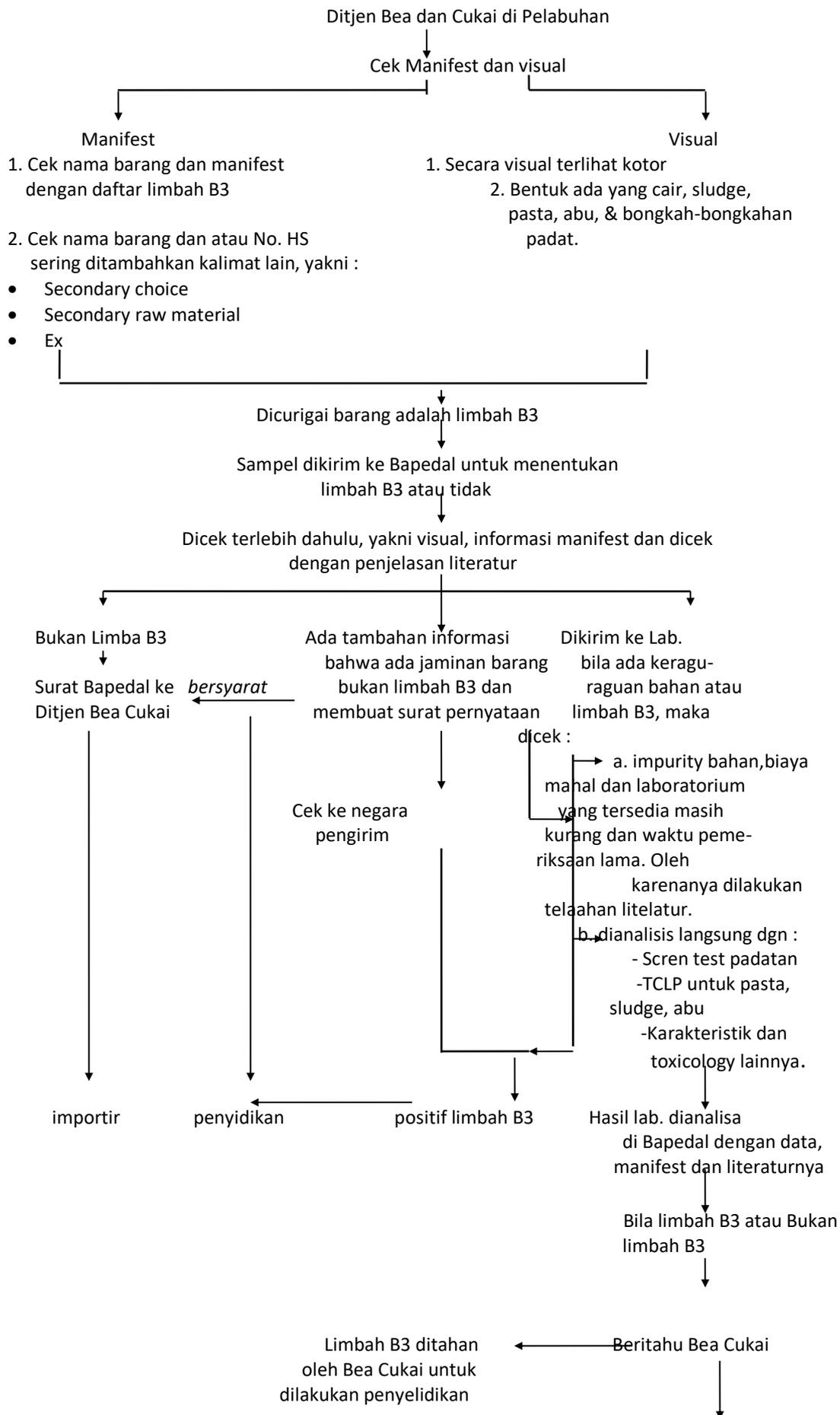
Setiap badan usaha yang melakukan kegiatan pengumpulan dan / atau pengolahan limbah B3 wajib memiliki izin dari BAPEDAL dan untuk kegiatan pengangkutan limbah B3 wajib memiliki izin dari Menteri Perhubungan setelah mendapat rekomendasi dari Kepala BAPEDAL.

Untuk mengetahui suatu barang merupakan limbah atau bukan, secara sederhana dapat dilihat pada kemasannya. Bahan biasanya dikemas dengan drum atau kaleng yang mencantumkan merk dagang dan pabriknya. Limbah biasanya dikemas dalam pengemasan yang tidak standar dan tidak mencantumkan merk dagang atau nama pabrik. Namun untuk mengetahui apakah limbah tersebut termasuk B3 atau bukan harus diuji di laboratorium. Berikut ini langkah-langkah untuk menentukan apakah suatu limbah termasuk limbah B3 atau bukan:

- Mengidentifikasi limbah yang dihasilkan;
- Membandingkan jenis limbah tersebut dengan tabel ³⁵²⁾ dan menentukan apakah limbah tersebut termasuk ke dalam tabel tersebut atau tidak;
- Jika termasuk atau terdaftar pada tabel 1, 2, 3, maka harus dilakukan pengetesan untuk menentukan karakteristik, daya ledaknya, mudah terbakar atau tidak, kereaktifannya dan daya tularnya serta kemampuan merusaknya dan tingkat racunnya. Jika karakteristik tersebut ada pada limbah itu, maka limbah tersebut tergolong limbah B3. Jika limbah itu tidak memiliki karakteristik yang disebutkan di atas, maka harus dilakukan uji tingkat keracunan.

Sedangkan tata cara untuk menentukan limbah B3 impor, dapat dilihat pada skema 3 berikut ini:

³⁵²⁾ Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 telah membuat tabel daftar limbah yang terdiri dari : *Tabel 1*, limbah-limbah yang berasal dari sumber-sumber yang tidak spesifik, seperti bahan pelarut halogenasi, asam dan basa. *Tabel 2*, limbah yang berasal dari sumber yang spesifik, seperti limbah yang dihasilkan dari produksi pestisida, industri cat, metal plating dll. *Tabel 3*, limbah lainnya yang merupakan bahan kimia yang sudah kadaluarsa, bahan kimia yang tercecer atau terjatuh disembarang tempat atau yang pengemasannya kurang baik.



Bukan limbah B3
diambil oleh importir

Skema : 3 Tata Cara Menentukan Limbah B3 Impor
Sumber : Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal)

Di dalam melaksanakan pengawasan pengelolaan limbah B3, berdasarkan Pasal 30 Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1995, pengawasan dilakukan oleh BAPEDAL yang meliputi pemantauan penataan persyaratan serta ketentuan teknis dan administrasi oleh penghasil, pemanfaat, pengumpul, pengolah, termasuk pendaur ulang / pemusnah limbah B3 serta importir limbah B3. Upaya pengawasan dilaksanakan dengan cara : ³⁵³⁾

- a. Penghasil wajib melaporkan limbah B3-nya dua kali per tahun ke Bapedal
- b. Evaluasi dokumen limbah B3 yang dikirim ke Bapedal
- c. Pemantauan/ pengawasan ke kegiatan penghasil, pengumpul, pengangkut dan pendaur ulang atau pemusnah.
- d. Pengawasan impor limbah bekerjasama dengan Bea Cukai.

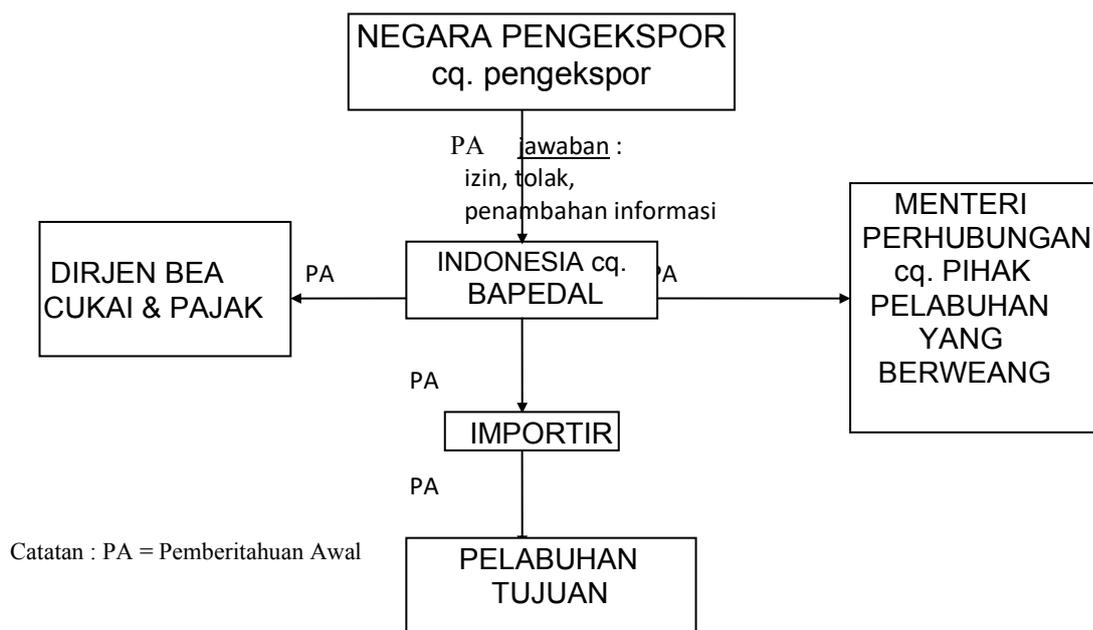
Selain itu, pejabat yang berwenang melakukan pengawasan dapat melakukan pemantauan, meminta keterangan, membuat salinan dari dokumen dan / atau membuat catatan yang diperlukan, memasuki tempat tertentu, mengambil contoh, memeriksa peralatan, memeriksa instalasi dan / atau alat transportasi, serta meminta keterangan dari pihak yang bertanggung jawab atas usaha dan / atau kegiatan.³⁵⁴⁾ Melihat uraian di atas, Indonesia telah mengatur mengenai pengelolaan limbah berbahaya berdasarkan prinsip *from cradle to grave*, namun dalam pelaksanaannya ternyata belum berjalan dengan efektif disebabkan karena kurangnya sumber daya manusia dan fasilitas pengolahan limbah berbahaya yang memadai.

³⁵³⁾ Masnellyarti Hilman, "Pelaksanaan Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994", hlm. 7.

³⁵⁴⁾ Pasal 24 ayat (1) UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Pasal 31 ayat (2) Peraturan Pemerintah RI. No, 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No, 12 Tahun 1995. Ketentuan ini juga merupakan pelaksanaan dari *Cairo Guidelines* 1987.

2. Prosedur Impor Limbah Berbahaya

Ketentuan nasional mengenai prosedur impor limbah B3 sama dengan yang ditetapkan oleh Konvensi Basel 1989 yaitu pengangkutan limbah B3 dari luar negeri yang melalui wilayah Negara RI, wajib diberitahukan terlebih dahulu secara tertulis kepada Pemerintah RI dalam hal ini pihak yang berwenang adalah BAPEDAL³⁵⁵⁾ dan pengiriman limbah B3 ke luar negeri dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan tertulis dari Pemerintah negara penerima dan mendapatkan izin tertulis dari Pemerintah Republik Indonesia.³⁵⁶⁾ Berikut ini skema 4 tentang prosedur pemberitahuan awal (*Prior Informed Consent Procedures / PIC*):



**Skema 4 : Prosedur pemberitahuan awal (*Prior Informed Consent Procedures/PIC*)
Sumber: Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal)**

Mengenai siapakah yang boleh mengimpor limbah B3, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI No. 137/MPP/Kep/6/ 1996 tentang Prosedur Impor Limbah telah menetapkan bahwa khusus bagi impor limbah B3 hanya dapat dilakukan oleh Importir Produsen Limbah B3 (IP Limbah B3). Importir Produsen Limbah B3 adalah produsen yang diakui oleh Menteri Perindustrian dan Perdagangan dan disetujui untuk mengimpor sendiri limbah B3 yang diperlukan semata-mata untuk proses produksinya.³⁵⁷⁾ Untuk dapat diakui

³⁵⁵⁾ Pasal 27 ayat (2) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995. Ketentuan ini merupakan penerapan dari Pasal 6 ayat (1) Konvensi Basel 1989.

³⁵⁶⁾ Pasal 27 ayat (3) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995.

³⁵⁷⁾ Pasal 1 huruf g Keputusan Menperindag RI. No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah.

sebagai IP Limbah B3, perusahaan yang bersangkutan wajib mengajukan permohonan kepada Menteri Perindustrian dan Perdagangan dengan melampirkan dokumen ³⁵⁸⁾ ditambah dengan bukti pemilikan instalasi pengelolaan limbah dan sisa limbah termasuk gudang penimbunannya yang telah diakui oleh BAPEDAL serta rekomendasi dari Departemen Teknis atau Lembaga Pemerintah Non Departemen yang membidangi usaha tersebut bahwa produsen yang bersangkutan membutuhkan limbah untuk proses produksinya. ³⁵⁹⁾

Limbah B3 yang dapat diimpor adalah sejumlah 2 Pos Tarif sebagaimana tersebut dalam Lampiran II mengenai daftar limbah B3 ³⁶⁰⁾ dari Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah, sepanjang impor tersebut diperlukan sebagai bahan baku dan atau bahan penolong industri atau untuk didaur ulang dan dilarang untuk diperjual belikan maupun dipindahtangankan. Jumlah dan Jenis limbah yang diimpor oleh IP Limbah B3 setiap tahun ditetapkan oleh Menteri Perindustrian dan Perdagangan dengan pertimbangan dari Kepala BAPEDAL. ³⁶¹⁾

IP Limbah B3 yang akan melaksanakan impor limbah wajib membuat kontrak dengan Eksportir Luar Negeri. ³⁶²⁾ Kontrak tersebut harus ditindakan kepada Kepala Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (BAPEDAL). Kontrak itu harus berisi sekurang-kurangnya :

- a. Identitas yang jelas dari para pihak;
- b. Jenis dan jumlah limbah yang diperjanjikan akan diimpor;
- c. Informasi yang menyebutkan bahwa setiap sekali kontrak dapat dipakai untuk beberapa kali pengiriman barang, dalam periode maksimal 12 bulan.

³⁵⁸⁾ Dokumen tersebut berisi surat izin usaha industri atau tanda daftar industri atau yang setara dari Departemen Teknis atau Lembaga Non Departemen yang membidangi usaha tersebut; Angka Pengenal Importir Produsen (API-P) atau angka Pengenal Importir Terbatas (APIT); Tanda Daftar Perusahaan (TDP); dan Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Lihat pada Pasal 8 ayat (1) Keputusan Menperindag RI. No. 133/MPP/Kep/6/1996 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya.

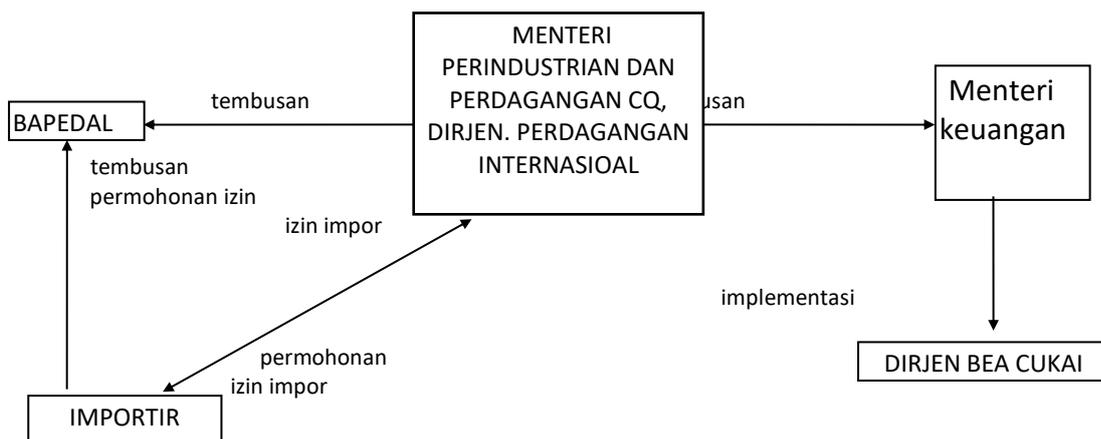
³⁵⁹⁾ Pasal 8 ayat (2) Keputusan Menperindag RI. No. 133/MPP/Kep/6/1996 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya.

³⁶⁰⁾ Dalam Lampiran II Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah mengenai daftar limbah B3, yang boleh diimpor adalah limbah B3 yang bernomor HS 7802.00.000 mengenai sisa dan srap timah hitam; Nomor HS 85.48 mengenai sisa dan skrap dari sel primer, baterai primer dan akumulator listrik; sel primer habis pakai, baterai primer habis pakai dan akumulator listrik habis pakai; bagian listrik dari mesin atau peralatannya; Nomor HS 8548.10.000 mengenai sisa dan skrap dari sel primer, baterai primer dan akumulator listrik; sel primer habis pakai, baterai primer habis pakai dan akumulator listrik habis pakai.

³⁶¹⁾ Pasal 10 ayat (3) Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan RI. No. 133/MPP/Kep/6/1996 tentang Barang Yang Daitur Tata Niaga Impornya.

³⁶²⁾ Pasal 4 Keputusan Menperindag RI. No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah.

Setelah mengadakan kontrak dengan eksportir Luar Negeri, IP Limbah B3 yang akan melaksanakan impor limbah harus terlebih dahulu mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Perdagangan Internasional dengan dilengkapi tindasan kontrak. Dirjen Perdagangan internasional memberikan persetujuan atas permohonan impor limbah dalam jangka waktu 7 hari kerja sejak permohonan diterima secara lengkap dan benar. Surat persetujuan tersebut tembusannya disampaikan kepada Kepala BAPEDAL, Menteri Keuangan cq. Direktur Jenderal Bea Dan Cukai dan Surveyor di tempat muat barang.³⁶³⁾ Berikut ini skema 5 mengenai prosedur dari izin impor :



Skema : 5 Prosedur Izin Impor
Sumber : Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal)

Dengan demikian, pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dapat dilakukan jika telah ada persetujuan tertulis dari Pemerintah Indonesia (izin impor dari Dirjen Perdagangan Internasional) dan telah ada kontrak antara importir dengan eksportir.

³⁶³⁾ Pasal 5 Keputusan Menperindag RI. No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah.

3. Pengiriman Limbah Berbahaya Ke Negara Tujuan

Pengapalan atau pengiriman limbah B3 dapat dilakukan oleh IP Limbah B3 dengan melampirkan keterangan.³⁶⁴⁾ sebagai berikut :

- a. Nama dan alamat lengkap Eksportir Luar Negeri ;
- b. Uraian jenis limbah serta nama yang biasa digunakan dalam perdagangan;
- c. Kuantitas atau jumlah dalam berat/ volume;
- d. Nama dan alamat penerima/ importir;
- e. Prosedur operasional standar untuk daur ulang; dan
- f. Rencana pengapalan.

Dalam pengangkutan limbah B3 harus disertai dengan dokumen limbah B3.³⁶³⁾ Dokumen limbah B3 adalah surat yang diberikan pada waktu penyerahan limbah B3 oleh penghasil limbah B3 atau pengumpul limbah B3 kepada pengangkut limbah B3. Dokumen limbah B3 tersebut berisi ketentuan sebagai berikut:³⁶⁵⁾

- a. nama dan alamat penghasil atau pengumpul limbah B3 yang menyerahkan limbah B3;
- b. tanggal penyerahan limbah B3;
- c. nama dan alamat pengangkut limbah B3;
- d. tujuan pengangkutan limbah B3;
- e. jenis, jumlah, komposisi dan karakteristik limbah B3 yang diserahkan.

Maksud harus disertai dengan dokumen limbah B3 adalah sebagai upaya untuk mengawasi apakah limbah B3 yang dihasilkan oleh suatu kegiatan benar-benar dibawa sampai ke tempat tujuan yaitu pengolah/ pengumpul limbah B3 yang sudah mendapat izin operasi dari BAPEDAL. Hal ini dilakukan untuk mencegah terjadinya pengangkutan limbah B3 secara tidak sah. Selain itu, cara ini dimaksudkan juga untuk jelasnya tanggung jawab dari

³⁶⁴⁾ Pasal 6 Keputusan Menperindag RI. No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah. Keterangan tersebut dilampirkan bersama-sama dokumen impor lainnya.

³⁶³⁾ Pasal 15 Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995. Ketentuan ini merupakan penerapan dari Pasal 4 ayat (7c) Konvensi Basel 1989.

³⁶⁵⁾ Lihat Penjelasan Pasal 15 ayat (2) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995. Dokumen limbah B3 ditandatangani oleh orang yang bertanggung jawab atas pengangkutan limbah berbahaya pada saat pengiriman dan penerimaan limbah. Lihat lebih lanjut Pasal 6 ayat (9) Konvensi Basel 1989.

pengangkut atau penghasil bila terjadi pelanggaran pada Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1995.

Untuk mengontrol limbah yang diimpor ke pelabuhan-pelabuhan Indonesia, maka surveyor harus melakukan pengecekan ke pelabuhan-pelabuhan dan biayanya ditanggung oleh eksportir atau importir. Dalam hal ini Ditjen Bea Cukai di Indonesia dapat saja mengecek kembali ketika limbah tersebut tiba. Importir harus melaporkan pelaksanaan atau realisasi impornya tersebut sesuai dengan izin yang telah diberikan Pemerintah dan melaporkan pelaksanaan tersebut ke Ditjen Perdagangan.

Importir juga harus mengekspor kembali limbah yang dikirimkan, jika: ³⁶⁶⁾

- Jenis dan jumlah limbah tidak sama atau tidak sesuai dengan yang tercantum pada dokumen pengiriman atau jika tidak sesuai dengan izin yang telah diberikan.
- Limbah tersebut tidak boleh diimpor ke negara ke tiga dan biaya pengeksporan kembali limbah tersebut dibayar oleh importir.

Penandaan pada kemasan dan kendaraan yang mengangkut limbah berbahaya juga penting dalam pengangkutan limbah berbahaya. Penandaan ini berguna sebagai petunjuk adanya limbah berbahaya dalam suatu kemasan atau kendaraan pengangkut. Penandaan menjadi sumber informasi tentang jenis dan karakteristik limbah berbahaya bagi orang yang menangani, menyimpan dan mengangkut limbah berbahaya tersebut dan merupakan hal yang sangat penting bila terjadi keadaan darurat. Penghasil dan pengangkut limbah berbahaya wajib memasang label dan simbol yang memenuhi syarat pada kemasan dan kendaraan pengangkut.³⁶⁷⁾

Tanda yang digunakan untuk penandaan ada dua jenis, yaitu label dan simbol. Label dan simbol untuk setiap jenis limbah B3 ditetapkan oleh BAPEDAL.³⁶⁸⁾ Label dipasang pada kemasan yang berfungsi untuk memberikan informasi tentang : nama dan alamat penghasil, nomor penghasil, tanggal pengemasan, kode limbah dan uraian limbah (sifat, jumlah dan jenis

³⁶⁶⁾ Pasal 9 Keputusan Menperindag RI. No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah. Ketentuan ini merupakan penerapan dari Pasal 8 Konvensi Basel 1989.

³⁶⁷⁾ Pasal 29 ayat (1) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995. Ketentuan pasal tersebut merupakan penerapan dari Pasal 4 ayat (7b) Konvensi Basel 1989 dan pengaturan dalam Annex III Marpol 1973/1978.

³⁶⁸⁾ Pasal 29 ayat (2) Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995.

limbah). Label harus terlihat paling sedikit dari dua sisi kemasan dan label tidak boleh terlepas dari kemasan sebelum kemasan tersebut dibersihkan dari limbah berbahaya. Sedangkan simbol dipasang pada kemasan dan kendaraan pengangkut yang berfungsi untuk memberikan informasi tentang karakteristik limbah berbahaya. Simbol harus terlihat jelas dari kedua sisi maupun dari bagian belakang kendaraan pengangkut. Simbol harus terbuat dari bahan plastik atau logam yang tahan terhadap kondisi apapun dan tidak boleh dilepas sebelum kendaraan pengangkut dibersihkan. Penghasil dan pengangkut limbah B3 wajib memasang label dan simbol pada kemasan dan kendaraan pengangkut. Jika label dan/ atau simbol rusak pada waktu penyimpanan atau pengangkutan, maka pihak yang bertanggung jawab terhadap limbah berbahaya pada saat itu harus mengganti dengan label dan/ atau simbol yang baru. Pemasang simbol harus yakin bahwa label dan simbol yang dipasang pada kemasan dan kendaraan sesuai dengan karakteristik dan jenis limbah B3-nya.

Penghasil, pengumpul, pengangkut dan pengolah limbah B3, secara sendiri-sendiri atau bersama-sama secara porposional ³⁶⁹⁾ bertanggung jawab atas penanggulangan kecelakaan dan pencemaran lingkungan akibat lepas atau tumpahnya limbah B3 yang menjadi tanggung jawabnya. Ketentuan mengenai penanggulangan kecelakaan dan pencemaran lingkungan ditetapkan oleh BAPEDAL.³⁷⁰⁾

4. Pengawasan Terhadap Impor Limbah Berbahaya

Indonesia telah menegaskan dalam Pasal 21 UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup bahwa setiap orang dilarang melakukan impor limbah bahan berbahaya dan beracun. Impor limbah hanya dapat dilakukan sepanjang diperlukan sebagai bahan baku dan atau bahan penolong industri, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 27 Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI. No. 12 Tahun 1995 yang menyatakan bahwa :

“Impor limbah B3 dilarang, kecuali jika diperlukan untuk penambahan kekurangan bahan baku sebagai bagian pelaksanaan upaya pemanfaatan limbah B3”.

³⁶⁹⁾ Pengertian secara porposional bersama-sama bertanggung jawab adalah bahwa masing-masing memikul tanggung jawab sesuai dengan kontribusinya dalam menimbulkan pencemaran atau kerusakan lingkungan. Lihat lebih lanjut Gatot P. Soemartono, “Aspek Hukum Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun”, *Era Hukum*, Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum No. 2 Tahun 1, Oktober 1994, hlm. 31.

³⁷⁰⁾ Pasal 36 Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1995.

Adanya pengecualian tersebut disebabkan karena pada kenyataannya dewasa ini terdapat industri yang menggunakan limbah B3 sebagai bahan baku. Bahan baku tersebut berasal dari dalam negeri, sedangkan kekurangannya diimpor. Yang dimaksud dengan “penambahan kekurangan bahan baku” adalah bahwa bahan baku limbah B3 yang diimpor itu jumlahnya adalah sekedar untuk mencapai kelayakan ekonomi untuk dilakukan pemanfaatan. Namun demikian, perlu diambil langkah untuk pada suatu saat tertentu menghentikan impor limbah B3. Hal ini berarti bahwa pada saat yang ditentukan pemanfaatan limbah B3 hendaknya semata-mata menggunakan limbah B3 sebagai bahan baku yang berasal dari dalam negeri.

Dengan adanya ketentuan tersebut, maka harus dilakukan pengawasan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya. Berdasarkan Pasal 22 UU RI. No. 23 tahun 1997, pengawasan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dilakukan oleh Menteri dalam hal ini adalah Menteri Lingkungan Hidup. Sedangkan untuk melakukan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, Menteri dapat menetapkan pejabat yang berwenang melakukan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.³⁷¹⁾ Berkaitan dengan pengendalian dampak pengangkutan lintas batas limbah berbahaya terhadap lingkungan hidup, maka Menteri menunjuk pejabat yang berwenang melakukan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, yaitu Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal). Bapedal dalam hal ini mempunyai fungsi sebagai *focal point*. Dalam hal menetapkan pejabat yang berwenang dari instansi lain seperti Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Departemen Perhubungan, Bea Cukai, Kejaksaan dan Kepolisian untuk melakukan pengawasan, maka Menteri melakukan koordinasi dengan pimpinan instansi yang bersangkutan.

Dalam pengawasan impor limbah B3, Bapedal bekerjasama dengan Dirjen Bea Cukai, Dep. Keuangan. Sedangkan pengawasan impor limbah dilakukan dengan cara setiap limbah B3 yang diimpor harus diperiksa jenis dan jumlahnya di tempat pemuatan barang sebelum pengapalan atau pengiriman oleh surveyor dan beban biaya pemeriksaannya ditanggung oleh eksportir atau importir. Jenis dan jumlah limbah yang diimpor tersebut harus sesuai dengan persetujuan Dirjen Perdagangan Internasional atau keterangan yang telah dibuat bagi pengiriman atau pengapalan. Jika limbah yang diimpor tidak sesuai dengan persetujuan atau

³⁷¹⁾ Pasal 22 ayat (2) UU RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

keterangan yang dilampirkan dan atau ketentuan yang berlaku, maka surveyor harus bertanggung jawab atas pengiriman limbah yang diimpor.³⁷²⁾ Laporan tertulis atas realisasi impor sampai penyimpanan limbah di gudang, wajib disampaikan oleh IP Limbah B3 kepada Dirjen Perdagangan Internasional yang tembusannya disampaikan kepada Kepala BAPEDAL.³⁷³⁾

Pengawasan dilakukan pula dalam hal limbah yang diimpor melalui alih kapal. Limbah yang diimpor harus diperiksa ulang oleh surveyor di pelabuhan transit pada waktu limbah B3 akan dikapalkan kembali. Apabila ternyata jenis limbah yang diimpor tidak sesuai dan atau jumlahnya melebihi dari yang ditetapkan dalam persetujuan Dirjen Perdagangan Internasional dan atau tidak sesuai dengan keterangan yang dibuat, maka IP Limbah B3 wajib mengirimkan kembali limbah yang diimpor dengan biaya pengiriman kembali ditanggung oleh IP Limbah B3 yang bersangkutan kepada negara asal limbah dan dilarang untuk dikirimkan ke negara ketiga.³⁷⁴⁾

5. Lembaga-Lembaga Pemerintah Yang Terkait Dalam Pengangkutan Lintas Batas Limbah Berbahaya

Sebagaimana telah diuraikan di atas, Menteri melakukan pengawasan terhadap penataan penanggung jawab usaha dan / atau kegiatan atas ketentuan yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup. Dalam melakukan pengawasan tersebut, Menteri dapat menetapkan pejabat yang berwenang melakukan pengawasan.³⁷⁵⁾

Dalam pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya yang masuk ke Indonesia terdapat beberapa lembaga Pemerintah yang terkait, yaitu Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (BAPEDAL), Menteri Perindustrian Dan Perdagangan, Menteri

³⁷²⁾ Pasal 7 Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI. No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah.

³⁷³⁾ Pasal 8 Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI. No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah.

³⁷⁴⁾ Pasal 22 ayat (2) UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Pasal 9 dan Pasal 10 Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI. No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah.

³⁷⁵⁾ Pasal 22 ayat (1 & 2) UU RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Perhubungan, Menteri Keuangan cq. Dirjen Bea Cukai dan Pajak serta Kepolisian dan Kejaksaan. Lembaga-lembaga Pemerintah tersebut bertugas :

- untuk memonitor aktivitas pengangkutan limbah;
- menjamin bahwa pelaksanaannya sesuai standar;
- menjamin adanya koordinasi yang efektif;
- mengurangi jumlah campur tangan dalam pelaksanaan pengawasan pengangkutan limbah; dan
- mengoreksi penyimpangan-penyimpangan.

Berikut ini diuraikan fungsi lembaga-lembaga Pemerintah tersebut :

Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (BAPEDAL), sebagai suatu lembaga Pemerintah non Departemen yang berkedudukan dibawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden,³⁷⁶⁾ dibentuk pada tahun 1990 dengan tugas pokok membantu Presiden dalam pelaksanaan pengendalian dampak lingkungan, yang meliputi upaya :³⁷⁷⁾

- Pencegahan kerusakan lingkungan.
- Penanggulangan dampak lingkungan.
- Pemulihan kualitas lingkungan.

Sedangkan salah satu fungsi BAPEDAL berdasarkan Keputusan Presiden No. 23 Tahun 1990 adalah melaksanakan upaya pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun (limbah B3). Dalam hal ini BAPEDAL diberi wewenang dalam pengawasan limbah B3 yang akan masuk ke Indonesia dan berfungsi pula sebagai *focal point*. Ditunjuknya Bapedal sebagai *focal point* , maka Bapedal mempunyai wewenang dan tanggung jawab untuk menerima dan memberikan informasi mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.³⁷⁸⁾ Tanggung Jawab Bapedal adalah menyebarkan informasi mengenai limbah B3 kepada pihak yang terkait dengan pengangkutan limbah B3 seperti Menteri Perindustrian dan Perdagangan, mengklasifikasikan dan menggolongkan limbah serta mengendalikan dampak terhadap lingkungan dari pengangkutan limbah B3. Salah satu target BAPEDAL dalam melaksanakan tugasnya adalah melestarikan fungsi sumber daya dan lingkungan yang manfaatnya dibutuhkan bagi pembangunan nasional secara berkelanjutan. Hal tersebut menjadi target BAPEDAL, mengingat karakteristik limbah B3 dan dampaknya

³⁷⁶⁾ Pasal 1 ayat (1) Keputusan Presiden RI No. 77 Tahun 1994 tentang Bapedal.

³⁷⁷⁾ Pasal 2 Keputusan Presiden RI. No. 77 Tahun 1994 tentang BAPEDAL.

³⁷⁸⁾ Penunjukkan Bapedal sebagai *focal point* merupakan pelaksanaan dari Pasal 5 Konvensi Basel 1989.

terhadap lingkungan, maka pengelolaan dan penanganan limbah B3 harus tepat guna mencegah timbulnya dampak negatif bagi lingkungan dan manusia. Upaya pengendalian dampak negatif limbah B3 dilakukan dengan mengelola limbah B3 pada Pusat Pengelolaan Limbah B3 yang saat ini sedang dipersiapkan di delapan propinsi.³⁷⁹⁾ Selain itu sistem Operasi Tanggap Darurat harus dimantapkan untuk menanggulangi pencemaran oleh B3 akibat kejadian yang tidak terduga, dan mencegah kerugian yang besar serta upaya pemulihannya.

Dirjen Bea Cukai dan Pajak adalah lembaga pelaksana yang berada dibawah Menteri Keuangan. Dirjen Bea Cukai dan Pajak menerapkan kebijaksanaan- kebijaksanaan Pemerintah dalam hal impor dan ekspor barang dari dan ke Indonesia, sesuai dengan kebijaksanaan Menteri Keuangan dan berdasarkan kepada peraturan yang telah ada. Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan RI. No. 759/ KMK.01/ 1993 tanggal 3 Agustus 1993 tentang Organisasi dan Tata Kerja Ditjen Bea dan Cukai disebutkan bahwa Ditjen Bea dan Cukai mempunyai tugas pokok:

“Melaksanakan sebagian tugas pokok departemen Keuangan di bidang pemungutan pajak negara dalam bentuk bea cukai dan pungutan lainnya serta mengamankan kebijaksanaan pemerintah yang berkaitan dengan pemasukkan dan pengeluaran barang ke atau dari wilayah Indonesia sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menteri berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku”.

Sehubungan dengan limbah berbahaya, tugas Bea Cukai adalah melindungi masyarakat dari limbah berbahaya dengan cara mengontrol impor limbah berbahaya dan bertanggung jawab dalam penanggulangan pelepasan limbah B3. Fungsi pengawasan terhadap impor limbah B3 itu tersirat dalam salah satu fungsi Ditjen Bea dan Cukai yaitu fungsi pencegahan dan penyidikan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan pabean dan cukai serta peraturan perundang-undangan lainnya yang pelaksanaannya dibebankan kepada Direktorat Jendral. Dewasa ini Ditjen Bea dan Cukai melaksanakan pengawasan untuk ditaatinya peraturan larangan dan pembatasan dari beberapa Departemen antara lain:³⁸⁰⁾

³⁷⁹⁾ Salah satu Pusat Pengelolaan Limbah B3 yang sudah beroperasi terdapat di daerah Cileungsi Bogor dengan nama Pusat Pengelolaan Limbah Industri Bahan Berbahaya dan Beracun (PPLI-B3) Cileungsi- Bogor yang dikelola oleh PT. Prasadha Pamunah Limbah Industri. Pembuatan pusat pengelolaan limbah B3 ini dalam rangka pelaksanaan Pasal 4 ayat (2 b) Konvensi Basel 1989 dimana negara anggota harus menjamin tersedianya fasilitas pembuangan yang memadai bagi pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya yang berwawasan lingkungan.

³⁸⁰⁾ H.A Parinding, “Masalah Impor Limbah B3 Ditinjau Dari Aspek Pabean”, *Makalah Workshop Implementasi Konvensi Basel tentang Impor dan Ekspor Limbah Scrap Logam*, Serpong, 1996, hlm.39.

Deperindag,³⁸¹⁾ Departemen Kehutanan,³⁸²⁾ Departemen Pertanian, Depdikbud,³⁸³⁾ BAPEDAL³⁸⁴⁾ dan sebagainya. Wewenang Bea Cukai untuk melaksanakan peraturan larangan dan pembatasan itu diatur dalam Pasal 53 ayat (1) UU RI. No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan. Dalam pasal tersebut ditegaskan bahwa untuk membantu Bea Cukai dalam menjalankan tugas pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan larangan dan pembatasan atas impor dan ekspor barang tertentu, maka instansi teknis harus memberitahukan keputusan larangan pembatasan impor atau ekspor yang telah ditetapkan oleh departemen atau lembaga pemerintah non departemen itu kepada Menteri Keuangan untuk ditetapkan dan dilaksanakan oleh Bea Cukai.

Bea dan Cukai mempunyai peran strategis dalam mengawasi ditaatinya peraturan larangan dan pembatasan, karena berada di pelabuhan atau perbatasan negara. Karena itu petugas Bea Cukai harus mengetahui semua peraturan larangan dan pembatasan dari instansi lain supaya dapat melaksanakan pengawasan dengan efektif. Untuk bisa dilaksanakan dengan baik, maka peraturan larangan dan pembatasan itu harus jelas dan konsisten. Jelas dalam definisi, istilah maupun cara mengoperasikannya sehingga dapat mencegah masuknya barang terlarang, namun tidak menghambat arus barang impor dan ekspor.

Menteri Perindustrian Dan Perdagangan, bertanggung jawab dalam memutuskan pelarangan atau pembatasan impor / ekspor limbah, mengimplementasikan kebijaksanaan perdagangan atau izin impor, dimana izin impor limbah diberikan berdasarkan pertimbangan atau saran dari BAPEDAL serta mempermudah kegiatan perdagangan dan perindustrian.

Menteri Perhubungan, bertanggung jawab dalam mengatur atau mengelola pengangkutan limbah termasuk penyimpanan limbah di pelabuhan.

Kepolisian dan jaksa, bertanggung jawab dalam menginvestigasi dan menuntut pelanggaran impor limbah.

³⁸¹⁾ Contoh pembatasan yang dikeluarkan oleh Deperindag adalah tata niaga impor dari Departemen Perdagangan dan pengawasan barang yang melanggar Hak Atas Kekayaan Intelektual.

³⁸²⁾ Contoh larangan yang dikeluarkan oleh Departemen Kehutanan adalah larangan mengeluarkan satwa yang dilindungi (CITES).

³⁸³⁾ Contoh larangan yang dikeluarkan oleh Depdikbud adalah larangan membawa ke luar negeri benda purbakala.

³⁸⁴⁾ Contoh pembatasan yang dikeluarkan oleh BAPEDAL adalah pengawasan impor limbah dari BAPEDAL.

C. PROSPEK DAN KENDALA IMPLEMENTASI KONVENSI BASEL 1989 di Indonesia

Indonesia telah meratifikasi Konvensi Basel 1989 melalui Keputusan Presiden No. 61 Tahun 1993 yang diundangkan pada tanggal 12 Juli 1993. Ratifikasi Konvensi Basel 1989 ini, memberikan implikasi pada Indonesia sebagai salah satu negara yang sudah meratifikasi Konvensi Basel yaitu :

1. Indonesia harus memiliki peraturan pengelolaan limbah B3.
2. Indonesia harus membuat tata laksana ekspor dan impor limbah B3.
3. Meningkatkan sistem pengawasan masuknya limbah B3 ke Indonesia secara tidak sah. Dimana pengawasan bukan hanya dilakukan oleh instansi yang berwenang saja tetapi termasuk pemulung, nelayan, polisi air dan TNI Angkatan Laut.
4. Indonesia harus membangun pusat pengolahan limbah B3 sendiri.
5. Indonesia harus melaporkan secara berkala kepada Sekretariat Konvensi pelaksanaan dari ketentuan-ketentuan Konvensi, termasuk penjelasan rinci mengenai izin tertulis yang telah diberikan dalam pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

Implementasi dari Konvensi Basel 1989 yang telah dilakukan oleh Indonesia antara lain: Indonesia telah memiliki UU RI No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Peraturan Pemerintah yang mengatur mengenai pengelolaan limbah B3 yaitu Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI No. 12 Tahun 1995. Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada Tanggal 30 April 1994. Latar belakang diperlukannya peraturan pengelolaan limbah berbahaya adalah :

1. Kesadaran dan pengetahuan tentang pengelolaan limbah berbahaya masih rendah.
2. Dampak penting yang diakibatkan oleh limbah berbahaya terhadap lingkungan dan kesehatan manusia.
3. Agar prinsip pengelolaan limbah berbahaya berjalan dengan baik dan terkoordinasi.
4. Perkembangan industri di Indonesia yang kian laju pesat.

Dengan dikeluarkannya Peraturan perundang-undangan tersebut, Indonesia secara tegas telah melarang impor limbah berbahaya dan melarang membuang limbah berbahaya secara langsung ke dalam air, tanah dan udara. Larangan impor limbah berbahaya dikecualikan untuk penambahan kekurangan bahan baku bagi industri.

Sedangkan untuk mengatur tata laksana ekspor dan impor limbah berbahaya, Indonesia telah memiliki Surat Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI No. 133/MPP/Kep/6/1996 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya dan Surat Keputusan

Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI No. 137/MPP/Kep/6/1996 tentang Prosedur Impor Limbah.

Kewajiban untuk mempunyai fasilitas pengolahan limbah berbahaya ditegaskan dalam Pasal 4 ayat 2 (b) Konvensi Basel 1989 mengenai kewajiban umum :

“Setiap Negara anggota akan menjamin tersedianya fasilitas pembuangan yang memadai bagi pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya yang berwawasan lingkungan”.

Keharusan tersedianya fasilitas pengolahan limbah B3 ini terkait pula dengan ketentuan Pasal 4 ayat (2 a) Konvensi Basel 1989 yang menyatakan bahwa setiap Negara anggota diharuskan untuk menjamin produksi limbah berbahaya dan limbah lainnya yang dimiliki telah dikurangi sampai tingkat minimum berdasarkan aspek sosial, teknologi dan ekonomi, serta larangan memindahkan atau membuang limbah berbahaya atau limbah lainnya di dalam wilayah yurisdiksi nasionalnya, kecuali mendapat izin dari pihak yang berwenang. Indonesia (Bapedal) sudah menyiapkan empat pusat pengolahan limbah B3 (PPLI-B3) yaitu di Jawa Barat, Jawa Timur, Kalimantan Timur dan Lhok Seumawe. Namun dari empat pusat pengolahan limbah B3 yang direncanakan, baru di Jawa Barat yang sudah berjalan. Pusat pengolahan limbah tersebut tidak diperkenankan mengolah atau menyimpan limbah impor tetapi hanya boleh mengolah dan menyimpan limbah yang berasal dari dalam negeri.

Keuntungan meratifikasi Konvensi Basel 1989 adalah Indonesia memiliki senjata untuk menangkal impor limbah berbahaya dari negara lain, karena Konvensi Basel ini mengakui adanya kedaulatan setiap negara untuk melarang impor limbah berbahaya. Hal tersebut ditegaskan dalam Pasal 4 ayat (1a) Konvensi Basel 1989 bahwa Negara anggota dapat melaksanakan hak nya untuk melarang impor limbah berbahaya dan limbah lainnya untuk pembuangan limbah di wilayahnya, dengan terlebih dahulu memberitahukan keputusannya itu kepada Negara anggota lainnya. Adanya pemberitahuan pelarangan impor limbah berbahaya tersebut, mewajibkan negara anggota lain untuk melarang eksportirnya untuk mengekspor limbah berbahaya ke negara tersebut. Pengakuan lainnya terhadap kedaulatan dan hak berdaulat negara anggota tercermin pula dalam Pasal 4 ayat (12) Konvensi, yaitu :

“Nothing in this Convention shall effect in any way the sovereignty of State over their territorial sea established in accordance with international law, and the sovereign rights and the jurisdiction which State have in their exclusive economic zones and their continental shelves in accordance with international law, and the exercise by ships and

aircraft of all State of navigation rights and freedoms as provided for in international law and as reflected in relevant international instruments”.

Keuntungan lainnya dengan meratifikasi Konvensi Basel 1989 adalah membuka akses pada kerjasama teknologi untuk mengembangkan sistem pengawasan dan teknologi rendah limbah. Karena Pasal 10 Konvensi Basel 1989 mengenai Kerjasama Internasional menegaskan bahwa Negara anggota akan membantu Negara sedang berkembang dalam pengawasan, pengelolaan limbah berbahaya dan limbah lainnya, pelaksanaan teknologi rendah limbah dan alih teknologi. Kerjasama regional dan Internasional diperlukan pula dalam perlindungan lingkungan laut dari pembuangan limbah yang tidak sah, karena jika sebuah kapal membawa limbah berbahaya dengan tujuan Indonesia, tetapi kemudian Indonesia melarangnya, ada kemungkinan kapal tersebut membuang limbah berbahaya ke kawasan lebih dari 200 mil yang sudah merupakan kawasan internasional dan tidak ada pengawasan lagi. Oleh karena itu dewasa ini telah diupayakan kerjasama tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam perlindungan Selat Malaka dari pembuangan limbah berbahaya secara tidak sah oleh kapal tanker. Kesepakatan untuk melakukan kerjasama lainnya telah dicapai antara Menteri-menteri lingkungan hidup Negara-negara ASEAN pada tanggal 28 Juni 1995. Kerjasama itu meliputi pertukaran informasi mengenai limbah berbahaya untuk mencegah dan mengawasi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara tidak sah dan menyusun program pelatihan dalam menangani bahan kimia berbahaya.

Keuntungan untuk mendapatkan bantuan teknis dan dana untuk menanggulangi keadaan darurat kerusakan akibat kecelakaan yang disebabkan oleh pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan pembuangan limbah dapat diperoleh pula oleh Indonesia sebagai negara anggota Konvensi.³⁸⁵⁾

Dengan demikian prospek dari ratifikasi Konvensi Basel 1989 oleh Indonesia adalah adanya jaminan yang cukup bagi perlindungan lingkungan Indonesia terhadap pencemaran dan / atau kerusakan lingkungan akibat pengangkutan lintas batas limbah berbahaya.

Sedangkan kendala yang dialami oleh Indonesia dalam implementasi Konvensi Basel terutama dalam melaksanakan pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara ketat adalah :

1. Adanya konflik kepentingan aparat yang bertanggung jawab.

³⁸⁵⁾ Pasal 14 Konvensi Basel 1989.

2. Moral dan integritas aparat yang belum tinggi.
3. Perangkat hukum yang belum efektif dijalankan.
4. Kemampuan teknis tentang pengelolaan limbah berbahaya yang berwawasan lingkungan masih terbatas.

Walaupun Pasal 21 UU RI. No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup telah melarang setiap orang untuk mengimpor limbah bahan berbahaya dan beracun, namun kendalanya adalah Indonesia masih memerlukan limbah yang termasuk ke dalam *green list* untuk tujuan daur ulang, seperti besi bekas, aki bekas, dan plastik. Pengangkutan lintas batas limbah yang termasuk *green list* inilah yang sering disalah gunakan oleh para eksportir untuk dapat menyelundupkan limbah berbahaya ke Indonesia. Kebijakan memberi peluang impor limbah ke Indonesia tidak menumbuhkan iklim bagi tumbuhnya usaha hijau di Indonesia, sehingga apabila Pemerintah Indonesia masih memberikan kemungkinan impor limbah, maka Indonesia akan menghadapi sejumlah “bahaya” potensial, yang pada gilirannya mengakibatkan Indonesia menjadi keranjang sampah oleh negara lain. Oleh karena itu, sikap yang harus diambil oleh Pemerintah Indonesia adalah melarang total impor limbah berbahaya, seperti yang telah dilakukan oleh Negara-negara Afrika dan Amerika Latin.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Setelah diuraikan tentang mekanisme pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dalam rangka perlindungan lingkungan Indonesia, maka dapatlah ditarik kesimpulan-kesimpulan sebagai berikut :

1. Pengaturan pengawasan terhadap pengangkutan lintas batas limbah berbahaya berdasarkan ketentuan hukum internasional cukup memadai, karena Konvensi Basel 1989 telah menetapkan prosedur pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dengan menetapkan persyaratan pemberitahuan awal, perizinan, dokumen pengangkutan dan kewajiban negara untuk melaporkan segala kegiatan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya ke Sekretariat Konvensi. Konvensi Basel 1989 mengakui adanya kedaulatan negara dengan menegaskan bahwa negara-negara anggota mempunyai hak untuk melarang sebagian atau total pembuangan limbah ke negaranya. Selain itu Konvensi Basel 1989 telah melarang impor limbah ke negara yang tidak dapat mengolah limbah berbahaya secara berwawasan lingkungan.
2. Mekanisme pengawasan secara nasional belum menunjang upaya pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, karena terbukti walaupun Indonesia telah menerapkan prinsip *from cradle to grave* dalam pengelolaan limbah berbahaya dan telah menetapkan aturan mengenai prosedur impor limbah dan menunjuk Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (Bapedal) sebagai *focal point* serta menunjuk lembaga-lembaga yang berwenang dalam pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, tetap saja terjadi pengangkutan lintas batas limbah berbahaya secara tidak sah.
3. Kendala yang dihadapi oleh Indonesia dalam pengimplementasian Konvensi Basel 1989 adalah kendala dalam peraturan perundang-undangan karena belum adanya pengaturan mengenai lintas bagi kapal yang mengangkut limbah berbahaya, keterbatasan kemampuan

sumber daya manusia dalam pengawasan pengangkutan lintas batas limbah berbahaya dan keterbatasan fasilitas pengolahan limbah berbahaya serta masih tergantungnya industri-industri di Indonesia akan impor limbah sebagai penambahan kekurangan bahan baku. Sedangkan prospek dari ratifikasi Konvensi Basel 1989 oleh Indonesia adalah selain Indonesia mempunyai wewenang untuk menolak impor limbah berbahaya untuk pembuangan ke wilayahnya, juga memperoleh bantuan kerjasama berupa alih teknologi dalam pengembangan sistem pengawasan limbah berbahaya dan teknologi rendah limbah, serta adanya bantuan dana yang sangat bermanfaat untuk pembiayaan penanggulangan keadaan darurat pencemaran lingkungan, sehingga dengan menjadi anggota Konvensi Basel 1989 diharapkan Indonesia dapat mengurangi dampak negatif dari limbah berbahaya terhadap lingkungan hidup dan kesehatan manusia,

B. SARAN-SARAN

1. Mengingat wilayah Indonesia potensial sebagai tempat pembuangan limbah berbahaya, maka Indonesia harus meningkatkan upaya pengawasan terhadap penyelundupan limbah berbahaya, baik yang legal karena diklaim sebagai bahan baku atau sebagai limbah tidak berbahaya, maupun penyelundupan dalam arti yang sebenarnya termasuk pembuangan isi kapal yang mengangkut limbah berbahaya di perairan Indonesia dari luar negeri, serta lintas batas limbah berbahaya antar pulau di dalam negeri. Untuk itu perlu diambil langkah-langkah:
 - Peningkatan kemampuan kelembagaan dengan pelatihan sumber daya manusia yang bertugas di lingkungan Bapedal dan Bea Cukai.
 - Meningkatkan kesamaan pandangan dalam penanganan pengelolaan limbah.
 - Penyebaran atau pembagian wewenang dalam pengelolaan limbah berbahaya dengan melibatkan instansi di daerah.
 - Meningkatkan komunikasi yang terbuka antara aparat pemerintah, penghasil limbah dan masyarakat.

2. Untuk perlindungan lingkungan hidup dan kesehatan manusia, maka Indonesia harus menegaskan dalam peraturan perundang-undangan mengenai pelarangan total impor limbah berbahaya baik untuk pembuangan limbah berbahaya maupun impor limbah untuk bahan baku industri. Selain itu untuk dapat mengolah limbah berbahaya secara berwawasan lingkungan, maka perlu pendirian pusat pengelolaan limbah lebih banyak lagi.
3. Meningkatkan kerjasama regional dan internasional dalam mengimplementasikan Konvensi Basel 1989, kerjasama dalam mengembangkan sistem pelaporan atau informasi guna mengontrol dan memantau pengangkutan lintas batas limbah berbahaya, serta kerjasama dalam mengidentifikasi dan mengklasifikasi limbah berbahaya agar dalam pelaksanaan Konvensi Basel 1989 menjadi jelas.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku :

Atje Misbach M. *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia Dan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung : Alumni. 1993.

- Abdul Kadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut Dan Udara*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti. 1994.
- Daud Silalahi. *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*. Bandung : Alumni. 1992.
- Edward D. Goldberg. *The Ocean As Waste Space*, dalam 5 Ocean Yearbook. London: 1986.
- Etty R. Agoes. *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*. Abardin. 1991.
- Emil Salim. *Lingkungan Hidup dan Pembangunan*. Jakarta : Mutiara Sumber Widya. 1992.
- Enri Damanhuri. *Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun*, Diklat Kuliah TL-352 Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan ITB. Bandung : 1994.
- George Schwarzenberger. *The of International Law Frontiers*. London : Steven & Sons Ltd. 1962.
- G.R.J. Timmagenis. *International Control of Marine Pollution*. New York : Oseana Publication. Inc Dobbs Ferry. 1980.
- Gaynor W. Dawson & Basil W. Mercer. *Hazardous Waste Management*. Canada : Wiley Interscience Publication. 1986.
- Juajir Sumardi. *Hukum Pencemaran Laut Transnasional*. Bandung : Citra Aditya Bakti. 1996.
- Ludwik A. Techlaff. *International Law And The Protection of The Oceans From Pollution*. Dalam International Environmental Law. Proeger. 1974.
- Mochtar Kusumaatmadja. *IMCO Dan Pembinaan Hukum Pelayaran Nasional*. Bandung : Binacipta. 1976.
- _____. *Perlindungan Dan Pelestarian Lingkungan Laut Dilihat Dari Sudut Hukum Internasional, Regional Dan Nasional*. Jakarta : Sinar Grafika dan Pusat Studi Wawasan Nusantara. 1992.
- Michael E. Henstock. *Disposal And Recovery Of Municipal Solid Waste (Treatment And Disposal of Toxic and Hazardous Waste)*. London : Butterworths: Ann Arbor Science. First Edition. 1983.
- Moch. Idris. SM. *Toxic Terror (Dumping of Hazardous Waste in The Third World)*. Third World Network. 1988.

Nagendra Singh. *International Convention of Merchant Shipping*. London : Steven and Sons. 1963.

Otto Soemarwoto. *Ekoefisiensi: Strategi Peningkatan Daya Saing Di Pasar Global*.
Tulisan dalam buku *Ecolabelling dan Kecenderungan Lingkungan Hidup Global*. Editor Surna T. Djadjadiningrat. Jakarta : Bina Rena
Pariwara. 1995.

Patricia W. Birnie and Alan E. Boyle. *International Law And The Environment*. Oxford:
Clarendon Press. 1993.

PPLI. Pusat Pengolahan Limbah Industri- B3, Cileungsi. 1994.

Ronny Hanitijo Soemitro. *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*. Jakarta : Ghalia
Indonesia. 1990.

Radik Purba. *Angkutan Muatan Laut*. Jilid 3. Jakarta : Bharata Karya Aksara. 1981.

Soerjono Soekanto & Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*.
Jakarta : Raja Grafindo Persada. 1995.

Sumadi Suryabrata. *Metodologi Penelitian*. Jakarta : Raja Grafindo Persada. 1995.

Steiger, Heinhard et.al. *The Fundamental Right to A Decent Environment In Trends In
Environmental Policy And Law*. Dalam Koesnadi Hardjosoemantri.
Hukum Tata Lingkungan. Edisi Ke tiga. Yogyakarta : Gadjah Mada
University Press. 1988.

Artikel / Makalah :

Bapedal. *Kebijaksanaan Impor-Ekspor Limbah B3 dan Non B3*, Makalah Proceeding
Workshop Implementasi Konvensi Basel tentang Impor-Ekspor Limbah
Scrap Logam. Serpong: 1996.

Bambang Winarno. *Pokok-Pokok Bahasan Tentang Hukum Angkutan, Hak Milik
Intelektual, Dan Hukum Pertanggung*. Makalah Penataran Dan
Lokakarya Hukum Perdata, Hukum Dagang, Dan Hukum Ekonomi.
Malang : FH Unibraw. 1997.

Direktorat Pengelolaan Limbah B3 Bapedal. *Kebijaksanaan Impor-Ekspor Limbah B3
dan Non B3*. Makalah Workshop Implementasi Konvensi Basel Tentang
Impor dan Ekspor Logam. Serpong. 1996.

- Forum Khusus Lingkungan. *Limbah Misterius*. Forum Keadilan No. 9 Tahun III. 18 Agustus 1994.
- Gatot P. Soemartono. *Aspek Hukum Pengelolaan Limbah Berbahaya Dan Beracun*. Era Hukum. Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum No. 2 Tahun 1. Oktober 1994.
- HA. Parinding. *Masalah Impor Limbah B3 Ditinjau Dari Aspek Pabean*. Makalah Workshop Implementasi Konvensi Basel Tentang Impor Dan Ekspor Limbah Scrap Logam. Serpong : 1996.
- I. Rummel Bulska. *Hazardous Wastes Management Implementing The Basel Convention*. Makalah Workshop on Hazardous Waste Management and Implementing The Basel Convention. Jakarta : 1996.
- Komar Kantaatmadja. *Masalah Pencegahan Pencemaran Laut Dan Hak Lintas Damai (Innocent Passage)*. Pro Justitia. No. Keempat. Bandung. 1978.
- K. Kew Zenkamp. *Waste Classification And Case Study*. Makalah Workshop on Implementing The Basel Convention. Jakarta : 1996.
- Kompas. *Mulai Berlaku Peraturan Pemerintah Mengenai Limbah B3*. 23 Mei 1994.
- Kompas. *Industri-Industri Penghasil Limbah B3*. 22 September 1994.
- Kompas. *Indonesia Juga Mengekspor Limbah*. 14 Februari 1994.
- Mochtar Kusumaatmadja. *Wawasan Nusantara Dan Implementasi Konvensi Hukum Laut Di Dalam Hukum Nasional*. Majalah Badan Pembinaan Hukum Nasional. No. 2. Jakarta : 1990.
- Masnellyarti Hilman. *Kebijaksanaan Peengelolaan Limbah B3 Di Indonesia*, Makalah Bapedal. Jakarta : 1991.
- _____. *Pengelolaan Lingkungan Di Rumah Tangga*. Makalah Seminar Wanita Dan Lingkungan Hidup. Bandung. 1993.
- _____. *Pengertian Pengelolaan Limbah B3*. Makalah Kursus Pengelolaan Limbah B3. Lembaga Ekologi Unpad. Bandung. 1995.
- _____. *Pelaksanaan Peraturan Pemerintah RI. No. 19 Tahun 1994*. Makalah Kursus Pengelolaan Limbah B3. Lembaga Ekologi Unpad. Bandung : 1995.
- Mas Achmad Santosa. *Aktualisasi Prinsip-Prinsip Pembangunan Berkelanjutan Yang Berwawasan Lingkungan Dalam Sistem Dan Praktek Hukum Nasional*. Jurnal Hukum Lingkungan. ICEL. Jakarta. Tahun III. No. 1 Tahun 1996.

- M.W.A. Scheffer. *Asas Kehati-hatian Dan Asas Pencegahan sebagai Dasar Kebijakan Pengelolaan Lingkungan*. Jurnal Hukum Lingkungan. Tahun III. No. 1 Tahun 1996.
- Nabiel Makarim. *Kebijakan Pengelolaan Limbah B3*. Makalah Kursus Pengelolaan Limbah B3. Bandung. 1992.
- Oscar Schachter. *The Emergence Of International Environment Law*. Journal Of International Affair. 1991.
- Sammy Rosadhi. *Pencegahan Pencemaran dari Bahan-Bahan Beracun Dalam Bentuk Curah Menurut MARPOL 1973/1978*. London : Kedubes RI Bidang perhubungan.1980.
- Stefanus Haryanto. *Masalah Hak Lintas Damai Dalam Pergerakan Lintas Batas Limbah Berbahaya Beracun*, Pro Justitia No. 1 Tahun IX. 1991.
- _____. *Aspek Hukum Pengelolaan Limbah Beracun*. Pro Justitia. 1991.
- _____. *Pendekatan Ekonomi Dalam Upaya Perlindungan Lingkungan*. Teks Oratio Dies Universitas Katolik Parahyangan. Bandung : 1995.
- Sean D. Murphy. *Prospective Liability Regimes for The Transboundary Movement of Hazardous Wastes*, 88 (I) Am. J. of Int'l. Law. 1994.
- WHO Regional Office For Europe Copenhagen. *Management of Hazardouse Wastes. Copenhagen* : WHO Publication Office. 1982.
- Warta Bea Cukai. *Sudah Terlambat Tanggung Pula*. Laporan Utama Warta Bea Cukai, Edisi 220. Jakarta : Maret. 1993.
- Warta Bea Cukai. *Sama-Sama Rugi Akibat Kiriman Limbah*. Edisi 250. Laporan Utama Warta Bea Cukai. September 1995.

Dokumen-Dokumen :

- Deklarasi Stockholm 1972
- Deklarasi Rio 1992.
- International Convention for The Prevention of Pollution of The Sea, 1973 / 1978 (MARPOL 1973/1978).

- International Convention for Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974).
- Cairo Guidelines and Principles for The Environmentally Sound Management of Hazardous Waste, 1987.
- Basel Convention on The Control of Transboundary Movement of Hazardous Wastes And Their Disposal, 1989.
- Konvensi Hukum Laut 1982.
- Undang-Undang RI No. 4 Prp Tahun 1960 Tentang Perairan Indonesia.
- Undang-Undang RI No. 5 Tahun 1990 Tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati Dan Ekosistemnya.
- Undang-Undang RI No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.
- Undang-Undang RI No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia.
- Undang-Undang RI No. 23 Tahun 1996 Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.
- Peraturan Pemerintah RI No.19 Tahun 1994 jo Peraturan Pemerintah RI no. 12 Tahun 1995 Tentang Pengelolaan Limbah.
- Keputusan Presiden No. 77 Tahun 1994 Tentang Badan Pengendalian Dampak Lingkungan.
- Peraturan Menteri Kesehatan RI. No. 453 / MEN. KES / PER / IX / 1983 Tentang Bahan Berbahaya.
- Surat Keputusan Menteri Perindustrian No. 148 / M / SK / 4 / 1985 Tentang Pengamanan Bahan Beracun Dan Berbahaya Di Perusahaan Industri.
- Surat Keputusan Menteri Perdagangan Dan Industri RI No. 133/MPP/Kep/6/1996 Tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya.
- Surat Keputusan Menteri Perdagangan Dan Industri RI No. 137/MPP/Kep/6/1996 Tentang Prosedur Impor Limbah.

LAIN-LAIN :

Badudu-Zain. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan.
1994.

Encyclopedia of Public International Law. *International Relation And Legal Cooperation In General Diplomacy And Consular Relation*. Volume 9. Holland Publishing Company.

Encyclopedia of Environmental Science. Second Edition. Mc Graw-Hill Inc. Dalam Emil
T. Chanlett. *Environmental Protection*.