



PUTUSAN

Nomor : 160 K/PID.SUS/2015

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH AGUNG

Yang memeriksa dan mengadili perkara pidana khusus dalam tingkat kasasi telah memutus sebagai berikut dalam perkara Terdakwa :

Nama : **LEEM DONG SU;**
Tempat Lahir : Bussan City;
Umur/Tanggal Lahir : 49 Tahun / 15 Oktober 1964;
Jenis Kelamin : Laki-laki;
Kebangsaan : Korea;
Tempat Tinggal : Geum Jeong Gu 177-9 20/4, Seoktop Grace VII Busan Korea Selatan;
Agama : Budha;
Pekerjaan : Nakhoda Kapal MT. Southern Mermaid;

Terdakwa tidak ditahan;

Yang diajukan di muka persidangan Pengadilan Negeri Serang karena didakwa dengan dakwaan sebagai berikut :

DAKWAAN :

Bahwa ia Terdakwa LEEM DONG SU selaku nakhoda Kapal MT. Southern Mermaid pada hari Minggu tanggal 17 November 2013 sekira pukul 14.53 WIB, atau setidaknya pada suatu waktu dalam bulan November 2013, bertempat di Jetty I PT. Asahimas *Chemical* beralamat di Jalan Raya Anyer Km. 122 Desa Gunung Sugih, Kabupaten Cilegon Banten, pada koordinat 06 01" 41" LS-105 56' 04" BT atau setidaknya di suatu tempat yang masih termasuk dalam daerah hukum pengadilan Negeri Serang yang berwenang memeriksa dan mengadili perkaranya setiap awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 227 ("setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal"), yang dilakukan Terdakwa dengan cara-cara sebagai berikut :

- Bahwa berawal pada hari Minggu tanggal 17 November 2013, sekira pukul 10.05 WIB kapal MT. Southern Mermaid yang di Nakhodai oleh Terdakwa Leem Dong Su sandar di Jetty I PT. Asahimas Chemical beralamat di Jalan Raya Anyer Km. 122 Desa Gunung Sugih, Kabupaten Cilegon Banten, lalu



sekitar pukul 12.00 WIB Terdakwa melihat di wind indicator, cuaca buruk di sekitar perairan PT. Asahimas Chemical dengan kecepatan angin 30 knot, kemudian sekira pukul 12.30 WIB kecepatan angin bertambah menjadi 40 knot;

- Kemudian Terdakwa memerintahkan/meminta agen untuk mengirimkan kapal tunda dan petugas pandu untuk melakukan *unberthing*/lepas sandar darurat untuk buang jangkar di laut terbuka;
- Bahwa sekitar pukul 14.15 WIB pandu naik ke atas kapal, sekitar pukul 14.35 WIB kapal tunda tiba, dan sekitar pukul 14.50 WIB kapal MT. Southern Mermaid yang dinahkodai Terdakwa tersebut tanpa seijin dan sepengetahuan pihak Syahbandar lepas tali untuk berlabuh ke tengah laut;
- Kemudian sekitar pukul 14.52 WIB tali tunda TB. Gunung Cipala yang menarik di buritan putus sehingga kapal membentur jetty sebanyak dua kali, dan pada benturan kedua menyebabkan lambung kapal sebelah kanan bagian buritan robek yang mengakibatkan minyak FO (*fuel oil*) yang ada di tanki Nomor 3 tumpah ke laut namun Terdakwa tidak segera menghentikan kapal namun kapal tetap Terdakwa layarkan;
- Bahwa mengetahui adanya tumpahan minyak FO dari tanki kapal tersebut seharusnya Terdakwa selaku Nakhoda pada saat itu segera mengambil tindakan/upaya pencegahan yang diikuti dengan penanggulangan tumpahan minyak, akan tetapi kapal tetap berlayar sehingga tumpahan minyak tersebut menggenangi perairan Cigading dan Ciwandan serta pesisir pantai;
- Bahwa sekitar pukul 15.45 WIB Terdakwa selaku Nakhoda kapal MT. Southern Mermaid memerintahkan KKM untuk mentransfer minyak Fo dari tanki sebelah kanan Nomor 3 ke tanki tengah Nomor 2;
- Bahwa sekitar pukul 15.00 WIB mulai melakukan pemindahan minyak FO, lalu sekitar pukul 15.10 WIB minyak yang tumpah dari tanki kapal berhenti, selanjutnya sekitar pukul 15.48 WIB kapal berlabuh jangkar di tengah laut pada posisi koordinat 06 01"41 LS-105 56' 04" BT;
- Bahwa setelah kapal berlabuh, Terdakwa baru memerintahkan KKM dan Mualim I untuk memeriksa kerusakan pada kapal, lalu KKM melaporkan kepada Terdakwa bahwa tidak ada kerusakan engine dan Mualim I melaporkan adanya kerusakan/robek pada lambung kanan kapal ukuran 10 cm x 20 cm;
- Bahwa ketika Terdakwa mengetahui minyak FO yang ada di tanki Nomor 3 tumpah ke laut, Terdakwa tidak memerintahkan *crew* kapal untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan agar minyak sebanyak 6000 (enam ribu)



liter limbah minyak FO tidak tumpah ke dalam laut dan tidak segera melaporkan kepada otoritas di pelabuhan terdekat, hanya memerintahkan untuk membersihkan percikan minyak yang ada di atas kapal saja;

- Bahwa Terdakwa tidak memerintahkan kepada crew kapal untuk menggunakan alat-alat yang ada di atas kapal untuk melakukan pencegahan pencemaran minyak di atas kapal) *equipment* diantaranya *snakes, shark booms, sponge mats, pillows, coveralls, goggles, pair gloves, mask fordust, scoop, bag, pump, buckets, shovels, oil spilldispersant, potable pumps air diven, saw dust, empty drums*;
- Bahwa perbuatan Terdakwa tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan sesuai prosedur yang mengakibatkan minyak FO yang di atas kapal MT. Southern Mermaid tumpah ke laut dapat mengakibatkan kerusakan pada sumber daya hayati, membahayakan kesehatan manusia, gangguan bagi kegiatan laut termasuk memancing, penurunan kualitas untuk penggunaan air laut dan pengurangan kenyamanan;
- Bahwa berdasarkan hasil pengujian Laboratorium oleh Badan Lingkungan Hidup Kota Cilegon bekerjasama dengan Laboratorium Lembaga Minyak dan Gas Bumi (uji Laboratorium dari *Research and Development Center For Oil and Gas Technology Lemigas* Nomor : 001/012-2013 tanggal 13 Desember 2013) tanggal 16 Desember 2013 yang ditandatangani oleh H. EPUD SYAEFUDIN, S.H. Kepala Badan Lingkungan Hidup Kota Cilegon, sebagai berikut :
 1. Kandungan minyak di dalam air laut adalah 18, 44 mg/liter, jika dibandingkan dengan Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 51 Tahun 2004 Lampiran I tentang Baku Mutu Air Laut untuk Perairan Kepelabuhan yaitu kandungan minyak dan lemak maksimal adalah 5 mg/liter maka parameter minyak dan lemak dalam air laut melebihi baku mutu yang dipersyaratkan. Merujuk pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang perlindungan dan pengelolaan Lingkungan Pasal 1 "Bahwa Pencemaran Lingkungan Hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, *energi*, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu yang telah ditetapkan. Berdasarkan hal tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa perairan air laut dimana sampel tersebut diambil terindikasi telah tercemar;



2. Sidik jari kromatogram ion dari GCMS dengan nilai keyakinan > 90 % bahwa tumpahan bahan bakar pada air laut berasal dari bahan bakar kapal;
3. Pencemaran lingkungan akibat tumpahan minyak dapat menyebabkan kematian biota laut karena kekurangan oksigen, keracunan karbondioksida, dan keracunan langsung bahan berbahaya;

Perbuatan Terdakwa tersebut sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 324 Undang-Undang RI Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca tuntutan pidana Jaksa/Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Cilegon tanggal 07 Agustus 2014 sebagai berikut :

1. Menyatakan Terdakwa LEEM DONG SU telah bersalah melakukan tindak pidana "Setiap awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 227 (setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal) sebagaimana yang diatur dalam Pasal 324 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran seperti dalam dakwaan Tunggal kami;
2. Menjatuhkan pidana penjara terhadap Terdakwa selama 1 (satu) tahun dan denda sebesar Rp150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah) subsidair 6 (enam) bulan kurungan;
3. Menyatakan barang bukti berupa:
 - 2 (dua) liter Bahan Bakar Minyak jenis FO dari atas kapal MT. Southern Mermaid;Dirampas untuk dimusnahkan.
 - 1 (satu) lembar SOPEP/SMPEP List (Appendix V Stock of Materials for Oil Removal);
 - 1 (satu) lembar rincian oil spill Dispersaint (Appendix V Stock of Material for Oil Remorval);
 - 1 (satu) lembar foto kopi Peta Lokasi MT SOUTERN MERMAID (Peta Nomor 918);
 - 1 (satu) lembar foto kopi Chief Engineers Log Book MT. Southren Mermaid dengan lampiran Catatan Log Book tertanggal 17, 18 November 2013;
 - 1 (satu) lembar foto kopi Ship Log book MT. Southern Mermaid dengan lampiran catatan Log Book tertanggal 16,17,18 November 2013;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 1 (satu) lembar foto kopi oil record Book dengan catatan Machinery Space Operation halaman 88, 89;

Tetap terlampir dalam berkas perkara;

4. Menetapkan agar Terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp2.000,00 (dua ribu rupiah);

Membaca putusan Pengadilan Negeri Serang Nomor : 90/Pid.Sus/2014.Srg., tanggal 18 September 2014 yang amar lengkapnya sebagai berikut :

1. Menyatakan Terdakwa LEEM DONG SU tersebut, tidak terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan dalam dakwaan Penuntut Umum;
2. Membebaskan Terdakwa oleh karena itu dari dakwaan Jaksa/Penuntut Umum;
3. Memulihkan hak-hak Terdakwa dalam kemampuan, kedudukan, harkat serta martabatnya;
4. Menetapkan barang bukti berupa :

- 2 (dua) liter Bahan Bakar Minyak jenis FO dari atas kapal MT. Southern Mermaid;

Dirampas untuk dimusnahkan;

- 1 (satu) lembar SOPEP/SMPEP List (Appendix V Stock of Materials for Oil Removal);
- 1 (satu) lembar rincian oil spill Dispersaint (Appendix V Stock of Material for Oil Remorval);
- 1 (satu) lembar foto kopi Peta Lokasi MT SOUTERN MERMAID (Peta Nomor 918);
- 1 (satu) lembar foto kopi Chief Engineers Log Book MT. Southren Mermaid dengan lampiran Catatan Log Book tertanggal 17, 18 November 2013;
- 1 (satu) lembar foto kopi Ship Log book MT. Southern Mermaid dengan lampiran catatan Log Book tertanggal 16,17,18 November 2013;
- 1 (satu) lembar foto kopi oil record Book dengan catatan Machinery Space Operation halaman 88, 89;

Tetap terlampir dalam berkas perkara.

5. Membebaskan biaya perkara kepada negara;

Mengingat akan Akta tentang Permohonan Kasasi Nomor : 17/Akta.Pid/2014/PN.Srg., Jo. Nomor : 90/Pid.Sus/2014/PN.Srg., yang dibuat oleh Panitera pada Pengadilan Negeri Serang yang menerangkan, bahwa pada tanggal 29 September 2014 Jaksa/Penuntut Umum telah mengajukan permohonan kasasi terhadap putusan Pengadilan Negeri Serang tersebut;

Hal. 5 dari 20 hal. Put. Nomor : 160 K/PID.SUS/2015



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Memperhatikan Memori Kasasi tertanggal 07 Oktober 2014 dari Jaksa/ Penuntut Umum sebagai Pemohon Kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 09 Oktober 2014;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Menimbang, bahwa putusan Pengadilan Negeri Serang tersebut telah diucapkan dengan hadirnya Pemohon Kasasi/Jaksa/Penuntut Umum pada tanggal 18 September 2014 dan Pemohon Kasasi/Jaksa/Penuntut Umum mengajukan permohonan kasasi pada tanggal 29 September 2014, serta memori kasasinya telah diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 09 Oktober 2014, dengan demikian permohonan kasasi beserta alasan-alasannya telah diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara menurut Undang-Undang, oleh karena itu permohonan kasasi tersebut secara formil dapat diterima;

Menimbang, bahwa Pasal 244 KUHAP (Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana) menentukan bahwa terhadap putusan perkara pidana yang diberikan pada tingkat terakhir oleh Pengadilan lain, selain daripada Mahkamah Agung, Terdakwa atau Jaksa/Penuntut Umum dapat mengajukan permintaan kasasi kepada Mahkamah Agung kecuali terhadap putusan bebas;

Menimbang, bahwa akan tetapi Mahkamah Agung berpendapat bahwa selaku badan Peradilan Tertinggi yang mempunyai tugas untuk membina dan menjaga agar semua hukum dan undang-undang di seluruh wilayah Negara diterapkan secara tepat dan adil, serta dengan adanya putusan Mahkamah Konstitusi Nomor : 114/PUU-X/2012 tanggal 28 Maret 2013 yang menyatakan frasa "kecuali terhadap putusan bebas" dalam Pasal 244 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, maka Mahkamah Agung berwenang memeriksa permohonan kasasi terhadap putusan bebas;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi/ Jaksa/Penuntut Umum pada pokoknya adalah sebagai berikut :

Bahwa Putusan Pengadilan Negeri Serang Nomor : 90/PID.B/2014/PN.Srg pada tanggal 18 September 2014 dalam mengadili dan memutus perkara Terdakwa Leem Dong Su telah melakukan hal-hal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 253 Ayat (1) KUHAP yaitu tidak menerapkan atau menerapkan peraturan hukum tidak sebagaimana mestinya;

Bahwa yang menjadi landasan pembuktian perkara ini adalah alat bukti, keterangan saksi-saksi, surat dan keterangan Terdakwa serta petunjuk dengan



demikian sistem pembuktian yang harus diterapkan *Judex Facti* mesti berdasarkan prinsip Pasal 183 KUHAP;

Bahwa unsur tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 227 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menurut Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang yang mengadili perkara ini tidak terpenuhi unsurnya, dengan pertimbangan sebagai berikut :

a. Bahwa berdasarkan fakta-fakta hukum yang telah dipertimbangkan, Terdakwa selaku Nahkoda kapal MT. Southern Mermaid telah melakukan perbuatan-perbuatan sebagai berikut :

- Melalui Agen sudah melapor dan sudah mendapat izin dari Syahbandar untuk sandar dan memuat Cargo EDC di Jetty I PI. Asahimas;
- Membatalkan pemuatan EDC ketika melihat Win Indikator dan merasakan angin kencang dan gelombang tinggi di perairan sekitar Dermaga PT. Asahimas;
- Memerintahkan dan meminta Agen untuk mengirimkan kapal tunda dan petugas pandu untuk melakukan *unberting*/lepas sandar darurat untuk buang jangkar di laut terbuka;
- Menghidupkan mesin kapal dan setelah pandu naik dan dua kapal tunda tiba yaitu TB Gunung Cipala dan TB Gunung Santri kapal MT. Southern Mermaid lepas tali dan ditarik dua kapal tunda tersebut untuk berlabuh ke laut lepas;
- Ketika ombak tinggi tali TB Gunung Cipala yang menarik di buritan putus kapal bergoyang dan membentur Jetty sebanyak dua kali dan pada benturan kedua menyebabkan lambung kapal sebelah kanan bagian buritan robek yang mengakibatkan bahan bakar minyak FO (*unberting*) di tangki Nomor 3 tumpah ke laut;
- Untuk meminimalisir tumpahan minyak dari tangki Nomor 3 yang robek, maka Nahkoda memerintahkan ABK untuk mengalihkan bahan bakar minyak FO dari tangki Nomor 3 ke tangki Nomor 2;
- Kapal MT. Southern Mermaid dilengkapi dengan peralatan yang masih berfungsi dengan baik untuk penanggulangan pencemaran di laut;

Bahwa peralatan kapal yang lengkap dan tindakan – tindakan yang dilakukan oleh Terdakwa tersebut di atas membuktikan bahwa Terdakwa telah melakukan upaya-upaya pencegahan sebagaimana di maksud dalam Pasal 1 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim;



b. Bahwa berdasarkan fakta-fakta hukum tersebut, Terdakwa telah melakukan upaya Penanggulangan Pencemaran sebagai berikut :

- Memerintahkan ABK untuk membersihkan tumpahan minyak di Deck kapal sedangkan untuk tumpahan ke laut tidak bisa dilakukan karena cuaca buruk;
- Segera melaporkan kepada Agen tentang tumpahan minyak dan Agen meneruskan laporan tersebut kepada perwira jaga Syahbandar, selanjutnya dilakukan rapat dipimpin oleh Kepala KSOP Banten, dihadiri oleh Agen, Perwira Jaga dan Anggota KSOP Kelas I Banten dan hasil rapat meminta Agen untuk mencari Tim Penanggulangan Tumpahan Minyak;
- Karena hari libur team pemberi bantuan tidak ada pekerja sehingga pembersihan tumpahan minyak di laut baru dapat dilakukan keesokan harinya tanggal 18 November 2013;
- Dari Laporan OSCT (Oil Spill Combat Team) pembersihan tumpahan minyak dilakukan tanggal 18 November 2013 sampai dengan tanggal 02 Desember 2013 dan telah berhasil membersihkan tumpahan minyak FO tersebut, dan hal ini bersesuaian dengan Pemantauan Badan Lingkungan Hidup Kota Cilegon tanggal 19 Desember 2013, atas tumpahan bahan bakar MT. Southern Mermaid tanggal 17 November 2013 di dermaga PT. Asahimas, diketahui bahwa kondisi perairan tepi laut lokasi (Dermaga I dan 5 PT. Pelindo II, Dermaga PT. Bayer Material Science, Dermaga PT. Asahimas, Pesisir Laut PT. Sriwi dan Pelabuhan Paku) tersebut sudah bersih dan tidak terdapat lapisan minyak;
- Bahwa biaya pembersihan sudah dibayar lunas oleh Owner kapal MT. Southern Mermaid;

Bahwa dari fakta-fakta hukum tersebut Majelis Hakim menilai Upaya Penanggulangan yang dilakukan oleh Terdakwa telah bersesuaian dengan pengertian penanggulangan yang di maksud dalam Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tercantum dalam Pasal 1 Ayat (3) adalah segala tindakan yang dilakukan secara cepat, tepat dan terpadu serta terkoordinasi untuk mengendalikan, mengurangi dan membersihkan tumpahan minyak atau bahan cair beracun kapal ke perairan untuk meminimalisasi kerugian masyarakat dan kerusakan lingkungan laut;

c. Bahwa sebagaimana telah diuraikan pada awal pertimbangan unsur kedua ini tentang terjadinya pencemaran lingkungan bukanlah menjadi satu-satunya



elemen unsur ini, karena yang paling esensial apakah ada upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran air laut tersebut;

- d. Bahwa berdasarkan uraian pertimbangan di atas Terdakwa telah terbukti melakukan upaya pencegahan dan Penanggulangan terhadap tumpahan bahan bakar FO dari kapal MT. Southern Mermaid hingga dinyatakan bersih oleh OSCT Indonesia (*Oil Spill Combat Team*) dan Badan Lingkungan Hidup Kota Cilegon dan Terbit *Port Clearance*, maka dengan demikian perbuatan Terdakwa tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan tidak terpenuhi dan karenanya unsur kedua tidak terbukti dalam perbuatan Terdakwa;

Bahwa menurut pendapat Jaksa/Penuntut Umum terhadap pertimbangan Hakim dalam putusannya adalah Majelis Hakim keliru dalam menerapkan hukum karena alat bukti yang disajikan di depan persidangan sudah cukup sesuai dengan ketentuan KUHAP untuk membuktikan bahwa Terdakwa adalah pelaku tindak pidana sesuai dengan pasal dakwaan yang didasarkan pada :

1. Bahwa fakta hukum pada pukul 14.15 WIB, Pandu naik ke atas kapal, sekitar pukul 14.35 WIB kapal tunda tiba, dan sekitar pukul 14.50 WIB kapal MT. Southern Mermaid yang dinakhodai Terdakwa tersebut tanpa seijin dan sepengetahuan pihak Syahbandar lepas tali untuk berlabuh ke tengah laut yang kemudian karena tali dari kapal pandu yang menarik putus terjadilah benturan kapal ke Jetty I PT. Asahimas yang berakibat kapal mengalami kebocoran pada tangki bahan bakar Nomor 3 yaitu Bahan bakar kapal Fuel Oil (FO) tumpah ke laut dan seharusnya kapal keluar dari dermaga harus mendapat izin dari KSOP atau Syahbandar;
2. Bahwa tindakan pencegahan dan penanggulangan merupakan satu perbuatan yang tidak bisa dipisahkan;
3. Bahwa kegiatan untuk bongkar muat EDC memang sudah ada izin namun untuk keluar dari pelabuhan kapal harus mendapat persetujuan dari Syahbandar setempat dengan demikian Hakim telah lalai mempertimbangkan bahwa kapal yang keluar dari dermaga harus mendapat izin dari Syahbandar dan faktanya saat itu izin tidak pernah diberikan oleh KSOP/Syahbandar;
4. Bahwa fakta hukum SOPEP tidak pernah digunakan pada saat terjadi kebocoran bahan bakar FO yang tumpah ke laut;
5. Bahwa Crew kapal MT. Southern Mermaid tidak mendapatkan perintah dari Nahkoda yaitu Terdakwa Leem Dong Su untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan pencemaran pada saat mengalami kebocoran bahan



bakar kapal hingga bahan bakar tumpah ke laut melainkan kapal berlabuh di depan perairan pulau ular Cilegon Banten;

6. Bahwa alat-alat yang ada di atas kapal dan masih berfungsi dengan baik untuk penanggulangan pencemaran di laut milik kapal MT. Southern mermaid yang terdiri dari *Snakes, Shark booms, Sponge Mats, Pillows, Coveralls, Goggles, Pair Gloves, mask For dust, Scoops, bag, pump, buckets, Shovels, Oil Spill Dispersant, Potable pumps air driven, saw dust, empty drums* tidak digunakan oleh Crew kapal untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap terjadinya tumpahan bahan bakar minyak dari kapal tersebut;
7. Bahwa setelah Mualim II mengetahui minyak FO tumpah ke laut dari tangki Nomor 3 lalu melaporkan ke Nahkoda melalui radio HT tentang kejadian tersebut dan yang diperintahkan oleh Nahkoda yaitu untuk ke Anjungan, dan pada saat tiba di anjungan hanya menunggu order dari Nahkoda, selanjutnya Nahkoda memerintahkan kepada Kepala Kamar Mesin untuk mentransfer BBM atau minyak FO dari tangki Nomor 3 yang bocor ke tangki Nomor 2 dan memerintahkan kepada Mualim I untuk mempersiapkan peralatan peralatan untuk membersihkan cipratan FO di atas Deck dan tidak melakukan penanggulangan pencemaran di laut terhadap tumpahan bahan bakar minyak FO tersebut;
8. Bahwa semua Crew tidak berkumpul di Muster Station setelah terjadinya benturan kapal MT. Southern Mermaid dengan jetty I PT. Asahimas Chemical tetapi semua Crew tetap berada di posisi masing-masing;
9. Bahwa setelah terjadinya benturan kapal MT. Southern Mermaid dengan Jetty I PT. Asahimas Chemical dan mengakibatkan tumpahan minyak jenis FO ke laut, Nahkoda kapal tidak melakukan penanggulangan pencegahan pencemaran di laut akan tetapi hanya membersihkan di lokasi kapal dan mentransfer BBM atau minyak FO dari tangki yang bocor ke tangki kapal yang lain;
10. Bahwa Mualim II tidak mendengar adanya perintah dari Nahkoda untuk menggunakan SOPEP Equipment pada saat bahan bakar jenis FO tumpah ke laut;
11. Bahwa Kepala Kamar Mesin diperintahkan oleh Nahkoda untuk memindahkan minyak FO dari tangki 3 yang bocor/tumpah ke laut ke tangki lainnya dan sebelum benturan Starboard Tank Nomor 3 berjumlah 55,34 M3, dan setelah benturan masih tersisa kurang lebih 36,577 M3 tersisa endapan di Starboard tangki Nomor 3 kurang lebih 0,763 dipindahkan ke



Center Tank Nomor 2 kurang lebih 35,814 M3 yang hilang kurang lebih 18 M3 berat jenis MFO = 0,9899 jadi sama dengan 17,337 MT;

12. Bahwa sepengetahuan Mualim, Crew Kapal MT. Southern Mermaid tidak melakukan penanggulangan pencemaran setelah kapal mengalami kebocoran bahan bakar minyak yang tumpah ke laut, melainkan kapal berlabuh di perairan;
13. Bahwa tidak ada perintah melainkan berlabuh dari Nahkoda dan memerintahkan untuk Lets Go jangkar dan mengecek kerusakan pada lambung buritan sebelah kanan;
14. Bahwa Oil Spill Dispersent yang ada di atas kapal MT. Southern Mermaid, tidak sempat digunakan karena waktu tumpahnya sebentar dan kejadiannya berlangsung cepat serta keadaan cuaca yang tidak memungkinkan;
15. Bahwa SOPEP pada saat terjadi tumpahan minyak ke laut tidak digunakan oleh Crew kapal dan tidak ada perintah dari Nahkoda untuk menggunakannya;
16. Bahwa tugas pokok Mualim I apabila terjadi tumpahan minyak maka mualim I memberikan komando kepada awak kapal untuk membersihkan tumpahan minyak akan tetapi untuk melakukan tersebut harus mendapat izin atau perintah dari Nahkoda pada saat itu Mualim I sudah meminta izin, namun tidak ada jawaban;
17. Bahwa peralatan yang ada di atas kapal guna pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut tidak digunakan oleh Crew kapal pada saat terjadi tumpahan minyak FO ke laut;
18. Bahwa PT. Raja Gudang Mas mengangkut limbah FO dari Cigading sebanyak kurang lebih 17.260 kg bruto tercampur sampah dan air kemudian setelah melalui proses pemisahan terdapat 6000 liter FO yang berbentuk *Slude* (Limbah B3) dan dimasukkan ke dalam kemasan drum sebanyak 30 drum dan disimpan di penampungan PT. Raja Gudang Mas;
19. Bahwa Nahkoda merupakan orang yang bertanggungjawab terhadap penanganan/penanggulangan saat terjadi tumpahan minyak yang berasal dari operasional kapalnya yang mana Nahkoda memimpin Crew Kapal untuk melakukan tindakan penanggulangan awal terhadap tumpahan minyak dari kapalnya selain kewajibannya untuk melaporkan kepada pihak otoritas pelabuhan;
20. Bahwa tindakan penanggulangan awal tersebut dilakukan termasuk untuk mencegah tumpahan minyak menyebar luas dan makin berdampak pada pencemaran di lingkungan laut sekitarnya;



21. Bahwa berdasarkan hasil analisis laboratorium terhadap tumpahan bahan bakar minyak kapal jenis FO dari MT. Southern Mermaid yang dikerjakan oleh Kelompok Sistem Hidrokarbon Bidang Eksplorasi PPPTMGB "Lemigas" diketahui bahwa jumlah bahan terekstrak dari perconto air laut yang diuji adalah sebesar 18,44 mg/lt. Hasil tersebut apabila dibandingkan dengan Lampiran I Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 51 Tahun 2004 tentang Baku Mutu Air Laut (untuk perairan pelabuhan) tersebut bahwa baku mutu untuk parameter minyak dan lemak adalah sebesar 5 mg/lt;
22. Sehingga merujuk pengertian pencemaran laut berdasarkan Pasal 1 angka 2 Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 12 tahun 2006 tentang persyaratan dan tata cara perijinan pembuangan limbah ke laut, Pencemaran Laut adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi dan atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan atau fungsinya maka dapat disimpulkan bahwa telah terjadi Pencemaran air laut;
23. Bahwa Ahli yaitu Muhammad Syaiful dari Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla Kemenhub yang di ajukan oleh Jaksa/Penuntut Umum menerangkan sebagai berikut :
 - Bahwa jika terjadi tumpahan minyak ke laut yang bersumber dari kapal maka awak kapal harus cepat tanggap untuk melakukan penanggulangan yaitu :
 - a. Melokalisir minyak dengan menggunakan alat pelokalisir minyak;
 - b. Menghisap minyak dengan alat penghisap minyak;
 - c. Menyerap minyak dengan bahan penyerap;
 - d. Menguraikan minyak dengan menyiramkan bahan kimia pengurai yang ramah lingkungan;
 - e. Melaporkan kepada Syahbandar terdekat dan atau unsur pemerintah lainnya yang terdekat;
 - Bahwa untuk ukuran kapal Tanker dengan GT 5999 maka kapal harus dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran minyak di laut yaitu :
 - a. *Sludge Tank* (MARPOL 73/78 Pasal 12);
 - b. *Standard Discharge Connection* (MARPOL 73/78 Pasal 13);
 - c. *Oil Water Separator* (MARPOL 73/78 Pasal 14);
 - d. *Oil Discharge Monitoring System* (MARPOL 73/78 Pasal 31);



- e. *Oil/Water Interface Detectors* (MARPOL 73/78 Pasal 32);
 - f. *Slof tank* (MARPOL 73/78 Pasal 29);
 - g. *Oil Record Book* Bagian I (MARPOL 73/78 Pasal 17);
 - h. *Oil Record Book* Bagian II (MARPOL 73/78 Pasal 36);
 - i. SOPEP (MARPOL 73/78 Pasal 36);
 - j. Perlindungan *Pump Room*;
- Bahwa SOPEP adalah Pedoman Perencanaan dalam keadaan darurat terhadap pencemaran oleh minyak yang bersumber dari kapal dan harus mendapat pengesahan dari Administrasi, sedangkan tujuan dari SOPEP adalah untuk memberikan panduan kepada Nahkoda dan Crew di atas kapal sehubungan dengan langkah langkah yang harus di ambil ketika insiden polusi minyak telah terjadi atau mungkin terjadi. Lampiran SOPEP berisi data komunikasi dari semua kontak yang direferensikan dalam rencana serta bahan referensi lainnya;
 - Bahwa SOPEP dan SMPEP digunakan segera saat terjadi tumpahan minyak;
 - Bahwa secara umum SOPEP dan SMPEP terdiri dari tindakan aksi penanggulangan dan prosedur pelaporan serta daftar kontak pelabuhan;
 - Bahwa ISM Code adalah Kode Internasional tentang Manajemen Keselamatan Pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran sebagaimana sebagaimana yang diatur dalam BAB IX Konvensi SOLAS 1974 yang telah diamandemen tahun 1994. ISM Code sebagai panduan dalam manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal yang aman serta pencegahan pencemaran;
- Sedangkan tujuan ISM Code adalah menjamin keselamatan di laut , pencegahan cedera manusia atau hilangnya jiwa dan menghindari kerusakan pada lingkungan khususnya pada lingkungan laut dan harta benda;
- Pelaksanaan ISM Code merupakan tanggung jawab Nahkoda.
- Bahwa dalam hal terjadi tumpahan minyak ke laut dan crew kapal mengetahuinya, maka awak kapal harus :
 - a. Melakukan pemeriksaan asesmen terkait insiden tumpahan;
 - b. Mengambil tindakan awal seperti mengeluarkan tanda pemberitahuan;
 - c. Mengidentifikasi dan memonitor tumpahan serta sumbernya;
 - d. Nahkoda harus melakukan prosedur pelaporan ke pihak otoritas setempat;



e. Bersamaan dengan item d, segera dilakukan tindakan pengendalian penanggulangan dari kapal;

f. Nahkoda memimpin pelaksanaan pengendalian penanggulangan dari kapal;

Bahwa dasar hukum tindakan di atas diatur dalam MARPOL 73/78 khususnya Nahkoda yang wajib melaporkan terjadi tumpahan minyak sedangkan detail aksi tindakan pengendalian di atur dalam MEPC 54 (32);

Bahwa ketentuan di atas berlaku sama untuk semua kapal termasuk kapal asing yang masuk Indonesia ataupun sebaliknya kapal Indonesia yang berlayar internasional (antar negara penandatanganan konvensi) apabila terjadi tumpahan minyak ke laut maka SOPnya seperti tersebut di atas;

- Bahwa sesuai Konvensi MARPOL 73/78 dan juga Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 serta PP Nomor 21 Tahun 2010 Nahkoda bertanggungjawab terhadap tumpahan minyak dari kapalnya;
- Bahwa saat terjadi tumpahan minyak dari kapalnya, Nahkoda harus melakukan tindakan yaitu :
 - a. Melakukan komunikasi dengan segera peralatan radio di kapal dengan pihak otoritas di pelabuhan lokal;
 - b. Menghubungi pihak otoritas di pelabuhan, operator terminal, Shipowner, Agency, Cargo Owner;
 - c. Laporan harus didetailkan sesuai dengan kejadian aktualnya yaitu jenis tumpahan, jumlah tumpahan, kondisi ballast/bunker, kondisi cuaca;
 - d. Memimpin tindakan pengendalian penanggulangan awal dari kapal;
- Bahwa dalam hal tumpahan minyak akibat kebocoran pada lambung kapal maka sesuai prosedur dalam SOPEP maka Nahkoda melakukan tindakan yaitu :
 - a. Mengidentifikasi kebocoran tangki;
 - b. Mengurangi ketinggian cairan muatan dalam tangki hingga di bawah permukaan air laut (sarat kapal);
 - c. Melakukan pengurangan tangki utama dan sedapat mungkin lakukan pemindahan cairan ke tangki yang masih memiliki ruang kapasitas memadai;
 - d. Tetap melakukan pengawasan secara langsung;



- e. Melakukan upaya sebisa mungkin mengurangi meluasnya tumpahan minyak dengan peralatan penanggulangan di kapal;
- f. Melaporkan kepada otoritas negara pantai terdekat;
- g. Bekerjasama dengan otoritas negara pantai untuk pembersihan;
- Bahwa Nahkoda adalah orang yang bertanggungjawab terhadap penanganan/penanggulangan saat terjadi tumpahan minyak yang berasal dari operasional kapalnya yang mana Nahkoda memimpin Crew kapal untuk melakukan tindakan penanggulangan awal terhadap tumpahan minyak dari kapalnya selain kewajibannya untuk melaporkan kepada pihak otoritas di pelabuhan tersebut;
Tindakan Penanggulangan awal tersebut dilakukan termasuk untuk mencegah tumpahan minyak menyebar luas dan makin berdampak pada pencemaran di lingkungan laut sekitarnya;
- Bahwa Nahkoda secara keseluruhan bertanggung jawab atas operasi di kapal dalam hal penanganan tumpahan minyak, Nahkoda bertanggungjawab atas semua langkah yang harus diambil terutama untuk dua kategori utama pelaporan dan tindakan, Nahkoda terus mengawasi semua peristiwa dan kemajuan tindakan;
- Bahwa sesuai dengan Hukum Laut International, suatu kapal yang berlayar masuk ke wilayah perairan suatu negara penandatangan konvensi maka kapal akan diberlakukan peraturan international dan peraturan dalam negara yang dimasuki untuk operasional kapalnya;
- Bahwa menurut IMO bahan bahan yang mencemari laut diantaranya yaitu minyak, *chemical* dan sebagainya;
- Bahwa tumpahan minyak ke laut maka hal tersebut yang disebut dengan pencemaran sesuai dengan PP Nomor 21 Tahun 2010;
- Bahwa tidak ada batas berapa volume minyak yang tumpah ke laut baru dikatakan atau disebut sebagai Pencemaran;
- Bahwa bila terjadi tumpahan minyak ke laut akibat kecelakaan kapal ataupun cuaca buruk maka hal tersebut merupakan pengecualian dari pencemaran laut namun setelah ada hasil dari Penyidikan bahwa hal tersebut karena kecelakaan laut hal ini sesuai dengan ketentuan MARPOL;
- Bahwa kapal MT. Southern Mermaid yang masih beroperasi dan sedang melakukan kegiatan di area pelabuhan dan terjadi benturan dengan , maka hal ini bukan suatu keadaan *force majeure* ataupun pengecualian pencemaran laut sesuai dengan ketentuan MARPOL;



- Bahwa kejadian kapal MT. Southern Mermaid yang membentur Jetty kemudian berakibat bocornya lambung kapal adalah tidak dapat dikatakan sebagai *force majeure* karena masih terdapat atau ada Nahkoda kapal yang mengendalikan kapal tersebut;
- Bahwa walaupun terjadi putus tali dari kapal pandu sehingga kapal MT. Southern Mermaid membentur Jetty sehingga lambung kapal bocor dan minyak FO tumpah ke laut hal ini bukan keadaan *Force Majeure* karena Nahkoda masih bisa mengendalikan kapal tersebut;
- Bahwa untuk kapal *Chemical* tentunya ada alat-alat yang digunakan untuk pencegahan atau penanggulangan pencemaran minyak di laut dan alat tersebut yang memeriksa kelayakan pakai adalah negara tempat kapal tersebut berangkat;
- Bahwa untuk kapal Tanker *Chemical* yang 5 ribu GT tentu ada tangki cadangan;
- Bahwa tindakan yang harus dilakukan oleh Nahkoda terlebih dulu pindahkan minyak ke tangki lainnya untuk mengurangi pencemaran laut dan kemudian menggunakan alat-alat SOPEP yang ada di kapal;

Menimbang, bahwa terhadap alasan-alasan tersebut Mahkamah

Agung berpendapat :

- a. Bahwa alasan kasasi Jaksa/Penuntut Umum dapat dibenarkan, putusan *Judex Facti* yang membebaskan Terdakwa dari segala dakwaan tidak tepat dan salah menerapkan hukum atau menerapkan hukum tidak sebagaimana mestinya. Disamping putusan *Judex Facti* dibuat berdasarkan kesimpulan dan pertimbangan hukum yang salah, *Judex Facti* juga tidak tepat dan keliru merumuskan fakta hukum yang relevan secara yuridis dengan tepat dan benar serta tidak sesuai dengan fakta hukum yang terungkap dimuka sidang, yaitu :
 - Bahwa meskipun Terdakwa selaku Nahkoda Kapal MT. Southern Mermaid telah mempunyai izin bongkar muat kapal dan telah melapor kepada Syahbandar akan sandar di Pelabuhan Asahimas Cigading Anyer serta pada saat itu angin bertiup kencang. Namun ternyata Terdakwa terbukti memerintahkan Agen untuk mengirimkan kapal tunda dan petugas pandu untuk melakukan lepas sandar dan buang jangkar di laut terbuka;
 - Bahwa selain itu, setelah kapal tunda TB Gunung Cipala tiba dan petugas pandu naik ke atas kapal, ternyata Terdakwa terbukti tanpa izin dan tanpa sepengetahuan pihak Syahbandar Cigading Anyer melepas tali untuk berlayar dan berlabuh ke tengah laut. Benar saja beberapa saat kemudian



tali kapal TB Gunung Cipala yang menarik buritan Kapal MT. Southern Mermaid tiba-tiba putus, lambung Kapal MT. Southern Mermaid membentur Jetty sebanyak dua kali menyebabkan lambung kanan kapal bagian buritan robek, sehingga bahan bakar *Fuel Oil* (FO) pada tangki nomor 3 tumpah kelaut dan mencemari perairan Pelabuhan Cigading Anyer, sesuai Hasil Pengujian Laboratorium BLH Kota Cilegon bekerja sama dengan Uji Laboratorium *Research and Development Center For Oil and Gas Technology* Lemigas Nomor : 001/012-2013 tanggal 16 Desember 2013;

- b. Bahwa sesuai dengan fakta hukum yang relevan tersebut diatas, ternyata perbuatan Terdakwa telah memenuhi semua unsur delik Pasal 324 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pada dakwaan Tunggul. Oleh karena itu Terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 324 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, untuk itu Terdakwa beralasan hukum dijatuhi pidana yang setimpal dengan perbuatannya sebagaimana jelasnya termuat dalam amar putusan di bawah ini;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut, permohonan kasasi Jaksa/Penuntut Umum beralasan hukum dikabulkan, putusan Pengadilan Negeri Serang Nomor : 90/Pid.Sus/2014.Srg., tanggal 18 September 2014 tidak dapat dipertahankan lagi, oleh karena itu harus dibatalkan dan Mahkamah Agung mengadili sendiri perkara *a quo* sebagaimana tersebut dalam amar putusan di bawah ini;

Menimbang, bahwa sebelum menjatuhkan pidana Mahkamah Agung akan mempertimbangkan hal-hal yang memberatkan dan yang meringankan;

Hal-hal yang memberatkan :

- Perbuatan Terdakwa telah mencemari perairan di sekitar pelabuhan Ciwandan akibat tumpahnya bahan bakar minyak FO dari kapal MT. Southern Mermaid yang dinahkodai Terdakwa;

Hal-hal yang meringankan :

- Terdakwa belum pernah dihukum;

Menimbang, bahwa dalam musyawarah Majelis Hakim terdapat perbedaan pendapat (*dissenting opinion*) dari Sri Murwahyuni, S.H., M.H. selaku Ketua Majelis dengan pendapat sebagai berikut :

Bahwa alasan Jaksa/Penuntut Umum tidak dapat dibenarkan, putusan *Judex Facti* yang membebaskan Terdakwa dari dakwaan adalah sudah tepat



dan benar sebagaimana dari alat bukti yang diajukan dalam persidangan terungkap fakta hukum sebagai berikut :

1. Berawal ketika Terdakwa sebagai nahkoda kapal KM. Southern Mermaid akan melakukan pemuatan Cargo EDC, tiba-tiba cuaca buruk, angin kencang dan ombak tinggi. Kemudian Terdakwa melaporkan keadaan tersebut kepada agen kapal dan minta mengirimkan kapal tunda dan petugas pandu untuk melakukan *unberthing*/lepas sandar darurat untuk buang jangkar di tengah laut;
2. Saat kapal Southern Mermaid ditarik 2 (dua) kapal tunda tersebut, ombak tinggi sehingga kapal membentur jetty dan tali salah satu kapal tunda yang menarik di buritan putus kemudian kapal membentur jetty 2 (dua) kali yang menyebabkan lambung kapal sebelah kanan bagian buritan robek yang berakibat minyak FO (*Fuel Oil*) tumpah ke laut, kemudian Terdakwa memerintahkan ABK mengalihkan bahan bakar dari tangki nomor 3 ke nomor 2;
3. Bahwa kapal Southern Mermaid masih mempunyai alat untuk menaggulangi jika ada tumpahan minyak ke laut yang semuanya masih berfungsi seperti : *snakes, shark booms, sponge mats, pillows, coveralls, goggles, pair gloves, mask fordust, scoop, bag, pump, buckets, shovels, oil spilldispersant, potable pumps air diven, saw dust, empty drums*;
4. Meskipun peralatan lengkap, Terdakwa sebagai nahkoda tidak memerintahkan ABK untuk menanggulangi tumpahan minyak ke laut karena angin kencang dan gelombang tinggi yang akan membahayakan ABK;
5. Terhadap keadaan tersebut, agen kapal PT. Serasi Shipping Indonesia telah melaporkan kepada KSOP Banten, kemudian diadakan rapat yang dihadiri oleh Agen, Perwira Jaga dan Anggota KSOP Kelas I Banten. Dan hasil rapat memerintahkan agen kapal untuk mencari tim penanggulangan tumpahan minyak;
6. Atas permintaan Agen, maka baru tanggal 18 November 2013 sampai dengan tanggal 02 Desember 2013 berhasil dilakukan pembersihan tumpahan minyak yang akhirnya sudah bersih tidak ada lapisan minyak di laut dan biaya untuk pembersihan tumpahan bahan bakar minyak FO di kapal MT. Southern Mermaid dibayar oleh perusahaan pemilik kapal MT. Southern Mermaid;
7. Bahwa selain itu alasan-alasan kasasi Terdakwa mengenai penilaian hasil pembuktian yang bersifat penghargaan tentang suatu kenyataan, keberatan semacam itu tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan pada tingkat



kasasi, karena pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan dengan tidak diterapkan suatu peraturan hukum atau peraturan hukum tidak diterapkan sebagaimana mestinya, atau apakah cara mengadili tidak dilaksanakan menurut Undang-undang, dan apakah Pengadilan telah melampaui batas wewenangnya, sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 253 Ayat (1) huruf a Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981);

Menimbang, bahwa oleh karena terjadi perbedaan pendapat dalam Majelis Hakim dan telah diusahakan dengan sungguh-sungguh tetapi tidak tercapai mufakat, maka sesuai Pasal 182 ayat (6) KUHAP Majelis Hakim setelah bermusyawarah mengambil keputusan dengan suara terbanyak yaitu mengabulkan permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi/Jaksa/Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Cilegon tersebut;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa dipidana, maka Terdakwa harus dibebani untuk membayar biaya perkara pada tingkat kasasi;

Memperhatikan Pasal 324 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981, Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 sebagaimana yang telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan;

MENGADILI

- Mengabulkan permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi : JAKSA/PENUNTUT UMUM pada KEJAKSAAN NEGERI CILEGON tersebut;
- Membatalkan putusan Pengadilan Negeri Serang Nomor : 90/Pid.Sus/2014.Srg., tanggal 18 September 2014 tersebut;

MENGADILI SENDIRI

1. Menyatakan Terdakwa LEEM DONG SU telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Tidak Melakukan Pencegahan dan Penanggulangan Terhadap Terjadinya Pencemaran Lingkungan yang Bersumber Dari Kapal";
2. Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan denda sebesar Rp150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 6 (enam) bulan;
3. Menetapkan barang bukti berupa :
 - 2 (dua) liter Bahan Bakar Minyak jenis FO dari atas kapal MT. Southern



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Mermaid;

Dirampas untuk dimusnahkan;

- 1 (satu) lembar SOPEP/SMPEP List (Appendix V Stock of Materials for Oil Removal);
- 1 (satu) lembar rincian Oil Spill Dispersaint (Appendix V Stock of Material for Oil Remorval);
- 1 (satu) lembar foto kopi Peta Lokasi MT SOUTERN MERMAID (Peta Nomor 918);
- 1 (satu) lembar foto kopi Chief Engineers Log Book MT. Southren Mermaid dengan lampiran Catatan Log Book tertanggal 17, 18 November 2013;
- 1 (satu) lembar foto kopi Ship Log book MT. Southern Mermaid dengan lampiran catatan Log Book tertanggal 16, 17, 18 November 2013;
- 1 (satu) lembar foto kopi oil record Book dengan catatan Machinery Space Operation halaman 88, 89;

Tetap terlampir dalam berkas perkara;

4. Membebaskan kepada Terdakwa untuk membayar biaya perkara dalam semua tingkat peradilan dan dalam tingkat kasasi ini ditetapkan sebesar Rp2.500,00 (dua ribu lima ratus rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Kamis, tanggal 05 November 2015 oleh Sri Murwahyuni, S.H., M.H. Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Dr. H. Margono, S.H., M.Hum., M.M. dan H. Eddy Army, S.H., M.H., Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari dan tanggal itu juga, oleh Ketua Majelis beserta Hakim-Hakim Anggota tersebut dan dibantu oleh Retno Murni Susanti, S.H., M.H. Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh Pemohon Kasasi/Jaksa Penuntut Umum dan Terdakwa.

Hakim-Hakim Anggota,

TTD/Dr. H. Margono, S.H., M.Hum., M.M.
TTD/H. Eddy Army, S.H., M.H.

Ketua Majelis,

TTD
Sri Murwahyuni, S.H., M.H.

Panitera Pengganti,
TTD/Retno Murni Susanti, S.H., M.H.

UNTUK SALINAN
MAHKAMAH AGUNG RI
a/n PANITERA
PANITERA MUDA PIDANA HUSUS

(ROKI PANJAITAN, S.H.)
NIP.195904301985121001

Hal. 20 dari 20 hal. Put. Nomor : 160 K/PID.SUS/2015