



PUTUSAN

Nomor 013/PUU-III/2005

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

Yang memeriksa, mengadili, dan memutus pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara permohonan pengujian Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang diajukan oleh:

DEWAN PIMPINAN PUSAT PERSATUAN PENGUSAHA PELAYARAN RAKYAT (DPP PELRA) beralamat di Jalan Raya Pinisi No.6, Sunda Kelapa, Jakarta Utara yang diwakili oleh para pengurusnya masing-masing:

1. Nama : H.M. Yunus
Pekerjaan : Ketua Umum DPP PELRA periode 2004-2009,
Alamat : Jalan Lodan Dalam I Rt.09/08, Ancol, Pademangan,
Jakarta Utara;

2. Nama : Drs. H. Abd.Rasyid Gani
Pekerjaan : Sekretaris Jenderal DPP PELRA periode 2004-2009,
Alamat : Kampung Japat Rt.006/008, Kelurahan Ancol,
Kecamatan Pademangan, Jakarta Utara;

Dalam hal ini memberi kuasa kepada :

1. Dedi M. Lawe, S.H.;
2. Victor Sitanggang, S.H.;
3. Herry Poerwanto, S.H., M.H.;
4. IG Ayu Santi Pujiati, S.H.;
5. Reno Iskandarsyah, S.H.

Para Advokat dari Lembaga Perlindungan dan Bantuan Hukum Pelayaran Rakyat (LPBH PELRA) berkantor Hukum *Massudilawe, Diantika & Associates* beralamat di Gedung Wisma Aria 2nd fl, Jalan HOS Cokroaminoto No. 81 Menteng, Jakarta Pusat, berdasarkan surat kuasa khusus tertanggal 22 Januari 2005, baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri, bertindak untuk dan atas nama serta kepentingan dari DPP PELRA, selanjutnya disebut sebagai.....Para Pemohon;

Telah membaca surat permohonan para Pemohon;

Telah mendengar keterangan para Pemohon;

Telah mendengarkan keterangan lisan ahli dan saksi Pemohon;

Telah memeriksa bukti-bukti;

Telah membaca kesimpulan tertulis Pemohon;

Telah membaca keterangan tertulis ahli Pemohon;

DUDUK PERKARA

Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan dengan surat permohonannya tertanggal 16 Mei 2005 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia pada hari Kamis, tanggal 19 Mei 2005 dengan Registrasi perkara Nomor 013/PUU-III/2005 serta perbaikan permohonan tertanggal 21 Juni 2005.yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI pada hari Selasa,tanggal 21 Juni 2005, pada dasarnya para Pemohon mengajukan permohonan pengujian Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan terhadap UUD 1945, adapun alasan-alasan diajukannya permohonan ini sebagai berikut :

I PENDAHULUAN

Bahwa Penjelasan UUD 1945 menyatakan, bahwa “Negara Indonesia berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasar atas kekuasaan belaka (*machtstaat*)”. Ketentuan di atas bermakna, bahwa kekuasaan harus tunduk kepada hukum dan hukum menjadi sarana pengendali, pengawas, dan pengontrol kekuasaan dari kemungkinan penyalahgunaan kekuasaan dan atau penggunaan kekuasaan secara sewenang-wenang; Menurut Prof. Padmo Wahyono, S.H. (Indonesia Negara berdasarkan atas Hukum, hal. 9 -10, Tahun 1986): persyaratan mengenai suatu negara berdasarkan atas hukum adalah dapat dilihat dari adanya prinsip-prinsip dan atau pokok-pokok sebagai berikut :

- a. *Suatu pola untuk menghormati dan melindungi hak-hak kemanusiaan;*
- b. *Suatu mekanisme kelembagaan negara yang demokratis;*
- c. *Suatu sistem tertib hukum;*
- d. *Kekuasaan kehakiman yang bebas;*

Sedangkan mengenai kekuasaan kehakiman yang bebas, ia lebih lanjut menyatakan, bahwa selain memiliki sifat bebas dalam kekuasaan mengadili juga mempunyai kewenangan untuk menguji peraturan umum;

Di dalam UUD 1945 yang telah mengalami perubahan sebanyak empat kali, mengenai Kekuasaan Kehakiman yang bebas diatur dalam Pasal 24 ayat (1), yang menyatakan: *“Kekuasaan kehakiman merupakan kekuasaan yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan”*; Sedangkan ayat (2) menyatakan: *“Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”*;

Bahwa, oleh karena tidak tertutup kemungkinan dan atau terdapat kecenderungan penyelenggara kekuasaan negara, baik kekuasaan eksekutif maupun kekuasaan legislatif, untuk menyalahgunakan kekuasaan dan atau menggunakan kekuasaannya secara sewenang-

wenang atau mengabaikan kepentingan umum/masyarakat, dalam bentuk peraturan-peraturan perundang-undangan sehingga bertentangan dengan konstitusi (UUD), maka harus terdapat suatu fungsi untuk mengawasi, mengontrol dan mengoreksi hal tersebut, yang dilakukan oleh kekuasaan kehakiman yang bebas. Mahkamah Agung atau Mahkamah Konstitusi, yang merupakan “the last cornerstone” atau “het laatste bolwerk” atau “benteng terakhir” untuk menjaga dan mempertahankan tegaknya hukum dan keadilan, melalui suatu hak uji, baik formil maupun materiil;

Menurut Prof. DR. Sri Soemantri (Hak Uji Materiil Di Indonesia, 1997), dinyatakan ada dua jenis hak uji, yaitu Hak Uji Formil dan Hak Uji Materiil. Hak Uji Formil menurutnya adalah “wewenang untuk menilai, apakah suatu produk legislatif, seperti undang-undang misalnya terjelma melalui cara-cara (*procedure*) sebagaimana telah ditentukan/diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku atautakah tidak”. Selanjutnya, ia mengartikan Hak Uji Materiil sebagai : “wewenang untuk menyelidiki dan kemudian menilai, apakah suatu peraturan perundang-undangan isinya sesuai atau bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi derajatnya, serta apakah suatu kekuasaan tertentu (*verordenende macht*) berhak mengeluarkan suatu peraturan tertentu”;

Unsur-unsur yang penting dalam negara hukum adalah :

- a. Bahwa pemerintah dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya harus berdasarkan hukum atau peraturan perundang-undangan;
- b. Adanya jaminan terhadap hak-hak asasi manusia (warga negara);
- c. Adanya pembagian kekuasaan dalam negara;
- d. Adanya pengawasan dari badan-badan peradilan;

Bahwa berdasarkan konstitusi UUD 1945, pengaturan mengenai hak uji terhadap suatu peraturan umum diatur dalam Pasal 24A dan Pasal 24C, sebagai berikut:

- a. Pasal 24A ayat (1): *“Mahkamah Agung berwenang mengadili pada tingkat kasasi, menguji peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang terhadap undang-undang, dan mempunyai wewenang lainnya yang diberikan oleh undang-undang”;*

- b. Pasal 24C ayat (1): “Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD....”;

Bahwa dengan demikian Mahkamah Konstitusi berwenang melakukan uji materil (*judicial review*) terhadap undang-undang, dengan pertimbangan tindakan Mahkamah Konstitusi adalah suatu *judicialization of politic* terhadap produk legislatif. Berdasarkan pada fakta bahwa undang-undang merupakan produk politik yang lebih mengedepankan kepentingan politik suara mayoritas dan cenderung mengabaikan kebenaran dan keadilan yang ada dimasyarakat, karenanya produk undang-undang tersebut harus dikontrol. Hal tersebut sejalan dengan isi ketentuan Pasal 51 ayat (3) huruf a dan huruf b Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut UU Mahkamah Konstitusi), yang pada intinya menegaskan kontrol Mahkamah Konstitusi terhadap suatu undang-undang yang telah lahir oleh sebab kekhilafan maupun kesengajaan telah dibuat bertentangan dengan konstitusi UUD 1945, dalam arti, mengoreksi undang-undang yang dibuat oleh Pemerintah dan DPR, melalui penyalahgunaan kekuasaan dan atau penggunaan kekuasaan secara sewenang-wenang atau yang mengabaikan kepentingan umum atau kepentingan masyarakat;

Bahwa pengabaian rasa keadilan terhadap suatu masyarakat oleh pembuat undang-undang, jelas akan bertentangan dengan hak dan kewenangan Konstitusi suatu masyarakat tersebut. Demikian halnya dengan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan (selanjutnya disebut UU Kehutanan) yang dibuat dengan sengaja mengabaikan hak-hak para pemilik dan pengusaha kapal pelayaran rakyat *in casu* Pemohon, oleh karena sejak UU Kehutanan lahir pemilik dan pengusaha angkutan pelayaran rakyat telah dirugikan baik materil maupun immateril yang fakta sederhananya adalah cap yang dialamatkan kepada Pemohon sebagai pelaku *illegal logging*;

Bahwa menurut DR.Chandra Motik, UU Kehutanan menimbulkan implikasi negatif yang berkepanjangan bagi usaha Pemohon, yakni:

1. Setiap kapal Pelra yang mengangkut kayu olahan akan mengalami pencegahan, pemeriksaan dan bahkan penahanan oleh aparat pelaksana UU Kehutanan sejak bertolak dari pelabuhan asal sampai dengan pelabuhan tujuan akan selalu dicurigai mengangkut kayu yang tidak sesuai dengan dokumen SKSHH. Dalam setiap pemeriksaan, walaupun barang angkutan adalah berdokumen, namun oknum aparat akan menahan surat-surat kapal dan nakhoda sambil dilaksanakan negosiasi sehingga pada saat terjadi kesesuaian harga barulah surat-surat dan nakhoda dilepas;
2. Adanya stagnasi distributor bahan-bahan pokok diluar Jawa dan stagnasi pembangunan di pulau jawa;
3. Suburnya KKN bagi para oknum terkait;

Anehnya dari setiap pencegahan, pemeriksaan dan atau “penyanderaan” tidak pernah dilakukan penangkapan terhadap pemilik kayu. Dasar pencegahan adalah Pasal 50 ayat (3) huruf f, huruf h, dan huruf j UU Kehutanan;

Bahwa sikap Pemohon atas permasalahan pengangkutan kayu, tercermin dalam hasil pertemuan antara Departemen Perhubungan, Departemen Kehutanan dan DPP PELRA i.c Pemohon pada tanggal 17 Juni 2002, dimana dalam pertemuan tersebut Pemohon menyampaikan sikap, sbb:

1. Agar Menteri Kehutanan mengefektifkan pelaksanaan Pasal 51 UU Kehutanan sehingga focus pengamanan dan penebangan berada pada kawasan hutan di daerah ilir (wilayah perdagangan);
2. Agar untuk angkutan barang melalui laut termasuk kayu olahan oleh kapal-kapal pelayaran rakyat cukup menggunakan konosemen;
Adapun ketentuan Pasal 50 ayat (3) huruf h UU Kehutanan hendaknya dibatasi wilayah berlakunya bagi kayu yang diangkut dari kawasan hutan sampai Industri Pengolahan Kayu Hulu (IPKH). Keluar dari industri masuk ke wilayah perdagangan umum tidak menggunakan SKSHH, cukup dengan bukti lain berupa faktur atau lainnya;
3. Agar pemerintah segera memberlakukan peraturan pelaksana Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999, terutama ketentuan yang mewajibkan kepada pemegang izin pemanfaatan hutan untuk

kerjasama dan mengikutsertakan Usaha Kecil Menengah (UKM) atau koperasi masyarakat sekitar hutan dan perorangan dalam mengolah hutan;

4. Mengingat kualitas kayu yang diperdagangkan untuk kebutuhan dalam negeri jauh dibawah kualitas kayu ekspor, maka diusulkan agar tarif Dana Reboisasi (DR) dan Luran Hasil Hutan (IHH) serta kewajiban-kewajiban lainnya dikenakan 50% dari tarif ekspor;

Sayangnya sikap Pemohon tidak mendapatkan tanggapan positif dari Departemen Kehutanan;

Dalam Rapat Kerja Nasional DPP PELRA tanggal 27-29 Mei 2002 antara lain diputuskan:

1. Menginstruksikan kepada seluruh nahkoda dan pemilik kapal pelra melalui DPP Pelra agar tidak memuat kayu illegal;
2. Meminta bantuan syahbandar pelabuhan asal agar tidak memberikan Surat Izin Berlayar (SIB) kepada kapal-kapal Pelra yang mengangkut kayu illegal;
3. Meminta pada aparat keamanan agar tidak melakukan penangkapan kapal-kapal Pelra ditengah laut karena membahayakan keselamatan kapal. Kalau ada kapal Pelra yang dicurigai memuat kayu illegal agar diproses di pelabuhan tujuan dan memberitahukan secara resmi kepada pengurus DPC Pelra setempat;

Di lain pihak, DPP Pelayaran Rakyat mengambil sikap jika terjadi peristiwa penangkapan kapal oleh oknum aparat yang tidak sesuai dengan prosedur yang ditentukan, DPP Pelayaran Rakyat akan mengajukan tuntutan hukum baik perdata maupun pidana;

Bahwa kepentingan Pemohon tidak pernah diakomodir sehingga kerugian secara terus menerus terjadi dan dialami Pemohon sejak lahirnya UU Kehutanan;

Bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, Pemohon dalam mengajukan permohonannya ini memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk memeriksa dan memutus permohonan judicial review atas UU Kehutanan berdasarkan Hak Uji Material, oleh

karena berdasarkan uraian baik legal standing, terjadinya pelanggaran konstitusi Pemohon, dan kerugian yang ditimbulkan oleh karena lahirnya UU Kehutanan harus diperiksa secara material;

II. TENTANG PERMOHONAN PENGUJIAN UNDANG-UNDANG NOMOR 41 TAHUN 1999 TENTANG KEHUTANAN

4. Bahwa dalam Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 dan amandemen perubahannya, dinyatakan : *“Setiap orang berhak memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya”*;
5. Bahwa dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dan amandemen perubahannya dinyatakan: *“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”*;
6. Bahwa keberadaan UU Kehutanan jelas-jelas telah merugikan kepentingan bangsa dan negara khususnya masyarakat Pelayaran Rakyat/stake holder Pelayaran Rakyat in casu Pemohon (UU Kehutanan telah merugikan kepentingan publik) dan bertentangan dengan hak konstitusi Pemohon sebagaimana akan diuraikan pada bagian lain dari Permohonan ini. Oleh karenanya pengajuan permohonan pengujian ini adalah untuk memperjuangkan secara kolektif hak konstitusional dalam rangka membangun masyarakat, bangsa dan negaranya sebagaimana dilindungi oleh Pasal 28C ayat (2) UUD 1945, dimana jika UU Kehutanan tidak dilakukan pengujian dan kemudian dirubah, maka kerugian Pemohon yang sejak UU Kehutanan terjadi akan terus bertambah yang pada akhirnya menghancurkan semangat bahari dan hilangnya satu budaya bangsa yakni kapal-kapal PELRA;
7. Bahwa demi tercapainya hak konstitusi Pemohon sebagaimana tertuang dalam pasal 28C ayat (2) UUD 1945 dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang telah dilanggar dengan lahirnya UU Kehutanan, maka pada tanggal 17 Mei 2005 Pemohon telah mengajukan permohonan pengujian UU Kehutanan kepada Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia sebagaimana dicatat dalam bukti

penerimaan Nomor 57/Set 4.1.1.MK/ 05/2005 tanggal 17 Mei 2005, dan telah diregistrasi dalam perkara Nomor 013/PUU-III/2005;

8. Bahwa pada tanggal 7 Juni 2005, Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi telah memanggil hal tersebut Pemohon untuk menghadap dalam persidangan panel sebagaimana diatur dalam Pasal 34 UU Mahkamah Konstitusi untuk melaksanakan pemeriksaan pendahuluan berkaitan dengan permohonan Pemohon tentang pengujian UU Kehutanan;
9. Bahwa dalam pemeriksaan pendahuluan tersebut, Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi telah memberikan nasehat-nasehat untuk perbaikan permohonan, menyangkut beberapa hal antara lain: Legal Standing Pemohon, khususnya pengangkatan Pemberi Kuasa oleh Munas Pelra untuk menduduki jabatan Ketua Umum dan Sekjen PELRA i.c Pemohon dan pilihan Pengujian yang dimohonkan antara hak menguji formil dan hak menguji materil;
10. Bahwa berdasarkan Pasal 39 UU Mahkamah Konstitusi, Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi telah memberikan kesempatan kepada Pemohon untuk melakukan perbaikan permohonan selama 14 hari sejak Pemeriksaan Pendahuluan dilaksanakan atau paling lambat sampai dengan tanggal 21 Juni 2005;
11. Bahwa permohonan yang diajukan ini adalah permohonan yang telah diperbaiki sesuai nasihat yang diberikan oleh Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dan diajukan pada tanggal 21 Juni 2005 sehingga masih dalam tanggung waktu yang ditentukan oleh undang-undang;

III. TENTANG LEGAL STANDING PEMOHON

A. Tentang Diri PEMOHON

Bahwa mengenai diri Pemohon, disampaikan sebagai berikut:

1. Bahwa Pemohon adalah Pemohon sebagaimana termasuk dalam Pasal 51 ayat (1) huruf a Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi yakni perorangan warga negara Indonesia;

2. Bahwa namun sebagai Pemohon perorangan, Pemohon telah diangkat selaku Ketua Umum dan Sekretaris Jenderal Dewan Pimpinan Pusat Pelayaran Rakyat (DPP-PELRA) dalam suatu Musyawarah Nasional Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat (PELRA) yang diselenggarakan di Jakarta pada tanggal 29 April 2004 berdasarkan persetujuan peserta Munas dari seluruh Indonesia, dan oleh karena materii permohonan adalah menyangkut kepentingan sektor pelayaran bidang pelayaran rakyat, maka kepentingan Pemohon yang merupakan himpunan pengusaha kecil dan menengah yang menekuni usaha pelayaran rakyat. Oleh karenanya sebagai Pemohon perorangan Pemohon juga dipersamakan dengan kepentingan organisasi (*organization standing*) yang mewakili kepentingan anggota dan stake holder PELRA oleh karena memiliki kesamaan tujuan sebagaimana tertuang dalam Anggaran Dasar PELRA yang berbunyi: *PELRA bertujuan mewujudkan angkutan laut nasional yang handal dan berdaya saing, khususnya pelayaran rakyat demi terciptanya kehidupan yang sejahtera, adil dan makmur yang diridhoi oleh Tuhan Yang Maha Esa bagi anggotanya serta masyarakat pada umumnya;*
- a. Bahwa Pemohon adalah organisasi Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat (PELRA) yang dalam hal ini diwakili oleh Dewan Pimpinan Pusat dimana berdasarkan Anggaran Dasar PELRA Pasal 16 ayat (2) huruf c yang berbunyi: *Dewan Pimpinan berkewajiban mewakili organisasi di dalam dan di luar pengadilan;* Sedangkan dalam Pasal 16 ayat (2) huruf b berbunyi: *Dewan Pimpinan berkewajiban memperjuangkan hak dan kepentingan anggota dan organisasi;*
- b. Bahwa permohonan Pemohon semata-mata didasarkan dari amanat anggota dalam Musyawarah Nasional ke X PELRA tanggal 29 April 2004, yang dalam Pokok-Pokok Rencana Kerja DPP PELRA periode 2004-2009 pada bagian Advokasi dan Perlindungan Hukum, menyatakan:

Secara proaktif memberikan masukan kepada Pemerintah, DPR, dan institusi terkait lainnya untuk meninjau dan merevisi perundang-undangan, peraturan pemerintah, maupun keputusan-keputusan tingkat kemajuan dan perkembangan teknologi kapal-kapal PELRA;

3. Bahwa organisasi PELRA i.c Pemohon didirikan pada tanggal 30 April 1964 dan kemudian memperoleh pengesahan dari Menteri Perhubungan sebagaimana tertuang dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.SK.414/M/1972 tanggal 27 Juli 1972 yang telah diperbaharui terakhir berdasarkan surat Keputusan Menteri Perhubungan No.KP.7/AL.3011/Phn-89 tanggal 28 Oktober 1989 tentang Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat Indonesia;
4. Bahwa sejak didirikan hingga saat ini, Pemohon memiliki anggota sebanyak 678 Perusahaan dengan armada sebanyak 2.793 Unit Kapal Pelra. 45.000 orang tercatat sebagai Pemilik sekaligus Anak Buah Kapal. Seluruh jumlah stake holder Pemohon adalah 5.000.000 orang di seluruh Indonesia yang merupakan gabungan nilai dari pemilik kapal, Anak Buah Kapal, anggota Pemohon, keluarga, anak-anak, dan seluruh pihak yang merasa diuntungkan;
5. Bahwa berdasarkan argumentasi dan ketentuan hukum di atas, maka jelaslah bahwa Pemohon, mempunyai kedudukan hukum dan dasar kepentingan untuk mewakili kepentingan anggota-anggota PELRA dalam mengajukan permohonan pengujian terhadap Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan karena mengandung muatan yang bertentangan dengan UUD 1945;

B. Tentang Usaha PEMOHON

1. Bahwa Pasal 8 Anggaran Dasar PELRA, menegaskan tentang tujuan organisasi PELRA i.c Pemohon, adalah:
 - a. Melindungi dan memperjuangkan hak dan kepentingan para anggota;
 - b. Menanamkan dan menumbuhkan kesadaran dan tanggung jawab berbangsa dan bernegara bagi para anggota;

- c. Meningkatkan kemampuan Sumber Daya Manusia Pelra melalui pelatihan keterampilan dan kursus-kursus menuju penerapan management dan teknologi modern dalam pengelolaan usaha;
 - d. Menanamkan dan menumbuhkan kesadaran dan tanggung jawab berorganisasi bagi para anggota;
 - e. Memperoleh semangat persatuan, kebersamaan dan kekeluargaan dalam mencapai tujuan bersama sebagai anggota PELRA;
 - f. Mengembangkan potensi dan sarana usaha anggota sejalan dengan tuntutan masyarakat dan perkembangan zaman;
 - g. Meningkatkan hubungan kerja sama dengan lembaga-lembaga negara, instansi Pemerintah, perguruan tinggi, swasta dan koperasi khusus KOPELRA;
 - h. Melakukan kegiatan lain yang tidak mengganggu ketertiban umum dan selaras dengan maksud tujuan PELRA;
2. Bahwa usaha Pemohon adalah menyangkut usaha menyelenggarakan pengangkutan dengan menggunakan kapal-kapal pelayaran rakyat, sebagaimana dinyatakan dalam AD/ART Pemohon yakni: *“Pelayaran rakyat adalah badan hukum Indonesia yang kepemilikannya dikuasai oleh pengusaha Indonesia yang menyelenggarakan usaha jasa angkutan laut dengan memakai kapal-kapal pelayaran rakyat”*. Sedangkan mengenai Kapal Pelayaran Rakyat dijelaskan juga yang berbunyi: *“Kapal Pelayaran Rakyat adalah kapal memakai tenaga penggerak layar, atau mesin atau gabungan layar dengan mesin, yang sistem pengoperasiannya bersifat kekeluargaan dan bagi hasil”*;
3. Bahwa ukuran kapal Pelra berdasarkan Pasal 14 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut adalah Kapal Motor (KM) dengan ukuran sampai dengan 850m³ isi kotor atau Kapal Motor (KM) dengan ukuran sampai dengan 100 m³. Terbatasnya daya angkut kapal Pelra menyebabkan sulitnya persaingan dengan kapal besi

diasas 850 m³ maupun dengan kapal-kapal berbendera asing, dimana persaingan tersebut terbuka untuk dilaksanakan berdasarkan Inpres Nomor 4 Tahun 1985 Jo. Paknov 21 Tahun 1988. Pembatasan ukuran kapal Pelra menyebabkan Pelra kurang mampu bersaing dengan armada non pelayaran rakyat karena biaya per unitnya menjadi tinggi. Masalahnya ini merupakan salah satu masalah pokok yang dihadapi pelayaran rakyat untuk mampu tetap eksis dan bertahan dengan kapal-kapal non pelayaran rakyat;

4. Bahwa mengangkut kayu merupakan primadona bagi kapal-kapal Pelra dalam menjalankan usahanya, dimana umumnya kapal Pelra yang meninggalkan pelabuhan dari pulau Jawa menuju pelabuhan diluar pulau jawa akan mengangkut sembako, sedangkan dari luar pulau jawa menuju ke pulau jawa akan membawa kayu, oleh karenanya kayu menjadi andalan utama dalam bisnis pengangkutan sehingga dapat menutup biaya operasi dan selama ini kayu telah menjadi penopang utama dan penyelamat bagi tetap beroperasinya kapal-kapal Pelra;

Bahwa dengan mempertimbangkan hal-hal tersebut diatas tentang diri Pemohon dan usaha Pemohon, ada baiknya pula memperhatikan asas dalam hukum acara perdata, dimana dinyatakan bahwa hanya orang yang mempunyai kepentingan hukum saja, yaitu orang yang merasa hak-haknya dilanggar oleh orang lain, yang dapat mengajukan gugatan (*asas tiada gugatan tanpa kepentingan hukum* atau *zonder belang geen rechttingen*), artinya “hanya orang yang mempunyai kepentingan hukum saja”, yaitu orang yang merasa hak-haknya dilanggar oleh orang lain, yang dapat mengajukan gugatan atau permohonan;

Bahwa dengan demikian oleh karena telah terpenuhinya ketentuan Pasal 51 ayat (1) dan ayat (3) dari Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 tersebut, maka permohonan Pemohon harus dinyatakan sah untuk diajukan dan diperiksa dihadapan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia;

IV. TENTANG HAK DAN KEWENANGAN KONSTITUSI PEMOHON

1. Bahwa pasal-pasal dan penjelasan dalam UU Kehutanan yang bertentangan dengan hak konstitusi Pemohon adalah:
 - a. Penjelasan atas Pasal 50 ayat (3) huruf h UU Kehutanan berbunyi: *Apabila antara isi dokumen surat keterangan sah nya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumennya, maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti;*
 - b. Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j UU Kehutanan berbunyi: *yang dimaksud dengan alat-alat berat untuk mengangkut, antara lain berupa traktor, bulldozer, truk, logging truck, trailer, crane, tongkang, perahu klotok, helicopter, jeep, dan kapal;*
 - c. Pasal 78 ayat (15) UU Kehutanan berbunyi: *semua hasil hutan dari hasil kejahatan dan pelanggaran dan atau alat-alat termasuk alat angkutnya yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dan atau pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam pasal ini dirampas untuk negara;*
 - d. Penjelasan Pasal 78 ayat (15) UU Kehutanan berbunyi: *Yang termasuk alat angkut, antara lain kapal, tongkang, truk, trailer, pontoon, tugboat, perahu layar, helikopter, dan lain-lain;*

2. Bahwa Pemohon selaku warga negara yang berusaha dibidang pelayaran rakyat, memiliki hak dan kewenangan konstitusional yang dilindungi oleh UUD 1945, sebagai berikut:
 - a. Pasal 27 ayat (2) UUD 1945 yang berbunyi: *Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan;*
 - b. Pasal 28A UUD 1945 yang berbunyi: *setiap orang berhak untuk hidup serta berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya;*
 - c. Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 yang berbunyi: *setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa, dan negaranya;*

- d. Pasal 28 D Ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi: *“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”*;
 - e. Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi: *setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi*;
 - f. Pasal 28I ayat (3) UUD 1945 yang berbunyi: *hak masyarakat tradisional dihormati selaras dengan perkembangan zaman dan peradaban*;
 - g. Pasal 28H ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi: *Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin*;
 - h. Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 yang berbunyi: *Perekonomian nasional diselenggarakan berdasarkan atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional*;
3. Bahwa implementasi konstitusi UUD 1945 atas hidup dan kehidupan Pemohon khususnya terkait dengan peraturan perundangan yang berlaku, adalah terurai sebagai berikut:
- a. Terhadap Pasal 27 ayat (2) UUD 1945:
Bahwa Pemohon berhak atas pekerjaan dan karenanya juga berhak untuk memperoleh penghidupan yang layak di bumi nusantara ini. Pengejewantahan dari hak Pemohon tersebut adalah dengan usaha yang dilaksanakan oleh Pemohon tidak boleh dihambat oleh undang-undang maupun pelaksana undang-undang sepanjang pekerjaan Pemohon dilaksanakan dengan mematuhi ketentuan hukum dan perundang-undangan yang berlaku. Aparat penegak hukum sebagai pelaksana undang-undang tidak dapat memandang

sebelah mata kepada Pemohon oleh karena tujuan usaha Pemohon telah tegas diatur dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut undang-undang pelayaran) dimana dalam Pasal 78 ayat (1) berbunyi: *Pembinaan pelayaran rakyat dilaksanakan dengan tujuan agar kehidupan usaha dan peranan pentingnya tetap terpelihara sebagai bagian dari tatanan angkutan di perairan;* sedangkan ayat (2) berbunyi: *Pengembangan pelayaran rakyat dilaksanakan untuk: a. meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha dan lapangan kerja; b. terwujudnya pengembangan sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha pelayaran;*

Jika menelaah Pasal 78 UU Pelayaran tersebut, jelas tergambar bahwa UU Pelayaran telah mengimplemen tasikan Pasal 27 ayat (2) UUD 1945, artinya hak dan kewenangan Pemohon telah dilindungi oleh Pasal 27 ayat (2) UUD 1945, namun sepanjang Pasal 78 ayat (1) dan ayat (2) UU Pelayaran tersebut dipatuhi dan dijalankan dengan baik dan konsekuen;

Bahwa Pasal 78 ayat (1) dan ayat (2) UU Pelayaran berisi tidak hanya perlindungan hak konstitusi sebagaimana diatur dalam pasal 27 ayat (2) UUD 1945 saja, namun terdapat juga perlindungan untuk peningkatan harkat dan martabat bangsa Indonesia untuk mengangkat dan menyelamatkan citra bangsa sebagai bangsa bahari. Jelas niat Pemerintah dengan membuat UU Pelayaran adalah secara tulus berusaha secara maksimal menyelamatkan bidang usaha pelayaran khususnya pelayaran rakyat sebagai suatu mata rantai pelayaran nasional yang tidak mungkin tanpa melibatkan sektor pelayaran rakyat, Berbeda halnya dengan UU Kehutanan yang telah memarjinalkan usaha pelayaran rakyat dan merugikan Pemohon, yakni menghambat upaya Pemohon untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan

yang layak dan menghilangkan kemampuan Pemohon untuk mempertahankan hidup dan kehidupannya terutama dengan adanya penangkapan-penangkapan, sehingga hal ini bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2) UUD 1945;

b. Terhadap Pasal 28A UUD 1945:

Bahwa hak dan kewenangan konstitusi Pemohon juga dilindungi sebagaimana Pasal 28A UUD 1945 untuk hidup dan mempertahankan kehidupannya dengan mempertahankan diri dari usaha penghancuran secara sistematik (*character assassination*) yang dilakukan oleh pelaksana UU Kehutanan terhadap kehidupan Pemohon dengan berlandaskan kepada UU Kehutanan;

c. Terhadap Pasal 28C ayat (2) UUD 1945:

Bahwa dari fakta-fakta terurai aparat pelaksana UU Kehutanan secara membabi buta dengan melakukan penangkapan baik kapal, nakhoda maupun pemilik kapal walaupun Pemohon telah memiliki Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH) dan telah dilengkapi dengan Surat Izin Berlayar (SIB) dimana Pemohon telah dicap sebagai pelaku *illegal logging*, padahal Pemohon hanyalah pengangkut yang tidak ada akses kepada hutan dan hasil hutan, sehingga menurut Pasal 28C ayat (2) Pemohon diberi hak dan kewenangan untuk melakukan pembelaan dan memperjuangkan haknya demi pencapaian kehidupan yang lebih baik dan penyelamatan atas suatu tradisi budaya turun temurun sebagai asset nasional;

d. Terhadap Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;

Bahwa Pemohon dilindungi oleh Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 untuk memperjuangkan perlakuan yang adil dan sama dihadapan hukum. Bahwa seringkali aparat memperlakukan Pemohon sebagai biang keladi perusakan hutan padahal

Pemohon hanyalah pengangkut yang tidak memiliki akses langsung dengan hutan, melainkan mengangkut kayu-kayu olahan dari kapal timbal setelah terjadi transaksi jual beli dan setelah diberikan SKSHH, oleh Dinas kehutanan atas permohonan Pemilik Kayu karenanya sangat wajar secara hukum jika UU Kehutanantelah bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;

e. Terhadap Pasal 28G ayat (1) UUD 1945;

Bahwa praktik dilapangan atas implementasi UU Kehutanan, nyata-nyata telah menempatkan Pemohon pada situasi yang sangat sulit apalagi setelah Pemohon dicap sebagai pelaku *illegal logging*, tentu bagi Pemohon hal ini sangatlah ditolak dan tidak berdasar hukum. Situasi sulit yang dialami Pemohon diperparah oleh tingkah aparat pelaksana UU Kehutanan seperti Polisi Hutan, Kepolisian AIRUD, dan TNI AL, yang secara gampang menangkap, menghentikan, dan bahkan menahan kapal Pemohon serta kemudian menyatakan Pemohon sebagai tersangka padahal Pemohon hanyalah pengangkut kayu yang telah memiliki SKSHH berdasarkan permohonan Pemilik Kayu, sehingga seharusnya yang harus bertanggung jawab adalah pemilik kayu dan bukan Pemohon. Oleh karenanya terbukti bahwa UU Kehutanan telah bertentangan dengan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945;

f. Terhadap Pasal 28I ayat (3) UUD 1945:

Bahwa Pasal 77 ayat (1) UU Pelayaran yang berbunyi: *pelayaran rakyat sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan, mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri*. Karakteristik dari kapal pelayaran rakyat adalah sebagian besar dibuat dengan model perahu rakyat yakni perahu phinisi dari masyarakat tradisional di Indonesia

karenanya mempertahankan kapal pelayaran rakyat berarti mempertahankan kelestarian budaya nenek moyang. Dengan penangkapan-penangkapan yang mendasarkan kepada UU Kehutanan khususnya pada Pasal 50 ayat 3 huruf h tanpa memperdulikan prinsip pertanggung jawaban atas siapa pemilik barang, maka secara perlahan UU Kehutanan telah mematikan semangat bahari para pelaut yang seharusnya dilindungi berdasarkan Pasal 28I ayat (3) UUD 1945;

g. Terhadap Pasal 28H ayat (1) UUD 1945;

Bahwa negara menjamin kehidupan sejahtera bagi warga negaranya. Kewajiban untuk menjamin kesejahteraan dan kemakmuran tersebut hanya dapat terwujud jika negara menjalankan prinsip-prinsip perekonomian sebagaimana ditentukan dalam Pasal 33 UUD 1945, oleh karena seharusnya kapal-kapal Pemohon yang telah dilengkapi dengan dokumen-dokumen sah dan telah di-*clearance* di pelabuhan asal, wajib dilindungi dalam pelayarannya dan tidak boleh ditangkap. Tindakan aparat yang demikian, jelas-jelas bertentangan dengan Pasal 28H ayat (1) UUD 1945;

h. Bahwa keberadaan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan khususnya Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h, Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j, Pasal 78 ayat (15), dan Penjelasan Pasal 78 ayat (15) ternyata tidak menjalankan prinsip-prinsip perekonomian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 dengan mengindahkan asas keadilan bagi Pemohon. Tugas aparat pelaksana UU Kehutanan seharusnya melindungi hutan dengan jalan menangkap para cukong kayu atau pemilik kayu dan bukan kapal-kapal Pemohon yang tidak ada kaitan dengan persoalan hutan;

V. ALASAN-ALASAN HUKUM MENGAJUKAN PERMOHONAN PENGGUJIAN.

A. Fakta-Fakta Hukum

1. Bahwa pada tanggal 30 September 1999 Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan usulan pemerintah disetujui sebagai undang-undang oleh DPR-RI untuk diundangkan dan selanjutnya diumumkan dalam Lembar Negara Tahun 1999 Nomor 98, Tambahan Lembar Negara Nomor 3888;
2. Bahwa sejak diundangkannya Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan tersebut maka berlakulah ketentuan kehutanan yang baru yang mengganti dan menghapuskan ketentuan kehutanan yang lama yakni Undang-undang Nomor 5 Tahun 1967 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kehutanan (Lembar Negara Tahun 1967 Nomor 8, Tambahan Lembar Negara Nomor 2823) dan *Boschordonantie Java en Madoera* 1927, *Staatblad* 1927 Nomor 221, sebagaimana telah diubah dengan *Staatblad* 1931 Nomor 168, terakhir diubah dengan *Staatblad* 1934 Nomor 63;
3. Bahwa sebelum diundangkannya UU Kehutanan atau selama masa berlakunya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1967, usaha Pemohon sama sekali tidak terhambat, bahkan dapat dikatakan dalam periode keemasan, dimana hampir seluruh armada kapal Pelayaran Rakyat beroperasi dan menyusuri seluruh sungai dan laut untuk mengangkut kayu-kayu olahan dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan di seluruh wilayah nusantara tanpa adanya hambatan yang berarti dari aparat penegak hukum dilapangan;
4. Bahwa pokok persoalan permohonan Pemohon adalah dicantumkannya kata "Pengangkutan" atau kata "Mengangkut" atau kata "Alat Angkut" dalam UU Kehutanankhususnya pada

Pasal dan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j tentang ketentuan larangan merusak hutan serta pasal dan Penjelasan Pasal 78 ayat (15) tentang ketentuan pidana (Bukti P-1), dimana kata-kata tersebut tidak ada dalam ketentuan kehutanan sebelumnya. Adapun bunyi pasal-pasal dalam UU Kehutanan tersebut adalah sebagai berikut:

Pasal 50 ayat (3) huruf h:

Mengangkut, menguasai, atau memiliki hasil hutan yang tidak dilengkapi bersama-sama dengan Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan;

Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h:

Yang dimaksud dengan “dilengkapi bersama-sama” adalah bahwa pada setiap pengangkutan, penguasaan atau pemilikan hasil hutan, pada waktu dan tempat yang sama, harus disertai dan dilengkapi surat-surat yang sah sebagai bukti.

Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumenya, maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti;

Pasal 50 ayat (3) huruf j:

Membawa alat-alat berat dan atau alat-alat lainnya yang lazim atau patut diduga akan digunakan untuk mengangkut hasil hutan di dalam kawasan hutan tanpa, tanpa izin dari pejabat yang berwenang;

Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j:

Yang dimaksud dengan alat-alat berat untuk mengangkut, antara lain berupa traktor, bulldozer, truk, logging truck, trailer, crane, tongkang, perahu klotok, helicopter, jeep, dan kapal;

Pasal 78 ayat (15):

Semua hasil hutan dari hasil kejahatan dan pelanggaran dan atau alat-alat termasuk alat angkutnya yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dan atau pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam pasal ini dirampas untuk Negara;

Penjelasan Pasal 78 ayat (15):

Yang termasuk alat angkut, antara lain kapal, tongkang, truk, trailer, pontoon, tugboat, perahu layar, helikopter, dan lain-lain;

5. Bahwa pencantuman kata-kata “pengangkutan”, “mengangkut” dan “alat angkut” tersebut Butir 4 di atas, menegaskan tentang larangan dan sanksi pidana bagi alat-alat angkut yang beroperasi dilingkungan hutan dimana ketentuan tersebut dengan sendirinya berlaku juga bagi kapal-kapal Pelayaran Rakyat, dengan alasan yang bertentangan dengan penangkapan sebagaimana akan diuraikan berikut, maka jelas UU Kehutanan telah membatasi dan menghambat usaha-usaha Pemohon dalam rangka menjalankan aktifitas pengangkutan khususnya pengangkutan kayu-kayu olahan yang selama ini menjadi penopang utama dan andalan pengangkutan hingga usaha Pemohon mampu bersaing dengan berbagai armada angkutan yang lebih canggih dan modern. Disinilah kerugian Pemohon dan titik permasalahan utama diajukannya permohonan *a quo*;

Tentang Fakta Formal

6. Bahwa dalam proses perubahan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1967 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kehutanan tersebut pada tanggal 20 Maret 1998 Pemerintah melalui Badan Pengkajian Hukum Nasional (BPHN) Departemen Kehakiman RI telah menyelesaikan naskah akademik yang dituangkan dalam *Laporan Akhir Tim Perumus Harmonisasi*

Hukum Tentang Penyempurnaan UU Nomor 5 Tahun 1967 tentang Kehutanan (Bukti P-4);

7. Bahwa dalam Naskah Akademik Penyempurnaan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1967 tersebut, Pemerintah telah menganalisa dan mengharmonisasikan sector kehutanan dengan 15 sektor yang tertuang dalam berbagai perundang-undang yang berlaku dan terkait dengan kehutanan. Sektor-sektor tersebut adalah:
- a. Pancasila dan UUD 1945;
 - b. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Kehutanan;
 - c. Undang-undang Nomor 11 Tahun 1974 tentang Pengairan;
 - d. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pemerintahan Daerah;
 - e. Undang-undang Nomor 11 Tahun 1970 tentang PMA dan Undang-undang Nomor 12 Tahun 1970 tentang PMDN;
 - f. Undang-undang Nomor 11 Tahun 1967 tentang Pertambangan;
 - g. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1967 tentang Kehutanan;
 - h. Undang-undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Tata Ruang;
 - i. Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup;
 - j. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1994 tentang Pengesahan Konvensi PBB tentang Keanekaragaman Hayati;
 - k. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1997 tentang Ketrasmigrasian;
 - l. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian;

- m. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya;
 - n. Undang-undang Nomor 12 Tahun 1992 tentang Sistem Budi Daya Tanaman;
 - o. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya;
8. Bahwa dari 15 undang-undang yang dianalisa sebagaimana Butir 7 di atas tidak satupun yang terkait langsung maupun tidak langsung dengan persoalan Pengangkutan atau ketentuan yang mengatur tentang Pengangkutan khususnya pengangkutan sungai, laut dan pedalaman, yakni antara lain: Undang-undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang menyangkut mengenai angkutan sungai, danau dan pedalaman;
9. Bahwa dengan tidak dianalisanya atau tidak di harmonisasikannya ketentuan Kehutanan dengan Ketentuan pengangkutan dalam Naskah Akademik pembentukan UU Kehutanan, padahal sector pengangkutan diatur atau terikat dalam UU Kehutanan, maka UU Kehutanan telah mengalami cacat formal dalam proses pembentukannya oleh karena pembuat undang-undang telah dengan sengaja mengabaikan dan tidak memperdulikan keberadaan hak-hak konstitusi Pemohon selaku warga negara Indonesia yang hak konstitusinya dilindungi oleh UUD 1945; sehingga dengan demikian dapat dikatakan pembuat undang-undang telah dengan sengaja mengabaikan syarat-syarat Yuridis, Sosiologis dan Filosofis yang seharusnya dipenuhi dalam pembentukan suatu undang-undang, dimana seharusnya jika kearifan dimiliki oleh Pembentuk Undang-undang untuk mendengar dan menganalisa aspek ketentuan pengangkutan, maka UU

Kehutanan akan menjadi sebuah undang-undang yang sempurna yang tidak hanya bersifat konservatif untuk perlindungan hutan, tetapi juga berpihak kepada nasib rakyat;

10. Bahwa cacat formil yang dialami UU Kehutanan menjadi salah satu landasan dasar bagi pengajuan hak uji materil terhadap UU Kehutanan, karenanya mohon bagi Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dapat memberikan pertimbangan utama terhadap cacat formil UU Kehutanan tersebut dalam memeriksa dan menjatuhkan putusannya;

Tentang Fakta Materil

11. Bahwa UU Kehutanan sangat bersifat konservatif untuk menjaga dan melindungi ekosistem hutan di seluruh Indonesia, hal tersebut terbukti dengan larangan untuk merusak hutan dan membawa/mengangkut hasil hutan sebagaimana Pasal 50 UU Kehutanan, dan karenanya untuk melakukan penjagaan dan penyidikan pejabat kehutanan diberi wewenang khusus sebagai penyidik vide Pasal 51 UU Kehutanan. Demikian halnya dengan perusak hutan akan dijatuhi hukuman berat atas tindakannya tersebut, dan hukuman dimaksud berlaku pula terhadap pengangkut vide Pasal 78 ayat (15);

Bahwa dari penjelasan Butir 11 di atas, terdapat 2 sifat konservatif dari UU Kehutanan, yakni larangan atas:

Pertama: *membawa alat-alat berat dan atau alat-alat lainnya yang lazim atau patut diduga akan digunakan untuk mengangkut hasil hutan di dalam kawasan hutan tanpa izin pejabat yang berwenang (vide Pasal 50 ayat (3) huruf j) artinya bahwa siapapun dilarang untuk menempatkan alat-alat termasuk alat angkut di hutan yang patut diduga untuk merusak hutan. Adapun alat-alat berat dan alat angkut yang disebutkan dapat digunakan untuk merusak hutan*

adalah: *traktor, bulldozer, truk, logging truck, trailer, crane, tongkang, perahu klotok, helicopter, jeep, dan kapal*; (*vide* Penjelasan pasal 50 ayat (3) huruf j);

Kedua : larangan mengeluarkan atau mengangkut hasil hutan keluar kawasan hutan yang tidak dilengkapi dengan surat-surat sahnya hasil hutan (*vide* Pasal dan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j UU Kehutanan), dimana siapapun dilarang mengeluarkan hasil hutan tanpa izin dan surat-surat bukti (SKSHH);

12. Bahwa atas kedua sikap konservatif dari UU Kehutanan telah diberlakukan secara membabi-buta dengan tanpa memperdulikan hak dan kewenangan Pemohon yang dilindungi oleh konstitusi UUD 1945, dimana terhadap sifat pertama, ternyata fakta dilapangan menunjukkan bahwa kapal-kapal PELRA tidak pernah diletakkan di hutan atau berakses langsung dengan hutan, melainkan diletakkan ratusan kilometer dari lokasi hutan, yakni di muara-muara sungai atau langsung di pelabuhan pemuatan (perjalanan dari muara sungai ke hulu ditempuh dalam 1-2 hari dengan menyusuri sungai secara melawan arus) (*vide* Bukti P-6). Sehingga terbukti ketentuan pasal dan penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j tidak dapat diberlakukan dan diterapkan bagi kapal-kapal PELRA oleh karenanya berdasar hukum untuk menyatakan tidak berkekuatan hukum atas Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j UU Kehutanan;

13. Bahwa fakta dilapangan menunjukkan bahwa kapal tongkang dan kapal imbal adalah moda angkutan yang hilir mudik di sungai dan perairan pedalaman untuk mengangkut hasil hutan dari hutan menuju ke pematangan kayu (saw mill) dan dari saw

mill menuju ke kapal-kapal PELRA artinya kapal-kapal PELRA tidak pernah merapat di hutan melainkan di muara atau pelabuhan. Fakta ini menunjukkan suatu keyakinan hukum bahwa Pasal 50 ayat (3) huruf j telah diterapkan secara membabi buta dimana pembuat undang-undang telah mencantumkan kata “kapal” dalam Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j yang berarti kapal-kapal PELRA termasuk dalam bagian yang dimaksud oleh pembuat undang-undang tersebut alat angkut yang ditempatkan di hutan;

14. Bahwa terhadap larangan mengeluarkan atau mengangkut hasil hutan tanpa izin dan surat bukti yang sah sebagaimana Pasal 50 ayat (3) huruf j UU Kehutanan, dijelaskan sebagai berikut :

a. Bahwa Pemohon tidak mempersoalkan keberadaan Pasal 50 ayat (3) huruf h oleh karena pasal ini telah menjadi inti sesungguhnya dari UU Kehutanan yang menerapkan prinsip-prinsip konservasi dan perlindungan alam, dimana jelas setiap penguasaan dan pengangkutan atas hasil hutan harus dilengkapi dengan surat izin;

b. Bahwa Pemohon mempersoalkan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j pada bagian kedua yang menyatakan: *Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumenya, maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti*; Ketentuan ini telah dibuat oleh pembuat undang-undang secara melanggar kewenangan konsitusi dan hak asasi Pemohon, dan untuk menguraikan dalil Pemohon disampaikan pada bagian berikutnya;

c. Bahwa dengan adanya kata Pengangkut dalam Pasal 50 ayat (3) huruf h UU Kehutanan pembuat undang-undang menentukan bahwa Pemohon sebagai pemilik kapal harus memiliki Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH). Tetapi timbul suatu pertanyaan Apakah maksud pembuat undang-undang dengan memiliki SKSHH ? Apakah memiliki selama mengangkut dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan ataukah sebagai penegasan bahwa pengangkut yang mengusahakan SKSHH lalu dimana peran pemilik kayu (*cargo owner*);

d. Bahwa Pemohon adalah pengusaha pengangkutan, di mana bisnis Pemohon adalah bisnis pengangkutan dan bukan bisnis penebangan atau pemilikan kayu. Pasal 78 ayat (1) UU Pelayaran menyatakan:

Pengembangan pelayaran rakyat dilaksanakan untuk:

- 1. meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha dan lapangan kerja;*
- 2. terwujudnya pengembangan sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha pelayaran;*

Sehingga jelas orientasi Pemohon adalah usaha pengangkutan dimana Pemohon tidak boleh menolak dan wajib mengangkut penumpang atau barang setelah terjadi kesepakatan, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 85 ayat (1) UU Pelayaran yang berbunyi:

Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan.

e. Bahwa dengan demikian beban pertanggung jawaban dokumen dalam hal memperoleh SKSHH dari instansi yang berwenang mengeluarkannya adalah berada pada

cargo owner atau pemilik barang/pemilik kayu dan bukan pada pengangkut. Dalam hal membuat perjanjian pengangkutan antara *cargo owner* dengan pemilik kapal yang diwakili oleh nakhoda maka SKSHH tersebut menjadi lampiran perjanjian. Sehingga yang dimaksud kepemilikan SKSHH oleh Pengangkut adalah selama melaksanakan pengangkutan dari Pelabuhan Asal menuju Pelabuhan Tujuan, dimana SKSHH tersebut merupakan lampiran perjanjian dan diperoleh dari Pemilik Kayu setelah dilaksanakan clearance oleh Dinas Kehutanan dan Administratur Pelabuhan;

- f. Bahwa fakta lapangan menunjukkan, bahwa SKSHH diperoleh Pemilik kayu (*cargo owner*) dari Dinas Kehutanan di lokasi terjadinya transaksi jual beli atas kayu olahan (biasanya dilaksanakan di lokasi pemotongan kayu /saw mill), sehingga pada saat loading/pemuatan ke atas kapal PELRA telah clearance dan sepenuhnya menjadi tanggung jawab pemilik kayu karenanya apabila terjadi kecurangan apabila terjadi perbedaan antara SKSHH dengan jumlah kayu yang diangkut sepenuhnya menjadi tanggung jawab pemilik kayu, sehingga apabila terjadi kejadian: *isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumenya* sebagaimana Pasal 50 ayat (3) huruf h, maka yang harus bertanggung jawab adalah Pemilik Kayu sebagai *cargo owner* bukanlah Pengangkut;

Hukum Positif yang berlaku

15. Bahwa selain keberlakuan UU Kehutanan, sebagai hukum positif dibidang kehutanan dan merupakan aturan pelaksana dari UU Kehutanan, maka berlaku pula Surat Keputusan

Bersama (SKB) Nomor KM 3 Tahun 2003 Jo. Nomor 22/KPTS-II/2003 Jo. 33/MPP/Kep/1/ 2003 tertanggal 22 Januari 2003 tentang Pengawasan Pengangkutan Kayu Melalui Pelabuhan, yang dibuat dan ditandatangani oleh Menteri Perhubungan, Menteri Kehutanan dan Menteri Perindustrian dan Perdagangan (SKB 3 Menteri) yang juga merupakan hukum positif dibidang kehutanan (Bukti P-3), dimana SKB 3 Menteri ini lahir sebagai reaksi dari tindakan sewenang-wenang aparat pelaksana UU Kehutanan, dan sebagai penyelamatan kesinambungan usaha pelayaran rakyat dari kehancuran;

16. Bahwa dasar pembentukan SKB 3 Menteri adalah Ketentuan bidang perdagangan barang-barang dalam pengawasan (UU Nomor 8 Prp. Tahun 1962), ketentuan bidang perindustrian (UU Nomor 5 Tahun 1984), ketentuan bidang Pelayaran (UU No.21 Tahun 1992), Ketentuan budang Kehutanan (UU No.41 Tahun 1999), dan beberapa Peraturan Pemerintah dan Keputusan Presiden terkait;
17. Bahwa SKB 3 Menteri menekankan pentingnya clearance pada saat pemuatan barang (loading) di pelabuhan asal dan pada saat bongkar barang (unloading) di pelabuhan tujuan, dimana keberadaan Dinas Kehutanan, Pengangkut, Pemilik Kayu, dan Administrasi Pelabuhan diperlukan dalam proses clearance tersebut. Dalam hal diperlukan tindakan advokasi atas selisih antara SKSHH dengan barang yang diangkut, maka proses verbal dilaksanakan di pelabuhan terdekat, dimana seluruh barang diangkut akan diturunkan untuk diproses dan yang harus bertanggung jawab adalah pemilik kayu, sedangkan Kapal PELRA yang digunakan untuk mengangkut tidak boleh ditahan (*vide* Bukti P-3);

18. Bahwa ternyata aparat pelaksana UU Kehutanan dilapangan lebih memilih penerapan UU Kehutanan khususnya penggunaan Pasal 50 ayat (3) sebagai dasar penahan, dengan pertimbangan bahwa SKB 3 Menteri telah mematkan “pendapatan” aparat pelaksana dilapangan dan juga dengan dalil bahwa UU Kehutanan masih berlaku hingga saat ini;
19. Berikut Pemohon sampaikan table perbandingan antara UU Kehutanan dengan SKB 3 Menteri atas proses pengawasan pengangkutan kayu, terlampir, sbb;

**PERBANDINGAN ANTARA KETENTUAN UU KEHUTANAN DENGAN
SKB 3 MENTERI
MENGENAI PENGAWASAN PENGANGKUTAN KAYU**

No.	Item	UU No. 41/1999	SKB 3 MENTERI
1.	Pengangkutan hasil hutan sah apabila disertai SKSHH	Diatur dalam Pasal 50 ayat (3) huruf j yang berbunyi: “Membawa alat-alat berat dan atau alat-alat lainnya yang lazim atau patut diduga akan digunakan untuk mengangkut hasil hutan, di dalam kawasan hutan, tanpa ijin pejabat yang berwenang”.	Diatur dalam Pasal 4 ayat (1) huruf a.
2.	Pengangkutan dengan jumlah kayu yang tidak sesuai dengan SKSHH.	Tidak diatur	Diatur dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c yang berbunyi : “ dalam hal adanya ketidak sesuaian antara fisik kayu dengan dokumken yang menyertainya, maka petugas kehutanan melakukan penanganan lebih lanjut dan memprosesnya di bawah koordinasi adminstrator pelabuhan/ Kepala Kantor Pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku..

3.	Alat angkut (kapal)	Diatur dalam Pasal 78 ayat (15) yang berbunyi "Semua hasil hutan dari hasil kejahatan dan pelanggaran dan atau alat-alat termasuk alat angkutnya yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dan atau pelanggaran sebagaimana yang dimaksud dalam pasal ini <u>dirampas untuk negara.</u>	Diatur dalam Pasal 3 ayat (4) yang berbunyi : "Bila kapal terbukti memuat kayu yang tidak dilengkapi dengan dokumen sebagaimana pada ayat (1), maka muatan kayu tersebut harus dibongkar di pelabuhan berikutnya atau pelabuhan terdekat untuk diproses sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku dan <u>kapal diijinkan untuk melakukan pelayaran ke pelabuhan tujuan.</u>
4.	Sewaktu unloading, dilakukan penelitian keabsahan dokumen	Tidak diatur	Diatur dalam Pasal 4 ayat (2) huruf c yang berbunyi : "Dalam hal adanya ketidaksesuaian antara fisik kayu dengan dokumen yang menyertainya, maka Petugas Kehutanan melakukan penanganan lebih lanjut dan memprosesnya di bawah koordinasi administratur pelabuhan/ Kepala Kantor Pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
5.	Penanganan tindak pidana	Diatur dalam Pasal 78 ayat (15) yang berbunyi : "Semua hasil hutan dari hasil kejahatan dan pelanggaran dan atau alat-alat termasuk alat angkutnya yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dan atau pelanggaran sebagaimana yang dimaksud dalam pasal ini <u>dirampas untuk negara.</u> Jadi berdasarkan pasal ini kapal diproses dan tidak dapat melanjutkan perjalanannya.	Diatur dalam Pasal 3 ayat (4) yang berbunyi : "Bila kapal terbukti memuat kayu yang tidak dilengkapi dengan dokumen sebagaimana pada ayat (1), maka muatan kayu tersebut harus dibongkar di pelabuhan berikutnya atau pelabuhan terdekat untuk diproses sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku dan kapal diijinkan untuk

			melakukan pelayaran ke pelabuhan tujuan. Jadi berdasarkan pasal ini setelah kapal diproses kemudian diperbolehkan melanjutkan perjalanan.
--	--	--	---

20. Bahwa sejak lahirnya UU Kehutanan, telah menempatkan kapal-kapal PELRA dalam kapasitas sebagai pelaku illegal logging. Apakah betul Pemohon adalah pelaku illegal logging ? Berdasarkan ketentuan Pasal 50 ayat (3) huruf j yang telah diuraikan pada bagian terdahulu menunjukkan bahwa pembuat undang-undang telah salah dan keliru dalam membuat pasal dimaksud, sehingga seharusnya berdasarkan Pasal 50 ayat (3) huruf j tersebut pemohon tidak termasuk sebagai pelaku illegal logging;

Bahwa terhadap barang yang diangkut oleh kapal-kapal PELRA bukanlah kuyu log atau dalam istilah kehutanan merupakan kayu mentah, oleh karena merupakan kayu olahan atau kayu jadi dalam berbagai ukuran yang dipesan. Persoalannya apakah kayu yang diangkut tersebut adalah "illegal"? Pada bagian dalil Pemohon yang melawan Penjelasan Pasal 50 ayat 3 huruf h jelas Pemohon uraikan bahwa kayu yang diangkut merupakan hasil transaksi jual beli dimana atas kayu tersebut telah terjadi proses peralihan kepemilikan menjadi milik cargo owner setelah diselesaikan pembayaran dan diberikan SKSHH. SKSHH kemudian menjadi lampiran perjanjian pengangkutan antara pemilik kayu dengan Pemilik barang disamping itu telah dilaksanakan clearance di pelabuhan asal antara pemilik kayu dengan petugas kehutanan, dengan demikian tuduhan yang dialamatkan kepada Pemohon sebagai pelaku illegal logging sungguh suatu yang amat menyakitkan dan melanggar hak asasi;

B. Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 bertentangan dengan Hak dan Kewenangan konstitusi Pemohon

1. Bahwa Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h UU Kehutanan menyatakan bahwa: *yang dimaksud dengan dilengkapi bersama-sama adalah bahwa pada setiap pengangkutan, penguasaan, atau pemilikan hasil hutan, pada waktu dan tempat yang sama, harus disertai dan dilengkapi surat-surat yang sah sebagai bukti. Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumennya, maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti;*

Bahwa terhadap bagian yang berbunyi: *yang dimaksud dengan dilengkapi bersama-sama adalah bahwa pada setiap pengangkutan, penguasaan, atau pemilikan hasil hutan, pada waktu dan tempat yang sama, harus disertai dan dilengkapi surat-surat yang sah sebagai bukti.* Pemohon sangat sependapat dengan pembuat undang-undang bahwa pada setiap pengangkutan, penguasaan atau pemilikan atas hasil hutan harus disertai dan dilengkapi dengan surat-surat yang sah sebagai bukti, justru adalah pelanggaran dan kejahatan apabila pengangkutan, penguasaan dan pemilikan tersebut tidak disertai dengan surat-surat sah, mengapa oleh karena kepentingan perdagangan (bisnis) telah dengan sengaja menabrak kepentingan konservasi dan pelestarian yang diamanatkan dalam UU Kehutanan;

Justru pada bagian Penjelasan yang berbunyi: *Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumennya, maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti.* Adalah bagian yang langsung bertentangan dengan hak konstitusi Pemohon, mengapa oleh karena pembuat undang-undang jelas-jelas

mengabaikan hak dan kewenangan konstitusi Pemohon dengan menyatakan SKSHH tidak sah apabila isinya berbeda dengan keadaan fisik dan dianggap tidak memiliki SKSHH. Hal ini menunjukkan arogansi pemerintah c.q. aparat karena di pelabuhan asal saat loading barang telah dilakukan *clearance* oleh pihak Dinas kehutanan dan Administratur Pelabuhan sehingga terbitlah SKSHH dan SIB. Tindakan aparat memeriksa kapal, dapat diartikan sebagai koreksi hasil *clearance* aparat di Pelabuhan Asal dengan hanya menahan bagian yang berbeda dengan SKSHH saja sedangkan bagian yang lain dari SKSHH tetap seperti keadaan semula;

Hak konstitusi Pemohon yang dilanggar adalah: Pasal 28 huruf A, dan Pasal 28 huruf G ayat (1) UUD 1945, dan Pasal 28H ayat (1) UUD 1945;

Bahwa dengan demikian seharusnya UU Kehutanan pada bagian Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h bagian kedua, berbunyi:

Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumennya, maka selisih antara surat keterangan sahnya hasil hutan dengan keadaan fisik dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti;

2. Bahwa Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j UU Kehutanan yang berbunyi: *yang dimaksud dengan alat-alat berat untuk mengangkut, antara lain berupa traktor, bulldozer, truk, logging truck, trailer, crane, tongkang, perahu klotok, helicopter, jeep, dan kapal;*

Bahwa UU Kehutanan menegaskan “kapal” *in casu* kapal Pemohon sebagai alat angkut yang digunakan dan langsung berhubungan dengan hutan dan hasil hutan. Padahal kapal Pemohon seharusnya tidak termasuk dalam pengertian alat berat dalam Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j ini karena tidak berhubungan langsung dengan hutan dan hasil hutan., Kapal Pemohon dilabuhkan di pelabuhan atau muara sungai yang letaknya puluhan bahkan ratusan kilometer dari hutan., sedangkan terhadap hasil hutan bukan merupakan kayu log namun kayu olahan yang diangkut melalui kapal timbale dari sawmill menuju kapal Pemohon setelah terjadi transaksi jual beli antara pemilik kayu dengan pembeli kayu (*owner cargo*), namun karena pasal dan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j, memungkinkan bagi aparat untuk menuduh dan menyatakan tersangka kepada Pemohon sebagai pelaku *illegal logging*;

Hak konstitusi Pemohon yang dilanggar adalah: Pasal 28 huruf C, Pasal 28 huruf D ayat (1), dan Pasal 28 huruf G ayat (1) UUD 1945;

Bahwa dengan demikian seharusnya UU Kehutanan pada bagian Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j, berbunyi:

Yang dimaksud dengan alat-alat berat untuk mengangkut, antara lain berupa traktor, bulldozer, truk, logging truck, trailer, crane, pontoon, tongkang, perahu klotok, helicopter, jeep, tugboot, dan kapal imbal;

3. Pasal 78 ayat (15) UU Kehutanan yang berbunyi: *semua hasil hutan dari hasil kejahatan dan pelanggaran dan atau alat-alat termasuk alat angkutnya yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dan atau pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam pasal ini dirampas untuk negara;*

Bahwa pencantuman kata “alat angkutnya” dalam pasal di atas adalah sebuah penegasan yang oleh pembuat undang-undang bertujuan untuk menjaring seluruh dan setiap alat angkut yang berhubungan dengan hutan atau hasil hutan. Keberadaan kata “alat angkutnya” dalam Pasal tersebut sangat jelas merugikan kapal-kapal Pemohon yang tidak memiliki hubungan langsung dengan hutan, karenanya Pemohon lebih dahulu akan menguraikan kedudukan hukum Pasal 78 ayat (15) yakni: Berdasarkan Pasal 50 ayat (3) huruf j Dilarang membawa alat-alat berat dan atau alat-alat lainnya yang lazim atau patut diduga akan digunakan untuk mengangkut hasil hutan di dalam kawasan hutan tanpa izin, karenanya kapal-kapal Pemohon tidak termasuk dalam Ketentuan Pasal 50 ayat (3) huruf j karena kapal-kapal Pemohon tidak berhubungan atau tidak digunakan untuk mengangkut hasil hutan di dalam kawasan hutan. Sehingga jelas keberadaan Pasal 78 ayat (15) semata-mata ditujukan untuk alat-alat atau alat angkut yang digunakan untuk mengangkut hasil hutan di dalam kawasan hutan atau dengan kata lain Pasal 78 ayat (15) adalah penegasan dari Pasal 50 ayat (3) huruf j;

Bahwa walaupun Pasal 78 ayat (15) hanya merupakan penegasan atau ketentuan penjelas yang bersifat asesoris terhadap Pasal 50 ayat (3) huruf j, namun dengan pencantuman kata “alat angkut” dalam Pasal 78 ayat (15) tersebut jelas merugikan Pemohon, karena pembuat undang-undang telah dengan sengaja memperluas maksud Pasal 78 ayat (15) itu sendiri dengan tujuan memberi peluang bagi aparat di lapangan untuk juga menjaring kapal-kapal diluar kawasan hutan sehingga Pasal 78 ayat (15) ini telah digunakan sebagai landasan bagi aparat untuk berbuat sewenang-wenang yang selama ini telah menjadi dasar perbuatan KKN bagi aparat yang telah merugikan Pemohon,

karenanya kata alat angkut harus dinyatakan tidak berlaku dan memiliki kekuatan hukum;

Hak konstitusi Pemohon yang dilanggar adalah: Pasal 28 huruf a, Pasal 28 huruf d ayat (1), dan Pasal 28 huruf g ayat (1), Pasal 28 huruf h ayat (1) UUD 1945;

Bahwa dengan demikian seharusnya UU Kehutanan Pasal 78 ayat (15) huruf j, berbunyi:

Semua hasil hutan dari hasil kejahatan dan pelanggaran dan atau alat-alat yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dan atau pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam pasal ini dirampas untuk Negara;

4. Penjelasan Pasal 78 ayat (15) UU Kehutanan berbunyi: *Yang termasuk alat angkut, antara lain kapal, tongkang, truk, trailer, pontoon, tugboat, perahu layar, helikopter, dan lain-lain;*

Bahwa oleh karena Pasal 78 ayat (15) telah dengan jelas merugikan Pemohon, maka secara mutatis mutandis Penjelasan Pasal 78 ayat (15) juga merugikan Pemohon, oleh karena kapal-kapal Pemohon telah juga digolongkan kedalam pengertian alat angkut dalam Penjelasan Pasal 78 ayat (15). Sehingga dengan demikian Penjelasan Pasal 78 ayat (15) juga telah merugikan hak dan kewenangan konstitusi Pemohon karena telah dijadikan landasan hukum bagi aparat untuk melakukan tindakan sewenang-wenang terhadap kapal-kapal Pemohon;

Hak konstitusi Pemohon yang dilanggar adalah: Pasal 28 huruf a, Pasal 28 huruf d ayat (1), dan Pasal 28 huruf g ayat (1), Pasal 28 huruf h ayat (1) UUD 1945;

Bahwa dengan demikian seharusnya UU Kehutanan pada bagian Penjelasan Pasal 78 ayat (15) huruf j, berbunyi:

Yang termasuk alat untuk melakukan kejahatan dan pelanggaran antara lain, alat-alat pemotong kayu baik bermesin maupun manual, traktor dan alat berat lainnya, bulldozer, truk, logging truck, trailer, crane, pontoon, tongkang, perahu klotok, helicopter, jeep, tugboat, dan kapal imbal, dan alat-alat angkut yang digunakan dari dalam kawasan hutan menuju ke tempat pemotongan;

VI. KERUGIAN NYATA PEMOHON AKIBAT LAHIRNYA UU KEHUTANAN

Bahwa dengan berlakunya UU Kehutanan, Pemohon telah mengalami kerugian nyata, sebagai berikut:

1. Bahwa sejak di undangkannya UU Kehutanan, aparat pelaksana UU Kehutanan telah menjadikan kapal-kapal Pelra yang sedang berlayar mengangkut muatannya dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan menjadi sapi-sapi perahan. Dalam praktek, pungutan terjadi dalam 3 (tiga) tahap, yakni:
 - a. Antara pelabuhan asal menuju laut lepas, dimana sebelum kapal meninggalkan pelabuhan pemilik kayu harus terlebih dahulu menyusuri aliran sungai menuju muara yang mengantar ke laut lepas. Dalam “penyusuran” tersebut sekaligus dilakukan “penyapuan” berupa penyerahan kotak korek api kepada hampir 5-10 patroli Polisi kehutanan dan Polisi Airud dengan suatu pesan yang jelas “jangan memberhentikan kapal yang sudah diberi kode”. Tindakan ini ditempuh oleh pemilik kayu walaupun terhadap kayu yang diangkut Pemohon telah memiliki SKSHH;
 - b. Antara muara sungai menuju pelabuhan tujuan; dimana karena tidak terjangkau “penyapuan”, maka nakhoda harus dapat bertindak hati-hati dalam melaksanakan pelayaran namun tetap harus melayani permintaan aparat-aparat keamanan di

laut, tindakan ini juga ditempuh sekalipun barang yang diangkut memiliki dokumen sah;

- c. Di pelabuhan tujuan, dimana pada saat kayu dibongkar, maka akan hadir petugas Kehutanan yang akan memproses dokumen-dokumen kayu yang dibongkar dan jika perlu melaksanakan advokasi terhadap muatan tak berdokumen. Dalam proses tersebut juga terjadi pungutan walaupun terhadap barang yang diangkut memiliki dokumen sah;
2. Bahwa terjadinya pungutan sebagaimana tersebut angka 1 di atas, disebabkan oleh berlakunya Pasal 50 ayat (3) huruf h UU Kehutanan, dimana dalam Penjasannya dinyatakan: *Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumenya, maka selisih antara surat keterangan sahnya hasil hutan dengan keadaan fisik dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti.* Pasal ini telah membuat aparat pelaksana UU Kehutanan bertindak secara semena-mena dan menjadikan acuan untuk memeriksa kapal-kapal Pelra hanya dengan dalil dicurigai mengangku kayu illegal. Bahkan yang sering terjadi dilapangan aparat pelaksana UU Kehutanan menggunakan pasal tersebut sebagai alasan penangkapan dan penahanan bahkan penyitaan, karena pemilik kapal tidak menyerahkan pungutan kepada aparat pelaksana UU Kehutanan;
 3. Bahwa oknum aparat sesungguhnya tidak mempunyai dasar hukum untuk melakukan penyitaan kapal-kapal Pelra, oleh karena menurut Ketentuan Pasal 314 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yang berbunyi: *Atas kapal-kapal yang dibukukan dalam registrasi kapal, maka kapal-kapal dalam pembukuan dan andil-andil dalam kapal-kapal dan kapal-kapal dalam pembuatan seperti itu dapat diletakkan hipotik;*

Artinya kapal jika sudah didaftarkan maka status hukumnya berubah dari benda bergerak menjadi benda tidak bergerak atau benda tetap, sehingga dapat dibebankan hipotik atasnya. Menurut Pasal 1162 KUHPerdara, *Hipotik adalah suatu hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak untuk mengambil penggantian dari padanya bagi pelunasan suatu hutang;*

Oleh Karena benda tetap, maka tidak memenuhi ketentuan Pasal 38 KUHP tentang Penyitaan, yang berbunyi:

1. *Penyitaan hanya dapat dilakukan oleh penyidik dengan surat izin ketua pengadilan negeri setempat;*
2. *Dalam keadaan yang sangat perlu mendesak bilamana penyidik harus segera bertindak dan tidak mungkin untuk mendapatkan surat izin terlebih dahulu, tanpa mengurangi ketentuan ayat (1) penyidik dapat melakukan penyitaan hanya atas benda bergerak dan untuk itu wajib segera melaporkan kepada ketua pengadilan negeri setempat guna memperoleh persetujuannya;*

Artinya Penyidik hanya dapat melakukan penyitaan hanya atas benda bergerak, karenanya tindakan oknum aparat pelaksana UU Kehutanan sungguh merupakan perbuatan yang bertentangan prosedur yang seharusnya dijunjung tinggi;

4. Bahwa suburnya mafia perkayuan telah memberi peluang terciptanya jaringan sindikat yang menjalin kolusi dengan aparat pelaksana UU Kehutanan untuk menangkap kapal-kapal yang “kurang atau tidak memberikan setoran”, sehingga jaringan sindikat ini telah melahirkan ekonomi biaya tinggi dan persaingan tidak sehat antara kapal PELRA yang sering “damai” dengan aparat sehingga lebih lancar dan tanpa hambatan, dengan kapal-kapal Pelra yang tidak pernah mau memenuhi pungutan sehingga harus terambat karena ditahan, dimana ekonomi biaya tinggi dan persaingan tidak sehat antar sesama kapal Pelra semata-mata

disebabkan oleh adanya ketentuan Pasal dan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j UU Kehutanan. Implementasi ketentuan tersebut sangat ditakuti karena walaupun muatan kapal memiliki SKSHH tetapi setiap saat dapat saja ditahan oleh aparat karena belum memberikan setoran. Apalagi tujuan penahanan hanyalah untuk memperoleh “uang damai” yang jumlahnya sangat tergantung dari keinginan penyidik. Persaingan antara sesama kapal Pelra yang memberikan setoran dan tidak juga telah mengakibatkan timbulnya monopoli pengangkutan atas kapal-kapal yang tidak mau memenuhi setoran, karena kapal-kapal yang cenderung memenuhi setoran akan mendapatkan “perhatian” khusus dari aparat pelaksana UU Kehutanan untuk kelancaran usahanya sedangkan kapal-kapal yang tidak memberikan setoran harus tertahan karena proses verbal baik dipelabuhan terdekat maupun pelabuhan tujuan;

5. Bahwa dengan tingginya biaya siluman yang disebabkan oleh Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j UU Kehutanan, maka pemilik kapal dengan terpaksa melakukan banting harga atau memilih pensiunkan kapal-kapal PELRA dan memilih berbisnis dengan menggunakan kapal-kapal besar yang berdaya angkut diatas 800m³, mengapa? oleh karena biaya siluman yang harus dikeluarkan untuk operasional pengangkutan adalah sama antara Kapal Pelra dengan Kapal-Kapal besar. Faktor ini secara ekonomis berdampak kepada kehancuran usaha dan kesinambungan berlayarnya kapal-kapal Pelra. Secara perlahan telah terjadi pembunuhan karakter dari kapal-kapal PELRA dan para pelautnya, yang saat ini terbukti telah semakin berkurang dan menyusut. Dari 2.793 unit kapal yang dimiliki oleh anggota-anggota PELRA, hanya 20% yang saat ini beroperasi, sisanya lebih banyak diparkir di pelabuhan-pelabuhan atau menjalani proses penahanan. Maka jika Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j tidak dihapuskan maka 5 sampai dengan 10 tahun kedepan kapal-kapal PELRA hanyalah tinggal sejarah;

6. Bahwa pungutan yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal adalah sesuatu yang harus dilaksanakan, semata-mata untuk menghindari penahanan, walaupun kayu yang diakut adalah kayu-kayu yang berdokumen, dimana sebelum lahirnya UU Kehutanan, kapal-kapal Pelra mampu mengangkut berbagai komoditas termasuk kayu olahan ke pelabuhan tujuan selama-lamanya dalam 12 (dua belas) hari saja sejak berangkat dari pelabuhan asal sampai ke pelabuhan tujuan. Artinya selama 1 bulan kapal-kapal Pelra mampu mengangkut 2 kali Pulang Pergi (PP) dan selama 1 tahun sanggup beroperasi sebanyak 24 kali. Kini setelah diundangkannya UU Kehutanan Pemohon baru dapat menyelesaikan pengangkutan barang sejak dari Pelabuhan asal sampai di pelabuhan tujuan selama 3 bulan, artinya dalam satu tahun 1 kapal Pelra hanya beroperasi kurang 4 kali saja. Kondisi ini belum termasuk jika kapal Pelra mengalami penahanan dimana lamanya penahanan tersebut sangat tergantung dari kesanggupan “pendekatan” pemilik kapal dan besarnya “uang damai”. Hal ini jelas membuktikan betapa UU Kehutanan telah sangat sangat merugikan dan memberatkan serta memukul usaha Pemohon;

7. Bahwa beroperasinya kapal-kapal PELRA adalah upaya Pemohon untuk terus melestarikan budaya nenek moyang yakni kapal-kapal layar tradisonal dan menjadi pelaut-pelaut tangguh yang akan terus melayari dan menelusuri samudra-samudra di nusantara. Hal ini tegas dinyatakan dalam Pasal 77 ayat (1) UU Pelayaran bahwa: *pelayaran rakyat sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan, mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri.* Karakteristik dari kapal pelayaran rakyat adalah sebagian besar dibuat dengan model perahu rakyat antara lain phinisi. Kapal phinisi adalah armada kapal-kapal yang dahulu dimiliki oleh kerajaan-kerajaan nusantara untuk menemukan daerah-daerah baru di nusantara bahkan sampai ke Madagaskar. Kehandalan

pelaut-pelaut nusantara tidak kalah hebatnya dengan para penemu benua baru dari daratan eropa. Bahkan sampai dengan saat ini kapal phinisi masih menjadi *icon* atau *trade mark* bangsa Indonesia sebagai bangsa pelaut;

8. Bahwa Pemohon telah dicap sebagai pelaku *illegal logging* atau sama dengan cukong-cukong pelaku perusakan hutan. Kapal Pemohon selama ini telah menjadi sapi perahan dan sumber pungli aparat-aparat hukum dilapangan walaupun posisi hukum Pemohon hanyalah sebagai pengangkut dan telah dilengkapi SIB dan SKSHH, namun selalu diperlakukan seakan-akan Pemohon adalah pemilik kayu manakala penyidik gagal atau tidak mampu menangkap cukong-cukong kayu. Jika Pemohon tidak mengeluarkan sejumlah uang, maka nakhoda berikut kapal akan ditahan adapun kayu-kayu angkutan akan disita hal ini berakibat terlambatnya pengiriman dan kemungkinan akan hilangnya barang angkutan, padahal menurut UU Pelayaran, *Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut serta keterlambatan angkutan penumpang, dan atau barang yang diangkut (vide Pasal 86 UU Pelayaran);*

9. Bahwa dengan demikian jelas bahwa UU Kehutanan telah bertentangan dengan UU Pelayaran, oleh karena dalam UU Pelayaran dinyatakan:

Pelayaran rakyat sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan, mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri (vide Pasal 77 ayat (1) UU Pelayaran);

Pembinaan pelayaran rakyat dilaksanakan dengan tujuan agar kehidupan usaha dan peranan pentingnya tetap terpelihara

sebagai bagian dari tatanan angkutan di perairan (vide Pasal 78 ayat (1) UU Pelayaran);

Pengembangan pelayaran rakyat dilaksanakan untuk:

- a. *meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha dan lapangan kerja;*
- b. *terwujudnya pengembangan sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha pelayaran (vide Pasal 78 ayat (1) UU Pelayaran);*

Sedangkan dalam UU Kehutanan pengangkut khususnya kapal-kapal Pemohon telah dipersamakan dengan perusak hutan padahal sebagai kapal layar, kapal-kapal Pemohon tidak pernah sekalipun berkaitan dengan hutan kecuali dihubungkan oleh kapal imbal, sedangkan sebagai pengangkut, kapal-kapal Pemohon tidak pernah mengangkut kayu log melainkan kayu olahan yang telah ditransaksi oleh pemilik kayu dengan pembeli kayu serta telah di-clearance oleh Dinas Kehutanan dan Syahbandar untuk memperoleh SKSHH dan SIB, dengan demikian kapal Pemohon tidak termasuk alat berat sebagaimana dimaksud Pasal 50 ayat (3) huruf h dan Pasal 50 ayat (3) huruf j UU Kehutanan;

10. Bahwa dengan diundangkannya UU Kehutanan maka berdasarkan Pasal 50 ayat (3) Jo. Pasal 78 ayat (15), Pemohon dicap sebagai pelaku *illegal logging* yang turut menyebabkan rusaknya konservasi hutan di Indonesia. Tuduhan ini jelas merugikan Pemohon karena Pemohon harus menanggung rasa malu yang luar biasa dan ketakutan untuk menjalankan usaha pengangkutan. Padahal kayu merupakan komoditas unggulan untuk di-*deliver* keseluruh pelosok Indonesia. Usaha pengangkutan kayu menjadi penopang bagi aktifitas usaha Pemohon, bahkan usaha pengangkutan kayulah yang menyebabkan kegiatan pelayaran rakyat selama ini mampu bertahan dan menjadi armada semut sebagaimana di istilahkan oleh mantan Presiden Republik Indonesia, Ir. Soekarno;

Dengan tuduhan pelaku *illegal logging* setelah berlakunya UU Kehutanan, jelas berimplikasi kepada hancurnya usaha Pemohon sebagai usaha pelayaran rakyat sehingga dengan demikian telah terjadi penghancuran secara sistematis atas semangat bahari dari diri Pemohon, sebagaimana diketahui 70% wilayah Indonesia adalah laut sehingga tidak dapat dipungkiri bangsa kita adalah bangsa bahari sehingga seharusnya kejayaan armada pelayaran rakyat menjadi kejayaan bangsa Indonesia. UU Kehutanan telah lahir dengan semangat penghancuran secara sistematis terhadap semangat bahari yang dimiliki oleh bangsa kita sejak ratusan tahun yang lalu, karenanya beralasan hukum Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Yang Terhormat untuk mengabulkan permohonan Pemohon.

11. Bahwa semangat Pasal 50 ayat (3) dan Pasal 78 ayat (15) UU Kehutanan adalah menjatuhkan tuduhan kepada Pemohon sebagai Penebangan liar/*illegal logging*, tanpa memperdulikan siapa sesungguhnya pelaku Penebangan liar/*illegal logging* yang sungguh-sungguh dapat di cap sebagai pelaku *illegal logging*, oleh karena Pemohon adalah pengusaha pengangkutan, di mana bisnis Pemohon adalah bisnis pengangkutan dan bukan bisnis penebangan, bahkan Pemohon sama sekali tidak mengenal siapa pelaku penebangan dan dari bagian hutan mana kayu yang diangkutnya berasal. Yang diketahui oleh Pemohon adalah adanya permintaan dari ekspediter dan selanjutnya kayu telah tersedia di pelabuhan asal untuk diangkut ke pelabuhan tujuan sesuai konosemen. Sehingga jelas Pemohon sama sekali tidak mengetahui dan tidak mengenal serta tidak memiliki hubungan hukum apapun dengan pelaku penebangan atau dengan cukong-cukong kayu;

Mengacu kepada dasar berpijak, maka Pemohon tunduk kepada UU Pelayaran dimana dalam Pasal 85 ayat (1) dinyatakan bahwa: *Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang*

dan/barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan (bisnis minded). Sedangkan usaha penebangan tunduk kepada UU Kehutanan (conservation minded), keterkaitan Pemohon di dalam sektor kehutanan hanyalah mengenai Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan/SKSHH saja (*vide* Pasal 50 ayat (3) huruf h UU Kehutanan) dan SKSHH adalah bersifat administrative yang dikeluarkan oleh instansi kehutanan setempat atas kayu-kayu yang telah diolah dan bukanlah kayu-kayu logging;

SKSHH sendiri menjadi persoalan oleh karena, yang memiliki kapasitas untuk mengusahakan terbitnya dokumen SKSHH adalah pemilik kayu sendiri dan bukan pemilik kapal atau nakhoda kapal, karenanya kecurangan apabila terjadi perbedaan antara SKSHH dengan jumlah kayu yang diangkut sepenuhnya menjadi tanggung jawab pemilik kayu;

Sehingga pembuat undang-undang yang telah melahirkan UU Kehutanan seharusnya mampu mendudukkan pelaku pengrusakan hutan kepada siapapun yang secara langsung berhubungan atau berkaitan dengan pohon/tanaman didalam suatu hutan dan melakukan pengrusakan dengan cara apapun, dan bukan terhadap usaha pengangkutan yang mengangkut kayu yang telah diolah (dan bukan logging) yang memiliki kendala administrasi, dengan demikian sangat tidak manusiawi dan bertentangan dengan hak asasi manusia jika mempersamakan pelaku pengrusakan hutan dengan pengangkut yang sama sekali tidak mengetahui apakah kayu yang diangkutnya kayu legal atau ilegal; Bahwa dengan demikian pembuat undang-undang yang telah melahirkan UU Kehutanan telah melakukan kesalahan pembuatan undang-undang dengan melakukan tuduhan kepada Pemohon sebagai pelaku penebangan liar dan perusakan hutan/*illegal logging* di dalam UU Kehutanan padahal pelakunya bukanlah Pemohon melainkan cukong-cukong kayu yang tidak dikenal oleh Pemohon, dimana hal yang demikian telah bertentangan dengan rasa keadilan serta hak dan kewenangan konstitusi pemohon;

Bahwa dengan demikian patut kiranya, Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Yang Terhormat untuk menyatakan merubah dan menyempurnakan isi Pasal 50 ayat (3) Jo. Pasal 78 ayat (15);

12. Bahwa sejak di undangkannya UU Kehutanan, aparat keamanan dilaut telah menjadikan kapal-kapal Pemohon yang sedang berlayar mengangkut muatannya dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan menjadi sapi-sapi perahan. Bahkan untuk itu aparat keamanan tidak segan-segan untuk menangkap dan menyita kapal beserta barang muatan serta nakhoda dan Anak Buah Kapal/ABK hanya dengan alasan menjalankan Pasal 50 ayat (3) huruf h yakni antara SKSHH dengan jumlah muatan tidak sama jumlahnya. Padahal telah jelas diuraikan pada Angka 2 di atas bahwa yang mengusahakan terbitnya SKSHH adalah pemilik kayu dan bukan pengangkut. Selisih yang terjadi antara SKSHH dengan fakta jumlah kayu adalah permainan pemilik kayu untuk memperkecil biaya penerbitan SKSHH dan hal tersebut terlepas dari kepentingan pengangkut/pemilik kapal. Kepentingan Pemohon dalam rangka pelayaran untuk mengangkut muatan hanyalah Surat Izin Berlayar/SIB yang harus dimiliki dan diterbitkan oleh Administratur Pelabuhan (syahbandar) *vide* Pasal 40 ayat (2) UU Pelayaran, sehingga seharusnya pengangkut terbebas atas adanya ketidak cocokan tersebut, dan seharusnya yang dipersalahkan dalam hal ini adalah pemilik kayu dan bukan pengangkut;

Penahanan kapal beserta muatannya dan menjadikan nakhoda kapal sebagai tersangka jelas-jelas sangat merugikan dan telah melanggar hak dan kewenangan konstitusi Pemohon, dalam banyak kasus aparat keamanan telah memperlakukan nakhoda secara tidak manusiawi dengan melakukan penahanan, bahkan penahanan tersebut hanyalah alasan belaka agar pemilik kapal menebus nakhodanya dengan jumlah uang yang tidak sedikit

kepada aparat hukum. Tindakan yang demikian adalah pemerasan dan sepatutnya untuk dihukum;

Menganalisa tindakan aparat hukum di atas, terbukti dengan meyakinkan bahwa aparat hukum telah mengambil jalan pintas dan membuat persoalan menjadi sederhana dengan jalan mengindahkan rasa keadilan Pemohon, dan tidak mau bersusah payah mengejar atau mencari pemilik kayu atau apalagi penebang hutan atau cukong-cukongnya. Perilaku aparat hukum dilapangan tersebut sangat merugikan dan pada saatnya nanti akan mematikan usaha pelayaran rakyat di Indonesia;

13. Bahwa Pemohon sangat dirugikan karenanya menolak tuduhan bahwa kayu yang diangkutnya adalah kayu illegal, dengan alasan sebagai berikut: Bahwa Pemohon hanya mengangkut kayu-kayu dari pelabuhan asal setelah ditumpuk dan diberikan SKSHH oleh pemilik kayu atau ekspediturnya. Pemohon tidak tahu dan bukan menjadi kewenangan Pemohon untuk mengetahui proses pengadaan kayu diluar dari pelabuhan, dan bukan menjadi persoalan Pemohon apakah kayu itu semula adalah dari tebangan liar, karena mengacu kepada kewenangan Pemohon adalah pengangkut dan bukan pemilik barang angkutan;
14. Bahwa praktik di lapangan selama ini, aparat hukum secara semena-mena menahan kapal, dan muatannya, bahkan menjadikan nakhoda Kapal sebagai tersangka, hanya dengan alasan telah terjadi perbedaan jumlah antara muatan dengan SKSHH, akibat dari tindakan tersebut Pemohon sangat dirugikan, yakni:
 - a. Terhentinya operasional kegiatan Pemohon;
 - b. Terhentinya pemasukan yang diperoleh Pemohon akibat kapal ditahan dan menjadi terhenti;

- c. Membengkaknya biaya operasional (ekonomi biaya tinggi), oleh karena harus melakukan penebusan kepada Aparat yang telah menahan kapal Pemohon;
- d. Jika hal ini terjadi secara terus menerus, maka semangat bahri dari Pemohon akan luntur dan dengan sendirinya telah terjadi pembunuhan karakter sebagai bangsa bahari;
- e. Telah melanggar rasa keadilan Pemohon, hak asasi dan konstitusionil Pemohon;

Bahwa adalah bertentangan dengan hak asasi manusia, jika terjadi perselisihan antara SKSHH dengan kenyataan terhadap barang yang diangkut berakibat kepada dinyatakan barang muatan tidak memiliki SKSHH dan disita, dilanjutkan dengan disitanya kapal milik Pemohon dan nakhodanya. Seharusnya jika terjadi perselisihan tersebut, maka terhadap barang muatan yang memiliki dan dilindungi oleh SKSHH, tetap sebagai barang muatan dan tanggung jawab Pemohon, sedangkan terhadap barang tanpa SKSHH, ditahan oleh negara sampai dengan ditemukannya penebang kayu, atau pemilik kayu dan cukong-cukong;

Bahkan aparat hukum seharusnya juga tidak dapat menahan kapal Pemohon, oleh karena Pemohon tidak memiliki hubungan hukum terhadap pemilik kayu atau cukong-cukong kayu, kapal dan nakhodanya harus dibebaskan, sedangkan terhadap pemilik kayu harus dikejar untuk mempertanggung jawabkan selisih tersebut. Dalam banyak kasus, aparat hukum telah menahan kapal dan nakhodanya untuk kemudian minta uang tebusan atau bentuk pemerasan lainnya. Tindakan demikian jelas-jelas mematikan usaha Pemohon dan membunuh karakter pemohon sebagai bangsa bahari, serta aparat penegak hukum dianggap telah melakukan pelanggaran terhadap hak dan kewenangan konstitusi Pemohon serta melanggar hak sasi manusia; Sebelum lahirnya UU Kehutanan, Pemohon dapat melakukan proses pengangkutan dalam 12 hari saja, kini setelah UU

Kehutanan berlaku, maka proses pengangkutan dilakukan dhanya dalam 4 kali saja dalam satu tahun, sehingga 70% kapal Pelra menganggur, karena besarnya biaya siluman;

Hal tersebut dipandang tidak memiliki norma hukum yang benar karena tidak adanya azas keadilan yang mampu membedakan antara yang dilindungi oleh dokumen dengan yang tidak terlindungi (jumlah kelebihan kapasitas yang mungkin terjadi karena kelalaian dalam menghitung volume kayu) sebaliknya tidak diatur sanksi bagi aparat keamanan yang memaksa melakukan penghitungan ulang jika muatan kayu ternyata memiliki akurasi penghitungan sesuai dengan dokumen yang ada;

DALAM PETITUM

Maka berdasarkan hal-hal tersebut di atas, kami mohon kepada Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia Yang Terhormat berkenan memutus:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h Undang-undang Nomor 41 tahun 1999 tentang Kehutanan, Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j Undang-undang Nomor 41 tahun 1999 tentang Kehutanan, Pasal 78 ayat (15) Undang-undang Nomor 41 tahun 1999 tentang Kehutanan, dan Penjelasan Pasal 78 ayat (15) Undang-undang Nomor 41 tahun 1999 tentang Kehutanan, adalah bertentangan dengan UUD 1945;
3. Menyatakan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat atas Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h Undang-undang No. 41 tahun 1999 tentang Kehutanan khusus pada kalimat: *“maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti”*;
4. Menyatakan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat atas Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j Undang-undang No. 41 tahun 1999 tentang Kehutanan, khusus pada kata : *“kapal”*;

5. Menyatakan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat atas Pasal 78 ayat (15) Undang-undang Nomor 41 tahun 1999 tentang Kehutanan, khusus pada kata: "*termasuk alat angkutnya*";
6. Menyatakan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat atas Penjelasan Pasal 78 ayat (15) Undang-undang Nomor 41 tahun 1999 tentang Kehutanan khusus pada kata: "*kapal*"

Menimbang untuk menguatkan dalil-dalil permohonannya para Pemohon mengajukan bukti-bukti sebagai berikut :

- o Bukti P- 1 : Foto copy Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan;
- o Bukti P- 2 : Foto copy Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;
- o Bukti P- 3 : Foto copy Keputusan Bersama Menteri Perhubungan, Menteri Kehutanan Dan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan Nomor :KM 3 Tahun 2003, Nomor 22/KPTS-II2003,Nomor 33/MPP/Kep/1/2003 tentang Pengawasan Pengangkutan Kayu melalui Pelabuhan, ditetapkan di Jakarta tanggal 22 Januari 2003;
- o Bukti P- 4 : Foto copy Laporan Akhir Tim Perumusan Harmonisasi Hukum tentang Penyempurnaan UU No. 5 Tahun 1967 tentang Kehutanan disusun oleh Tim dibawah Pimpinan Suparno, SH;
- o Bukti P- 5 : Foto copy Anggaran Dasar Dan Anggaran Rumah Tangga PELRA, Pokok-Pokok Rencana Kerja DPP PELRA Periode 2004-2009;
- o Bukti P – 6 : VCD;
- o Bukti P- 7 : Foto copy Hasil Musyawarah Nasional X Pelra;

Menimbang bahwa persidangan pada hari Selasa tanggal 7 Juni 2005 dan hari Rabu tanggal 22 Juni 2005 Pemohon tetap pada pokok-pokok permohonannya;

Menimbang bahwa persidangan pada hari Rabu tanggal 27 Juli 2005 untuk menguatkan permohonan pemohon mengajukan satu (1) Ahli dan dua (2) saksi yang menerangkan dibawah sumpah :

AHLI PEMOHON :
Drs. ABDUL KADIR JAELANI

- Bahwa mengenai Surat Izin Berlayar (SIB), sudah diatur dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 bahwa semua kapal yang akan berlayar harus memperoleh Surat Ijin Berlayar (SIB) dari syahbandar, sedangkan mengenai dokumen Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH) dikeluarkan oleh Departemen Kehutanan.
- Bahwa mengenai Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH) itu adalah bukan dokumen angkutan melainkan dokumen barang, yaitu urusannya pemilik barang. Setiap kapal menurut undang-undang apabila masuk ke pelabuhan dokumen kapal diserahkan kepada syahbandar. Dan isi dokumen kapal dilihat surat ukur, surat kebangsaan dan lain-lainnya serta melihat surat-surat lainnya apa masih berlaku atau tidak. Kalau masih berlaku, maka dinyatakan kapal itu layak laut. Apabila kapal itu sudah dinyatakan layak laut maka tidak ada kewajiban syahbandar untuk menahan kapal itu, harus diberikan surat izin berlayar yaitu namanya *cruise out* atau *cruise in*.
- Bahwa ada dua (2) syarat untuk kapal pengangkut barang, pertama apakah kapal itu layak laut atau tidak serta dokumen-dokumen kapal itu semua masih berlaku atau tidak. Kemudian mengenai muatannya, kapal tidak boleh melebihi dari pada ukuran yang ditentukan.
- Bahwa biasanya barang-barang yang diangkut kapal kayu namanya soft rough timber atau papan kasar, itu keluar dari pabrik dan dari pabrik itulah diangkut melalui pelabuhan yang terdekat dari perairan. Kapal yang dipergunakan adalah kapal-kapal kecil atau kloto dari industri /dari tempat penggergajian, biasanya adanya *rijde* transport, yaitu angkutan jalan dekat kapal. Kapal ini tidak termasuk organisasi

terikat, karena punya organisasi yang namanya Gapasdap (Gabungan Ferry dan Angkutan Sungai)

- Bahwa menurut ahli, kapal untuk mengangkut hasil dari kejahatan tidak boleh diangkut.,
- Bahwa menurut pengamatan ahli UU Kehutanan jika dikaitkan dengan UU Pelayaran tidak tepat karena kapal tidak merusak hutan dan tidak mengganggu hutan. Hal yang kedua, jika dikaitkan dengan SKSHH sebagai dokumen barang juga tidak tepat, karena menurut undang-undang hanya *conosmen*..
- Bahwa menurut ahli di dalam undang-undang tidak ada penjelasannya termasuk kapal Pelra, tetapi tetap berpegang pada Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 serta juga me-*refer* Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992. Dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tidak me-*refer* Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 sehingga kami beranggapan bahwa itu tidak termasuk dalam ketentuan.

SAKSI PEMOHON :
H. ABDUL RAHIM PAITA

- Bahwa saksi adalah mengusahakan pengangkut kayu.
- Bahwa mulai peninggalan nenek moyang, orang tua saksi menekuni angkutan kayu pelayaran rakyat dan hasilnya bisa menghidupi keluarga. Itu dilakukan setelah orang tua saksi meninggal dunia kira-kira Tahun 1970 dan yang meneruskan usah angkutan perahu layar.
- Bahwa sebelum lahirnya UU Kehutanan Nomor 41 Tahun 1999, frekuensi atau kunjungan kapal saksi kurang lebih satu bulan, satu kali jalan. Namun, setelah lahirnya Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999, dua bulan sampai tiga bulan baru bisa kembali ke pelabuhan muat. Itulah yang banyak merugikan setelah lahirnya Undang-undang Nomor

41 Tahun 1999. Setelah adanya undang-undang ini, mempersulit bagi saksi untuk mengangkut barang. Karena saksi tidak tahu ada undang-undang yang pelaksanaannya di lapangan harus dilengkapi SKSHH. Itulah yang menyulitkan saksi. Sedangkan pemilik kayu yang lain kadang-kadang kesulitan memperoleh surat SKSHH tersebut.

- Bahwa *conosmen* adalah perjanjian antara penyewa dengan yang menyewakan sesuai kesepakatan bersama serta mencantumkan alamat pengirim dan alamat yang menerima harus jelas. *Conosmen* ditandatangani dan disaksikan oleh pelayaran yang mengageni di pelabuhan muat.

Setelah sewa kapal sudah di sepakati kedua belah pihak dan uang persekot sudah diterima maka barang diangkut sampai pelabuhan tujuan kurang lebih tiga hari lamanya, setelah itu dibongkar barang muatannya dengan keadaan utuh dan tidak kurang. Apabila di dalam *conosmen* ada barang yang kurang atau rusak, saksi yang bertanggungjawab dan menggantinya sesuai dengan harga pasar di pelabuhan tujuan.

- Bahwa manifest harus sesuai dengan *conosmen karena ini* yang lebih lengkap dan mendetail sekali seperti alamat dan orangnya, sedangkan kalau manifest hanya menyebutkan garis besarnya saja seperti jumlah *koli*, dan besar.

Kalau ada perbedaan biasanya ada surat tambahan susulan dari pemilik barang. Apabila di dalam manifest tidak tercantum/tidak terdapat keterangan barangnya, maka dikatakan barang tersebut barang curian. Supaya tidak terjadi hal semacam itu maka pemilik barang langsung mengusulkan untuk membuat keterangan tambahan secara tertulis dari pada agen dan ditanda tangani oleh pemilik barang.

- Bahwa setelah adanya Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang kehutanan, sering kapal-kapal yang berlayar selalu dicurigai dan terjadi penyetopan-penyetopan kapal sehingga menghambat perjalanan.

Kalau terjadi penyetopan-penyetopan kapal, maka kapal dan anak buah kapal dibawa ke tempat yang aman untuk diperiksa dan ditanya macam-macam, kadang-kadang ditahan 1x24 jam dengan alasan untuk mengecek kebenarannya, SKSHH-nya palsu atau tidak.

Saksi Dari Pemohon:

ABDUL RAHIM

- Bahwa barang yang selama ini yang di angkut saksi tidak pernah mengangkut kayu gelondongan, hanyalah mengangkut barang-barang jadi (barang olahan) dari industri sawmill. Dari sawmill masih pakai alat angkut, istilah kalau di daerah namanya jukung. Dari pelabuhan di angkut dengan jukung dan terima di pelabuhan. Jadi, barang-barang yang saksi angkut adalah barang-barang jadi.

- Bahwa tentang keadaan pelayaran sesudah adanya ketentuan Undang-undang tentang Kehutanan saksi mengalami keresahan. Sebab saksi sebagai pengangkut barang dan menyewakan kapalnya kepada pemilik barang, tidak tahu adanya ketentuan-ketentuan lain kalau barang yang diangkut harus ada SKSHH. Sedangkan SKSHH menurut Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 adalah urusan pemilik barang. Hal yang saksi tahu sebagai pengangkut hanyalah dapat SIB dari Syahbandar.

- Bahwa dengan adanya Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 usaha saksi sampai sekarang tidak ada/jarang, istilah di lapangan *Senin-Kamis*, sebab trauma dengan gangguan oknum-oknum di lapangan. Dengan adanya ketentuan itu akhirnya saksi susah mendapat muatan dari hasil hutan. Setahu saksi Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 adalah menyangkut masalah kehutanan. Sedangkan saksi hanya mengetahui Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Menimbang bahwa pada hari Rabu tanggal 03 Agustus 2005 Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi telah menerima kesimpulan tertulis dari pemohon dan masuk dalam berkas permohonan Pemohon;

Menimbang bahwa pada hari Rabu tanggal 03 Agustus 2005 Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi telah menerima pula keterangan tambahan dari ahli Pemohon (Abdul Kadir Jaelani) sebagai berikut :

I. KAPAL

MENSETARAKAN (MENYAMAKAN) KAPAL dengan :

1. Buldozer, truk, logging truk, trailer.
2. Alat -alat berat.
 - a. Undang-undang Nomor 41 tahun 1999 tentang kehutanan pasal 50 ayat 3 huruf j berbunyi yang dimaksud dengan alat-alat berat untuk mengangkut antara lain: traktor. bulldozer, truk, crane, tongkang, perahu kelotok, helikopter, jeep dan kapal.
 - b. Penjelasan Pasal 78 ayat (15) yang termasuk alat angkut antara lain kapal, tongkang, truk, trailer, ponton, tugboat, perahu layar, helikopter, dan lain-lain.
 - c. Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j berbunyi, membawa alat - alat berat dan atau alat-alat lainnya yang lazim atau patut diduga dapat digunakan untuk mengangkut hasil hutan didalam kawasan hutan tanpa izin dari pejabat yang berwenang.

Kapal yang diatur dalam :

1. KUHD Pasal 309 dan Pasal 310 (definisi kapal) kapal taut adalah semua kapal yang dipakai dilaut.
2. KUHD Pasal 341 (nakhoda).
3. KUHD Pasal 347 (surat –surat kapal).
4. KUHD Pasal 357 (wewenang nakhoda).
5. KUHD Pasal 370, Pasal 371, Pasal 375 (ABK).
6. KUHD Pasal 545 (masuk kapal izin nakhoda).
7. KUHD Pasal 314 ayat (31) (hipotik)
8. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran :
 - a. Pasal 1 ayat (2) berbunyi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis apapun.
 - b. Pasal 52.
 - c. Pasal 55.
 - d. Pasal 40 ayat (2) (SIB)

II. DOKUMEN MUATAN (KONOSEMEN) disandingkan SKSHH.

1. Undang-undang Nomor 41 tahun 1999 tentang Kehutanan.
 - a. Pasal 50 ayat (3) *huruf h* berbunyi mengangkut, menguasai atau memiliki hasil hutan yang tidak dilengkapi dengan bersama-sama dengan surat keterangan sahnya hasil hutan.
2. KUHD Pasal 506 konosemen sebagai pejanjian surat angkut.

III MERUSAK KAWASAN HUTAN DISETARAKAN ALAT-ALAT BERAT.

IV. PENDAPAT

1. Berdasarkan keterangan diatas maka kapal tidak dapat dikategorikan dalam Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 karena kapal selalu diair.
2. Kapal diatur dalam KUHD dan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 yang tidak direferensikan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 yang tersebut kemudian dari Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992, maka pasal merugikan kapal perlu dicabut.
3. Kapal tidak masuk kawasan hutan.
4. Kawasan Hutan dan pengangkutan kawasan hutan tidak jelas area kawasan dan angkutan mulai dari mana perlu dibuat PP atas hal ini.
5. SKSHH bukan dokumen barang diatas kapal, SKSHH hanya surat keterangan dari kawasan hutan sampai sawmill, bertentangan dengan KUHD dan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 perlu diberikan penjelasan dalam PP.
6. Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 dibuat tergesa-gesa karena penulisan contoh ditulis truck kemudian penjelasan lain ditulis truk, holicopter dipenjelasan lain ditulis holicopter.

V KESIMPULAN / SARAN

1. Kapal.
2. SKSHH.
3. Kawasan hutan.
4. Awal angkutan dikawasan hutan sampai ke sawmill perlu dibuat peraturan pemerintah penjeiasannya yang tidak bertentangan dengan

KUHD dan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Menimbang bahwa pada hari Rabu tanggal 27 Juli 2005 Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi telah menerima satu (1) bendel berjudul Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat Indonesia dari Pemohon dan di masukkan dalam berkas permohonan Pemohon;

Menimbang bahwa pada hari Selasa tanggal 9 Agustus 2005 Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi telah menerima keterangan tertulis tambahan ahli Pemohon (Ir. Sarwono Kusumaatmadja) sebagai berikut :

1. Bahwa sepanjang pengetahuan ahli, kapal PELRA telah menjadikan kayu sebagai komoditas utama untuk menjaga kesinambungan usaha pengangkutan kapal-kapal PELRA.
2. Bahwa dalam hal sebagaimana poin 1 pengangkutan kapal kayu PELRA hanya mengangkut jenis kayu olahan (kayu hasil industri dan bukan dalam bentuk los) oleh karena kapal PELRA adalah pengangkut perdagangan kayu dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan berdasarkan pesanan (carter oleh pemilik kayu).
3. Bahwa ternyata menurut Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 kapal-kapal PELRA telah dipersamakan seakan-akan juga sebagai pemilik kayu yang diangkutnya sehingga dalam hal terjadi ketidak absahan SKSHH pengangkut (pemilik kapal PELRA) bertanggung jawab dan dianggap sebagai pelaku illegal logging.
4. Bahwa fakta sesungguhnya adalah ijin pengangkutan kapal-kapal PELRA diterbitkan oleh administrasi pelabuhan/Syahbandar dalam bentuk Surat Ijin Berlayar (SIB) setelah kapal PELRA dianggap laik laut. Adapun mengenai volume barang yang diangkut oleh kapal PELRA keseluruhannya tanpa dikurangi/dilebihkan dituangkan dalam manifest.
5. Bahwa tentang kerjasama pengangkutan antar pemilik kayu dengan pemilik kapal PELRA dituangkan dalam suatu konosemen, dimana dalam konosemen tegas dinyatakan pemilik kayu bertanggung

jawab terhadap segala ijin yang diperlukan (Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan/SKSHH) sebagai syarat kepemilikan penguasaan atas kayu milik pemilik kayu.

6. Bahwa SKSHH ini diusahakan oleh pemilik barang dan bukan oleh pemilik kapal PELRA seharusnya berdasarkan rezim hukum pelayaran kapal PELRA tidak bertanggung terhadap SKSHH sehingga pemilik kapal PELRA tidak dapat dipersamakan dan dipersalahkan oleh karena SKSHH yang dimiliki oleh pemilik kayu tidak lengkap.
7. Bahwa kapal PELRA hanya bertindak sebagai pengangkut yang ijinnya tunduk pada rezim hukum pelayaran, sedangkan kayu-kayu yang diangkut kapal PELRA ijinnya tunduk pada UU Kehutanan dimana diperlukan SKSHH terhadap kayu tersebut.
8. Bahwa praktek selama ini pemilik kapal PELRA selaku pengangkut telah dipersamakan juga sebagai pemilik kayu apabila dalam suatu penangkapan pemilik kayu tidak dapat ditemukan, padahal berdasarkan rezim hukum pelayaran pemilik kapal hanya bekerja semata-mata sebagai pengangkut dan bukan sebagai pemilik barang yang diangkut.

Menimbang bahwa pada hari Selasa tanggal 16 Agustus 2005 Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi telah menerima keterangan Tertulis Pemerintah sebagai berikut :

A. LATAR BELAKANG

Hutan sebagai karunia dan amanah Tuhan Yang Maha Esa yang dianugerahkan kepada bangsa Indonesia merupakan kekayaan alam yang tak ternilai harganya, wajib disyukuri. Karunia yang diberikan Nya, dipandang sebagai amanah, karenanya hutan harus diurus dan dimanfaatkan dengan akhlak mulia dalam rangka beribadah, sebagai perwujudan rasa syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa.

Hutan sebagai salah satu sektor sumber daya pendukung pembiayaan pembangunan nasional yang memiliki manfaat yang nyata bagi kehidupan dan penghidupan bangsa Indonesia pada umumnya. Karena

itu hutan harus dikelola, dilindungi dan dimanfaatkan secara benar dan berkesinambungan bagi kesejahteraan masyarakat seluas-luasnya.

Hutan selain memiliki manfaat ekonomi dalam menopang pembangunan nasional, juga memberikan manfaat yang besar bagi kelangsungan dan keseimbangan hubungan antara makhluk Tuhan Yang Maha Esa yang ada di bumi (utamanya manusia) dengan lingkungannya. Karena itu keberadaan dan kelestarian hutan secara keseluruhan harus dijaga dan dilindungi secara sungguh-sungguh.

Hutan juga dapat menghasilkan berbagai sumber daya atau yang disebut Sumber Daya Hutan yang mempunyai peran penting dalam penyediaan bahan baku bagi bermacam-macam kegiatan industri, disisi lain hutan juga dapat menghasilkan berbagai macam hasil hutan baik yang bersifat alami maupun yang diusahakan secara massal, yang pada gilirannya dapat menciptakan lapangan dan kesempatan kerja bagi masyarakat disekitarnya maupun masyarakat secara keseluruhan.

Indonesia sebagai salah satu negara di dunia yang memiliki kawasan hutan yang cukup luas, selain itu hutan Indonesia juga memiliki keanekaragaman hasil hutan, salah satu hasil hutan Indonesia yang cukup berlimpah adalah berbagai macam jenis kayu utamanya kayu-kayu untuk bahan-bahan industri, rumah tangga maupun kayu untuk kerajinan (*souvenir*) dan lain sebagainya.

Dalam rangka memperoleh manfaat yang optimal dari pengolahan dan pengelolaan hasil hutan bagi kesejahteraan masyarakat, pada dasarnya kawasan hutan dapat dikelola dan dimanfaatkan semaksimal mungkin dengan tetap memperhatikan sifat, karakteristik dan kerentanan kawasan hutan tersebut, juga pengelolaan dan pemanfaatan kawasan hutan harus disesuaikan dengan fungsi pokok hutan yaitu fungsi konservasi, fungsi lindung dan fungsi produksi.

Sumber daya hutan dan hasil hutan khususnya jenis kayu (kayu jati, kayu meranti, kayu kamper, kayu besi, kayu sengon dan masih banyak lainnya) jumlahnya cukup banyak dan berlimpah, tetapi dari tahun ke tahun jumlahnya semakin berkurang bahkan nyaris habis dan punah, hal ini dikarenakan adanya pemanfaatan, pengelolaan dan eksploitasi sumber daya hutan dan hasil hutan yang secara membabi buta.

Pencurian dan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) yang terjadi hampir diseluruh wilayah hutan Indonesia, dipandang sebagai salah satu faktor penyebab gundul dan rusaknya hutan Indonesia, *illegal logging* juga telah merugikan pendapatan keuangan negara yang jumlahnya milyaran rupiah, bahkan trilyunan rupiah.

Pemerintah memandang perlu untuk melakukan pencegahan dan penegakan hukum bagi para pelaku dan para pihak terkait yang patut diduga terlibat dalam penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) tersebut tanpa pandang bulu, hal ini dilakukan agar kerusakan hutan yang semakin parah dapat dicegah.

B. LINGKUP YANG DIATUR

Agar pelaksanaan pemanfaatan dan pengurusan hutan dapat mencapai tujuan dan sasaran yang diharapkan, maka Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib melakukan pengawasan terhadap hutan. Selain itu masyarakat juga diharapkan ikut berperan aktif ikut serta melakukan pengawasan, baik peruntukan hasil hutan, pengelolaan hasil hutan sampai kepada pembangunan kembali hutan, agar sesuai dengan rencana peruntukan hutan maupun hasil hutan itu sendiri.

Peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kehutanan telah tertuang dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1967 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Kehutanan yang telah diganti dengan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-

undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang. Selain itu juga diatur dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumberdaya Hayati dan Ekosistemnya.

Bahwa dalam Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi Undang-undang telah diatur secara rinci mengenai status dan fungsi hutan, pengurusan hutan, perencanaan kehutanan, pengelolaan hutan, penelitian dan pengembangan, pendidikan dan latihan serta penyuluhan kehutanan, distribusi kewenangan, peran serta masyarakat hukum adat dan masyarakat umum, tentang gugatan *class action*, tentang penyelesaian sengketa kehutanan, tentang pengawasan sampai dengan ketentuan-ketentuan pidana.

Sehingga dapat dikatakan kedua undang-undang ini dipandang sudah cukup memberikan landasan hukum yang kokoh dan lengkap bagi kelestarian dan pembangunan hutan pada umumnya.

C. KOMITMEN PEMERINTAH DALAM PEMBERANTASAN *ILLEGAL LOGING* DI INDONESIA

1. Penyedundupan Kayu Illegal.

Dalam perkembangannya tindak kejahatan kehutanan berupa pencurian dan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) menjadi kejahatan yang terorganisasi (*organized crime*), sehingga dapat dikatakan dan dianggap setara dengan kejahatan yang luar biasa (*extra ordinary crime*), yang juga diduga melibatkan peran keterlibatan

oknum aparat pemerintah pusat dan daerah, oknum aparat keamanan yang seringkali menjadi pelindung kejahatan (*backing*), juga oknum aparat penegak hukum lainnya yang juga seringkali memberikan bantuan dan kemudahan-kemudahan terhadap para pelaku pencurian dan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) tersebut.

Hasil hutan berupa kayu, baik yang berasal dari Hak Pengelolaan Hutan (HPH) maupun areal Ijin Pemanfaatan Kayu untuk sampai kepada industri maupun pelabuhan tujuan memerlukan sarana angkutan, yang sebagian besar menggunakan transportasi air/laut, antara lain menggunakan Kapal, tongkang, perahu klotok dan lain sebagainya.

Dari hasil investigasi di lapangan, dan dalam kasus-kasus yang sudah terjadi menunjukkan bahwa pengangkutan hasil hutan berupa kayu, pada umumnya terdapat penyimpangan penggunaan dokumen, antara lain kayu dilengkapi dengan dokumen Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (untuk selanjutnya disingkat SKSHH) asli tetapi palsu (aspal), volume kayu yang diangkut melebihi volume yang ada dalam SKSHH, dokumen SKSHH disusulkan kemudian, bahkan tanpa dilengkapi dengan dokumen SKSHH.

Hasil operasi intelijen menunjukkan bahwa pencurian dan penyelundupan kayu illegal dan peredarannya (*illegal logging*) ke luar negeri sampai saat ini masih marak terjadi. Penyelundupan kayu ke luar negeri dilakukan baik di darat, di daerah perbatasan (misalnya diperbatasan Kalimantan dengan negara lain), maupun di perairan laut dengan menggunakan kapal, tongkang dan perahu klotok yang tingkat, volume dan frekuensinya sangat besar.

Sebagian besar pencurian dan penyelundupan kayu illegal ke luar negeri, diangkut melalui perairan laut baik menggunakan kapalkapal berukuran kecil (misalnya di Riau dengan menyelundupkan kayu illegal ke Malaysia), juga menggunakan kapal-kapal yang bertonase besar antara lain

terjadi di Papua dan Kalimantan yang pada umumnya diselundupkan ke China, Vietnam dan negara-negara lainnya.

2. Kebijakan Pemerintah yang telah dikeluarkan dalam rangka pemberantasan *Illegal Logging*.

- a. SK No. 456/Menhut-VII/2005 tanggal 29 Nopember 2004 tentang 5(lima) Kebijakan prioritas bidang kehutanan dalam program kabinet pembangunan nasional kabinet Indonesia bersatu.

Pemberantasan pencurian kayu di hutan negara dan perdagangan kayu illegal, merupakan prioritas pertama dalam kebijakan tersebut.

- b. Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2005 tentang Pemberantasan penebangan kayu secara illegal di kawasan hutan dan peredarannya di seluruh wilayah Republik Indonesia.

Dalam Instruksi Presiden tersebut memerintahkan kepada 12(dua belas) institusi pemerintahan antara lain: Menteri Kehutanan termasuk didalamnya Menteri Perhubungan, Jaksa Agung, KAPOLRI, Panglima TNI, Kepala Badan Intelijen Negara, Gubernur seluruh Indonesia, dan Bupati/wali kota seluruh Indonesia, untuk melakukan percepatan pemberantasan penebangan kayu secara illegal (*illegal logging*) di kawasan hutan an peredarannya di seluruh wilayah Indonesia, yang antara lain melalui kegiatan mengangkut, menguasai atau memiliki hasil hutan kayu yang tidak dilengkapi bersama-sama dengan surat keterangan sahnya hasil hutan.

Selain itu juga memerintahkan untuk penanganan sesegera mungkin terhadap barang bukti hasil operasi pemberantasan penebangan kayu secara ilegal di kawasan hutan dan peredarannya di seluruh wilayah Republik Indonesia dan atau

alat-alat bukti lain yang digunakan dalam kejahatan dan atau alat angkutnya untuk penyelamatan nilai ekonomisnya.

Dalam Instruksi Presiden tersebut secara khusus memerintahkan kepada Menteri Perhubungan, antara lain untuk menindak tegas perusahaan pengangkutan dan pelayaran yang mengangkut kayu hasil pencurian dan penebangan kayu secara illegal (*illegal logging*), yaitu dengan mencabut izin usaha perusahaan pelayaran sesuai ketentuan yang berlaku.

c. Penyelenggaraan Operasi Wanabahari.

Penyelenggaraan Operasi Wanabahari ini didasarkan pada perjanjian kerjasama antara Direktorat Perlindungan Hutan dan Konservasi Alam dengan Tentara Nasional Indonesia, Angkatan Laut Nomor: 1341/DJ-IV/LH/2001, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut Nomor: R/766/XII/01/SOPS.

Salah satu sasaran prioritas dalam Operasi tersebut adalah penyelundupan kayu melalui perairan Indonesia terutama di daerah perairan yang berbatasan dengan negara lain.

d. Penyelenggaraan Operasi Wanalaga.

Penyelenggaraan Operasi Wanalaga ini didasarkan pada Perjanjian Kerjasama antara Direktur Jenderal Perlindungan Hutan dan Konservasi Alam Departemen Kehutanan dengan Deputi KAPOLRI Bidang Operasional tentang Penyelenggaraan Operasi Wanalaga.

Kerjasama ini dalam bentuk operasi pengamanan hutan khususnya penebangan liar dan peredaran hasil hutan illegal (*illegal logging*).

Prioritas Operasi wanalaga tersebut antara lain :

- 1) penyelundupan kayu terutama di daerah perbatasan;
- 2) pengangkutan kayu tanpa dan tidak bersama dengan dokumen Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH);
- 3) peralatan pembalakan (seperti *chainsaw* dan *dozer*), pengangkutan (seperti kapal, truk dan rel kereta api).

e. Operasi Hutan Lestari II.

Operasi Hutan Lestari II yang digelar di seluruh Indonesia yang dilaksanakan mulai Maret 2005 telah membuahkan hasil yang cukup sukses, di beberapa daerah operasi ini dapat menekan dan mengurangi volume pencurian dan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*).

Dari berbagai kebijakan pemerintah tersebut diatas, dalam memerangi dan memberantas pencurian dan penebangan kayu secara illegal serta peredarannya (*illegal logging*), telah menunjukkan hasil yang cukup menggembirakan dan telah memberikan nilai tambah bagi pemasukan dan pendapatan keuangan negara. Misalnya di wilayah Papua, melalui Operasi Hutan Lestari ini telah berhasil memasukan ke kas negara sebesar Rp. 380 miliar (tiga ratus delapan puluh miliar) rupiah.

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PARA PEMOHON

Sesuai dengan ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, ditentukan bahwa Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia;
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara.

Ketentuan di atas dipertegas dalam penjelasannya, bahwa yang dimaksud dengan "hak konstitusional" adalah hak-hak yang diatur dalam UUD 1945.

Lebih lanjut Mahkamah Konstitusi RI telah memberikan pengertian dan batasan tentang kerugian konstitusional yang timbul karena berlakunya satu undang-undang, menurut ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, harus memenuhi 5 (lima) syarat (*vide* Putusan Perkara Nomor 006/PUU-III/2005 dan Perkara Nomor 010/PUU-III/2005) yaitu sebagai berikut:

- a. adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- b. bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji;
- c. bahwa kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.

Bahwa menurut anggapan Pemohon, dalam permohonannya mendalilkan bahwa hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan dengan diundangkannya Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang, utamanya terhadap implementasi Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h; Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j; Pasal 78 ayat (15) beserta Penjelasannya.

Sebagaimana disampaikan oleh Pemohon bahwa dengan keberlakuan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, maka para pengusaha angkutan pelayaran rakyat telah dirugikan baik materiil maupun imaterial atau tegasnya para pengusaha angkutan pelayaran rakyat telah dicap (*labeling*) sebagai pihak pelaku penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*), sehingga patut dipertanyakan apakah benar telah terjadi kerugian konstitusional yang nyata dan apakah terdapat adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang *aquo*.

Pemerintah beranggapan bahwa argumentasi yang disampaikan oleh Pemohon dalam permohonan pengujian undang-undang *aquo*, sama sekali tidak terkait dengan konstitusionalitas keberlakuan satu undang-undang terhadap UUD 1945.

Juga patut dipertanyakan, apakah benar Pemohon telah mewakili masyarakat pemilik armada pelayaran rakyat yang jumlahnya mencapai puluhan ribu di seluruh Indonesia, bahkan *stakeholder* yang terlibat dalam usaha pelayaran rakyat dapat mencapai jutaan orang. Pada kenyataannya Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat (PERLA) hanya memiliki anggota 678 (enam ratus tujuh puluh delapan) di seluruh Indonesia, hal ini bukan jumlah yang signifikan untuk mengatasnamakan dirinya sebagai mewakili untuk semua, hal lain yang perlu diketahui bahwa pengusaha angkutan pelayaran rakyat tidak hanya bergerak dalam bidang angkutan kayu semata, tetapi tersebar dalam berbagai macam moda angkutan yang disesuaikan dengan kebutuhan suatu daerah tertentu.

Terhadap pemeriksaan, penangkapan dan penahanan kapal pengangkut kayu milik pengusaha angkutan pelayaran rakyat oleh petugas (pengawas pelayaran dan Kepolisian) adalah terhadap kapal-kapal yang patut diduga ikut serta (*midedader*), dan ikut terlibat dalam suatu tindak pidana kejahatan, utamanya yang terlibat dalam kejahatan pencurian dan penebangan kayu secara

illegal dan peredarannya (*illegal logging*) yang hanya melibatkan beberapa kapal dan bersifat kasuistis, juga hal tersebut merupakan kewenangan (*kompetensi*) penegakan dalam lapangan hukum pidana.

Sehingga patut dipertanyakan kepada Pemohon baik yang bertindak sebagai perorangan maupun sebagai badan hukum privat, kerugian konstitusional yang mana? Apakah perorangan sebagai pengusaha dan pemilik kapal angkutan pelayaran rakyat secara keseluruhan, dan apakah badan hukum privatnya itu sendiri, para pengurusnya atau para anggotanya dari Dewan Pimpinan Pusat Pesatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat (DPP-PELRA), karena Pemohon dalam permohonan pengujian undang-undang aquo tidak menyatakan secara jelas siapa yang sebenarnya dirugikan atas diberlakukannya Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang.

Dari uraian tersebut di atas, Pemerintah berpendapat bahwa kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon sebagai badan hukum privat dan perseorangan dalam permohonan pengujian ini tidak memenuhi persyaratan sebagaimana tercantum pada Pasal 51 ayat (1) Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, sehingga Pemerintah memohon agar Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima.

III. ARGUMENTASI PEMERINTAH ATAS PENGUJIAN UNDANG-UNDANG NOMOR 41 TAHUN 1999 TENTANG KEHUTANAN SEBAGAIMANA TELAH DIUBAH DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 19 TAHUN 2004 TENTANG PENETAPAN PERATURAN PEMERINTAH PENGGANTI UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2004 TENTANG PERUBAHAN ATAS UNDANG-UNDANG NOMOR 41 TAHUN 1999 TENTANG KEHUTANAN MENJADI UNDANG-UNDANG.

Sehubungan dengan anggapan Pemohon yang menyatakan bahwa ketentuan:

1. Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h sepanjang menyangkut kalimat "*.....Maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti*";
2. Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j sepanjang menyangkut kata-kata "*.....kapal*";
3. Pasal 78 ayat (15)' sepanjang menyangkut kalimat "*..... Termasuk alat angkutnya.....* "
4. Penjelasan Pasal 78 ayat (15) sepanjang menyangkut kata "*.....Kapal.....*".

Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28I ayat (3), Pasal 28 H ayat (1) dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, dapat dijelaskan sebagai berikut :

A. Keberatan Pemohon terhadap materi Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan.

Ketentuan Pasal 50 ayat (3) huruf h Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, menyatakan :

" *Setiap orang dilarang:*

a;; b.....; c.....dst

h. mengangkut, menguasai, atau memiliki has/l hutan yang tidak dilengkapi bersama-sama dengan surat keterangan sahnya has/l hutan;

i.....dst

Penjelasannya menyatakan :

Yang dimaksud dengan "dilengkapi bersama-sama" adalah bahwa pada setiap pengangkutan, penguasaan, atau pemilikan has/l hutan, pada waktu dan tempat yang sama, harus disertai dan dilengkapi surat-surat yang sah sebagai bukti.

Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya has/l hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik balk jenis, jumlah, maupun volumenya, maka hash hutan tersebut din yatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti';

Terhadap ketentuan tersebut di atas, dan dalam rangka melaksanakan perlindungan hutan dan konservasi alam, Pemerintah menerapkan berbagai macam kebijakan seperti tertuang dalam ketentuan-ketentuan seperti dibawah ini :

a. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 50 ayat(3) huruf h Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, yang menyatakan bahwa Setiap orang dilarang mengangkut, menguasai, atau memiliki hasil hutan yang tidak dilengkapi bersama-sama dengan surat keterangan sahnya hasil hutan.

b. Selanjutnya dalam penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, meyatakan bahwa yang dimaksud dengan "dilengkapi bersamasama" adalah bahwa pada setiap pengangkutan, penguasaan, atau pemilikan hasil hutan pada waktu tempat yang sama harus disertai dan dilengkapi dengan surat-surat yang sah sebagai bukti.

Kata "dilengkapi bersama-sama" dengan surat keterangan sahnya hasil hutan memberi pengertian bahwa setiap

pengangkutan, penguasaan atau pemilikan hasil hutan, pada waktu dan tempat yang sama, harus disertai dan dilengkapi surat-surat yang sah sebagai bukti.

Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah maupun volumenya maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti.

- c. Pengertian isi dokumen Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH) tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah maupun volume merupakan pengertian alternatif, artinya salah satu yang dilanggar antara lain isi dokumen SKSHH tidak sama jenisnya dengan fisik sudah dianggap tidak mempunyai surat sah sebagai bukti.
- d. Adapun latar belakang mengapa isi dokumen Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH) harus sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah maupun volume adalah mengingat untuk penerbitan SKSHH telah melalui proses penatausahaan hasil hutan mulai perencanaan produksi sampai dengan pemasaran hasil hutan. Antara lain pembuatan Laporan Hasil *Cruising* (LHC), pengesahan Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) dan pembuatan Daftar Hasil Hutan (DHH) yang seluruhnya melalui pemeriksaan (pengukuran dan pengujian hasil hutan) oleh petugas kehutanan.
Dengan telah melalui proses tersebut maka hasil hutan yang akan diangkut telah jelas baik jenis, jumlah maupun volume yang kemudian dituangkan dalam SKSHH.
- e. Selain itu perbuatan pidana (tindak pidana) pencurian dan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) telah mengakibatkan kerusakan hutan yang dapat

mengakibatkan gundulnya hutan, rusaknya ekosistem yang ada, juga berupa degradasi hutan yang terus meningkat sampai pada taraf yang sangat mengkhawatirkan bagi kelestarian sumber daya hutan, yang berakibat semakin merosotnya hasil hutan.

Pencurian dan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) itu sendiri telah berlangsung cukup lama dan terus menerus dari waktu ke waktu, walaupun berbagai kebijakan yang ditempuh oleh Pemerintah (dari mulai Pemerintahan Orde Lama, Orde Baru sampai Orde reformasi) tapi pencurian dan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) tetap berlangsung dan sangat sulit untuk diberantas.

f. Sebagai salah satu upaya untuk memberantas pencurian dan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) antara dengan menerapkan ketentuan perundang-undangan yang cukup keras, sebagaimana tercermin dalam Pasal 50 ayat (3) huruf h Undang-undang 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan. Diharapkan dengan sanksi yang tegas dan ancaman hukum yang berat dapat memberi efek jera kepada para pelaku penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*).

g. Bahwa penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h, ditentukan apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah maupun volumenya, maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti, hal ini diperlukan untuk mengatasi atau mencegah masuknya kayu illegal pada setiap penguasaan, pengangkutan atau pemilikan baik jenis, jumlah maupun volume. Karena seringkali antara yang tercantum dalam

dokumen dengan fisik kayu akan sangat mudah diubah oleh yang mengangkut, menguasai dan memiliki hasil hutan.

h. Dengan demikian apabila pengangkutan, penguasaan atau pemilikan hasil hutan yang tidak dilengkapi atau tidak bersamasama dengan surat keterangan sahnya hasil hutan maka hasil hutan yang bersangkutan dan alat angkut yang dipergunakan termasuk kapal, setelah melalui proses peradilan dan dinyatakan bersalah, maka akan dirampas oleh negara.

B. Keberatan Pemohon terhadap materi Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan.

Ketentuan Pasal 50 ayat (3) huruf j Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, menyatakan :

" *Setiap orang dilarang :*

a.....; b.....; c.....dst

j. membawa a/at-a/at berat dan atau alat-alat lainnya yang lazim atau patut diduga akan digunakan untuk mengangkut basil hutan di dalam kawasan hutan, tanpa izin pejabat yang berwenang;

k.....Dst;

Penjelasannya menyatakan :

" *Yang dimaksud dengan alat-alat berat untuk mengangkut, antara lain betupa traktor, bulldozer, truk, logging truck, trailer, crane, tongkang, perahu klotok, helicopter, jeep, tugboat, dan kapal'*

1. Terhadap ketentuan tersebut diatas, Pemerintah dapat menyampaikan hal-hal sebagai berikut :

a. Bahwa Pada Pasal 55 ayat (1) (terdapat pada Bab VII tentang Perkapalan) Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, menyatakan" Nahkoda merupakan pimpinan di atas kapal yang mempunyai wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan

ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan yang menjadi kewajibannya".

- b. Dengan ketentuan tersebut berarti bahwa Undang-undang Pelayaran berisi ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan domain pelayaran antara lain nahkoda, pemimpin kapal dan anak buah kapal, dengan demikian wewenang penegakan hukum tanggung jawab, tidak berarti Nahoda membiarkan dan melindungi apabila kapal tersebut dipergunakan untuk melakukan kejahatan dilaut atau kapal itu dipergunakan untuk mengangkut barang-barang hasil curian dan/atau barang-barang *illegal*.

Sehingga apabila kapal yang berlayar di laut maupun jenis perairan lainnya, yang dipergunakan untuk mengangkut hasil hutan khususnya kayu yang patut diduga berasal dari penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) maka dengan sendirinya tunduk pada ketentuan Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j; Pasal 78 ayat (15) Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, dan sebagai hukum acaranya (hukum formil) untuk kepentingan pemeriksaan, penangkapan, penahanan serta penggeledahan mengacu pada ketentuan yang tercantum dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

2. Bukti bahwa kapal sebagai alat angkut yang dominan kayu *illegal logging*.

Salah satu modus penyelundupan kayu di wilayah perairan laut selain diangkut langsung menuju luar negeri juga terdapat kapal besar di tengah laut yang menampung kayu-kayu yang diangkut dengan menggunakan kapal-kapal berukuran kecil clan Kalimantan, Jawa, Sumatera, Sulawesi, Papua dan Maluku yang kemudian diselundupkan ke luar negeri.

Pada kasus penangkapan 3 (tiga) kapal asing di perairan Teluk Kumai, propinsi Kalimantan Tengah tanggal 9 November 2001,

yaitu MV. Mandarin Sea berbendera Singapura dengan 26 ABK, MV. Rong Cheng berbendera China dengan 25 ABK dan MV. Fonwa Star berbendera Hongkong dengan 28 ABK yang mengangkut kayu yang tidak disertai dengan dokumen Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH), terdapat perdebatan terhadap sangkaan kepada nakhoda kapal dan kapal itu sendiri. Hal ini berkaitan dengan penterjemaahan terhadap implementasi Pasal 50 ayat (3) huruf h Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan. Bahwa Penyidik POLRI dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Saksi Ahli menganggap belum dapat dikenakan tuntutan kepada nakhoda dan kapal (karena belum lego jangkar dan menandatangani bukti penerimaan barang). Dipihak lain Tentara Nasional Indonesia (TNI AL), Departemen Kehutanan , Meneg Lingkungan Hidup dan Binkum POLRI menganggap bahwa sudah dapat dikenakan tuntutan terhadap nakhoda kapal dan kapal tersebut, walaupun pada akhirnya terhadap kasus ini telah dihentikan dan diterbitkan Surat Penghentian Penyidikan (SP3).

Pada tahun 2003 dari Operasi Wanabahari telah ditangani 133 (seratus tiga puluh tiga) kasus penangkapan kapal yang diduga mengangkut kayu illegal, maupun kapal-kapal yang digunakan untuk menyelundupkan kayu illegal ke luar negeri. Seperti data dalam tabel dibawah ini:

JML KASUS	BARANG BUKTI KAYU	PROSES HUKUM	KET
133	44.944 M3 + 263 TON + 3.923 BTG + 1.330 KARUNG (MEDANG)	SIDIK = 31 P.21 = 5 VONIS = 6	

Dari beberapa hasil operasi pada tahun 2004 menunjukkan bahwa Kapal merupakan alai angkut yang dominan dalam kasus

pencurian dan penebangan kayu secara illegal (*illegal logging*), antara lain:

- b. Penangkapan MV. Bravery Falcon di perairan Pulau Daram (Papua) yang mengangkut kayu merbau yang berasal dari Papua sebanyak 17.000 m³.
- c. Penangkapan kapal Heng Li di perairan Papua yang memuat kayu log jenis merbau sejumlah 737 batang (sekitar 4000 m³).
- d. Penangkapan 15 orang warga Negara Malaysia sebagai pelaku penebangan liar di Kabupaten Teluk Bintuni, dan penyitaan 60.744 m³ kayu log jenis merbau, 4 unit tug boat, 3 unit tongkang, 117 alat berat sebagai barang bukti (BB) dan saat ini dalam proses persidangan di Papua, sedangkan cukongnya dalam status DPO.
- e. Penangkapan KM. Bunga Mawar yang mengangkut 393 m³ kayu di laut Sorenarwa Selatan Pulau Biak yang diduga akan diselundupkan keluar negeri.
- f. Penangkapan kapal berisi kayu gergajian :
 - KM. CARAKA JAYA NIAGA III-23 yang memuat kayu 34 kontainer tanpa SKSHH.
 - MV. ILOEVA yang memuat kayu 48 kontainer, diduga bermuatan lebih (sebagian tidak ada SKSHH-nya).
- g. Penangkapan kapal klotok dengan muatan diduga kayu ramin dengan dokumen SKSHH kayu agathis sebanyak 827 keping = Penangkapan 18,0040 m³.
- h. Kapal Mirna Rijeka berbendera Kroasia (dengan ABK berkebangsaan Kroasia) di perairan Teluk Wondama, Irian Jaya Barat tanpa dokumen SKSHH.
- i. Tangkapan PGK-IV.6/TBK (TNI AL Dumai) terhadap penangkapan 15 kapal motor tahun 2005 tanpa dilengkapi dokumen SKSHH.

- j. Penangkapan Kapal Motor Sinar Terang, yang membawa kayu sekitar 120 m³, diduga akan menuju Pelabuhan Sematan, Serawak Malaysia.

C. Keberatan Pemohon terhadap materi Pasal 78 ayat (15) Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan.

Ketentuan Pasal 78 angka (15) Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, menyatakan :

" Semua hasil hutan dari hasil kejahatan dan pelanggaran dan atau a/at-alat termasuk alat angkutnya yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dan atau pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam pasal ini dirampas untuk Negara"

Penjelasannya menyatakan :

Yang termasuk alat angkut antara lain kapal, tongkang, truk, trailer, ponton, tugboat, perahu layar, helikopter dan lain-lain.

Terhadap ketentuan tersebut diatas, Pemerintah dapat menyampaikan hal-hal sebagai berikut :

- a. Bahwa sesuai dengan asas suatu perundang-undangan yang bersifat umum dan berlaku mengikat terhadap seluruh rakyat Negara kesatuan Republik Indonesia. Begitu pula keberlakuan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang, juga bersifat mengikat dan berlaku umum, sehingga tidak hanya mengatur pemilik dan pengusaha angkutan pelayaran rakyat saja.
- b. Sehingga Pemerintah tidak sependapat dengan anggapan Pemohon, bahwa dengan berlakunya Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang

Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang, Pemohon telah dirugikan secara materiil maupun imateriil dan telah dicap sebagai pihak yang ikut serta dalam kegiatan *illegal logging*.

Bahwa ketentuan Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j dan penjelasan, serta Pasal 78 ayat (15) dan penjelasan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, adalah dalam rangka pemberantasan dan penegakan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*), terhadap setiap alat angkut yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang kehutanan khususnya penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) tanpa kecuali, termasuk kapal milik pengusaha pelayaran rakyat yang tergabung dalam Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat (PERLA).

Ketentuan-ketentuan tersebut di atas, dimaksudkan untuk menjamin kepastian hukum dan tertib hukum di bidang pengangkutan hasil hutan khususnya kayu.

D. Ketentuan-ketentuan Pasal 50 ayat (3) huruf h, Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j, Pasal 78 ayat (15) beserta Penjelasan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, sesuai dengan ketentuan-ketentuan pada Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP).

Bahwa ketentuan Pidana yang dicantumkan dalam Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang, telah sesuai dan mengacu pada ketentuan yang

tercantum dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), seperti hal-hal tersebut dibawah ini :

- a. dalam Pasal 39 ayat (1) KUHAP, menentukan bahwa yang dapat dikenakan penyitaan adalah:
 - Benda atau tagihan tersangka atau terdakwa yang seluruh atau sebagian diduga diperoleh dari tindak pidana atau sebagai hasil dari tindak pidana;
 - Benda yang telah dipergunakan secara langsung untuk melakukan tindak pidana atau untuk mempersiapkannya;
 - Benda yang dipergunakan untuk menghalang-halangi penyidikan tindak pidana;
 - Benda yang khusus dibuat atau diperuntukkan untuk melakukan tindak pidana;
 - Benda lain yang mempunyai hubungan langsung dengan tindak pidana yang dilakukan.

- b. Ketentuan Pasal 39 ayat (1) KUHAP tersebut di atas antara lain menentukan bahwa benda yang telah dipergunakan secara langsung untuk melakukan tindak pidana atau untuk mempersiapkannya dapat disita, hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 78 ayat (15) Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999, yang menentukan semua hasil hutan dari hasil kejahatan dan pelanggaran dan atau alat-alat termasuk alat angkutnya yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dan atau pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal ini dirampas untuk negara.

Lebih lanjut Penjelasan Pasal 78 ayat (15) disebutkan bahwa yang dimaksud alat angkut, antara lain kapal, tongkang, truk, trailer, ponton, tugboat, perahu layar, helikopter, dan lain-lain.

Dengan demikian tindakan aparat penegak hukum dalam melakukan pemeriksaan, penangkapan, penahanan, penyitaan maupun perampasan untuk negara terhadap Kapal milik pengusaha pelayaran rakyat, baik yang tergabung dalam Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat (PERLA)

maupun milik perseorangan, yang digunakan secara langsung untuk melakukan tindak pidana penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*), sudah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

- c. Penyitaan adalah serangkaian tindakan penyidik untuk mengambil alih dan atau menyimpan di bawah penguasaannya benda bergerak atau tidak bergerak, berwujud atau tidak berwujud untuk kepentingan pembuktian dalam penyidikan, penuntutan dan peradilan (Pasal 1 angka (16) KUHAP).

Perampasan adalah tindakan Hakim yang berupa putusan tambahan pada pidana pokok sebagaimana dimaksud pada Pasal 10 Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yakni mencabut dari hak kepemilikan seseorang atas benda, yang kemudian dapat dirusakkan atau dibinasakan atau dapat dijadikan sebagai milik negara.

- d. Sehingga dari ketentuan tersebut diatas, maka tindakan penyitaan atas suatu benda bergerak atau tidak bergerak yang dijadikan alat bukti oleh Penyidik dapat saja dilakukan dengan tanpa kecuali, termasuk Kapal yang digunakan untuk mengangkut kayu yang diduga sebagai hasil curian atau hasil penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*), sampai pada tindakan perampasan untuk Negara.

Dengan demikian tindakan penyidik menyita kapal (yang tergabung dalam Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat) yang digunakan sebagai alat angkut hasil penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) sudah sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, seperti dimaksud Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j dan Pasal 78 Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, dan ketentuan perundang-undangan lainnya.

Dari uraian-uraian diatas, Pemerintah tidak sependapat dengan argumentasi Pemohon yang menyatakan bahwa:

- a. Kapal pemohon tidak pernah berkaitan dengan hutan kecuali dihubungkan dengan kapal imbal, juga kapal pemohon tidak mengangkut kayu gelondongan (*log*) melainkan kayu olahan yang telah *di-clearance* oleh Dinas Kehutanan dan Sah Bandar karena menurut Pemohon telah ada Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH) dan Surat Izin Berlayar];
- b. Kapal Pemohon yang sedang berlayar, seringkali dijadikan sapi perahan dengan menangkap dan menyita kapal tersebut, menangkap dan menahan Nahkoda, dan Anak Buah Kapal (ABK) dengan alasan bertentangan dengan Pasal 50 ayat (3) Undangundang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan;
- c. Untuk berlayar dan mengangkut muatan kayu hasii hutan, maka Pemohon hanya memerlukan Surat Ijin Berlayar (SIB) dan *clearance* yang telah disahkan oleh Administrasi Pelabuhan dan Dinas Kehutanan sehingga kapal Pemohon seharusnya terbebas atas adanya ketidak cocokan dalam Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH) tersebut.

Terhadap argumentasi Pemohon tersebut diatas, Pemerintah berpendapat bahwa:

- a. Tanggung jawab pidana tersangka atau terdakwa tidak dapat dipisahkan dengan benda bergerak maupun tak bergerak yang digunakan atau untuk mempersiapkan suatu tindak pidana.
- b. Pemohon hanya berusaha untuk menghindarkan tanggungjawab pidana atas dugaan, sangkaan dan dakwaan sebagai pelaku dan/atau ikut serta dalam kegiatan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*).
- c. Jika Pemohon dan Kapal Pemohon merasa sebagai pihak yang tidak terlibat dalam tindak pidana penebangan kayu

secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*), dapat melakukan upaya dan pembelaan hukum sesuai ketentuan perundangan yang berlaku, misalnya melakukan gugatan Pra Peradilan ke pengadilan, melaporkan pihak-pihak yang melakukan pemerasan, pemaksaan kepada Kepolisian Republik Indonesia.

- d. Dalam melakukan penegakan hukum terhadap pencurian dan penebangan kayu secara illegal dan peredarannya, Pemerintah tidak pilih kasih dan pandang bulu, bahkan terhadap Pegawai Negeri Sipil pada Dinas-dinas Kehutanan di Daerah yang telah menyelewengkan dokumen Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH) telah diberikan sanksi yang cukup berat,

E. Materi Ketentuan Pasal 50 ayat (3) huruf h, Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j, Pasal 78 ayat (15) dan Penjelasan Pasal 78 ayat (15) Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan tidak bertentangan dengan UUD 45.

Dalam permohonan pengujian Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang, Pemohon menyatakan bahwa Pasal 50 ayat (3) huruf h, Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j, Pasal 78 ayat(15) beserta Penjelasannya, bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28I ayat (3), Pasal 28H ayat (1), Pasal 33 ayat (3) dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945.

Terhadap pernyataan tersebut diatas, Pemerintah dapat menyampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Pasal 27 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, menyatakan: *"segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan, dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya "*, Pasal 28D ayat (1) yang menyatakan: *" setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum"* dan Pasal 28G ayat (1) menyatakan: *" setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang dibawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi"*.

Bahwa ketentuan-ketentuan pasal tersebut diatas pada dasarnya mengatur tentang persamaan hak hukum serta hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil bagi setiap warganegara Indonesia.

Kiranya perlu dipahami, bahwa kesamaan kedudukan setiap warga Negara dalam hukum seperti yang diatur dalam pasal-pasal tersebut diatas, tentu tidak dimaksudkan untuk memberikan kepada setiap warga Negara untuk melakukan apa saja yang diinginkan tanpa memperhatikan pertimbangan moral, rambu-rambu hukum, hak orang lain serta kewenangan pemerintah selaku penyelenggara pemerintahan.

Artinya dalam upaya untuk menciptakan suatu kepastian hukum yang adil yang pada akhirnya akan mewujudkan pengakuan, jaminan dan perlindungan hak dari setiap warganegara itu sendiri, tentunya pelaksanaan hak-hak yang diberikan oleh Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28G ayat (1) harus dilakukan secara bertanggung jawab, bermoral dan tunduk pada ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 28J ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang

menyatakan : *"Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang ad/1 sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis"*.

2. Pasal 28A UUD 1945, menyatakan: *" setiap orang berhak untuk hidup serta berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya"*, Pasal 28C ayat (2) menyatakan: *" setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa, dan negaranya"*, Pasal 28 ayat (3) menyatakan: *" identitas budaya dan hak masyarakat tradisional dihormati selaras dengan perkembangan zaman dan peradaban "*.

Pada dasarnya Pemerintah sangat *concern* dan mendorong kepada setiap warganegara untuk mempertahankan hidup dan kehidupannya, memajukan dirinya maupun memperjuangkan haknya baik sendiri-sendiri maupun secara kolektif, juga Pemerintah senantiasa menjunjung tinggi nilai-nilai identitas budaya dan kemajemukan nilai-nilai tradisional.

Sehingga sangat .tidak berdasar dan beralasan jika tindakan aparat penegak hukum yang melakukan penangkapan dan penahanan atas dugaan keterlibatan tindak pidana penebangan kayu secara illegal dan peredarannya (*illegal logging*) terhadap kapal-kapal yang tergabung dalam Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat (PERLA), sebagai perlakuan yang tidak menghargai nilai-nilai budaya tradisional yang pada gilirannya dapat menghilangkan hak hidup dan penghidupan para pemilik maupun para pekerja yang lain.

Bahwa tindakan penegak hukum dalam melakukan penangkapan, penahanan dan penyitaan merupakan bagian dari prosedur tetap (protap) yang semestinya dan seharusnya dilakukan terhadap seseorang yang diduga telah melakukan

tindak pidana, juga terhadap benda bergerak maupun tidak bergerak yang digunakan untuk membantu melakukan tindak pidana tersebut.

3. Pasal 33 ayat (3) dan ayat (4) UUD 1945 yang menyatakan bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat; Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional. Dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. Sebagaimana diuraikan dalam penjelasan umum antara lain dikemukakan bahwa Hutan sebagai karunia dan amanah Tuhan Yang Maha Esa yang dianugerahkan kepada bangsa Indonesia merupakan kekayaan alam yang tak ternilai harganya wajib disyukuri. Karunia yang diberikanNya dipandang sebagai amanah karena hutan harus diurus dan dimanfaatkan dengan akhlak yang mulia dalam rangka beribadah, sebagai perwujudan rasa syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa.

Hutan sebagai modal pembangunan nasional memiliki manfaat yang nyata bagi kehidupan dan penghidupan bangsa, baik manfaat ekologi, sosial budaya maupun ekonomi, secara seimbang dan dinamis.

Dalam kedudukannya sebagai salah satu penentu sistem penyangga kehidupan, hutan telah memberikan manfaat yang besar bagi umat manusia, oleh karena itu harus dijaga kelestariannya. Hutan mempunyai peranan sebagai penyerasi dan penyeimbang lingkungan global, sehingga keterkaitannya dengan dunia internasional menjadi sangat penting, dengan tetap mengutamakan kepentingan nasional.

- b. Bahwa sejalan dengan ketentuan Pasal 33 UUD 1945, sebagai landasan konstitusional yang mewajibkan agar bumi, air dan kekayaan yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakrnuran rakyat, maka dalam menyelenggarakan pemanfaatan, pengelolaan kehutanan senantiasa mengandung jiwa dan semangat kerakyatan, berkeadilan dan berkelanjutan.

Karena itu penyelenggaraan pengelolaan dan pemanfaatan hutan harus dilakukan dengan asas manfaat dan lestari, kerakyatan, keadilan, kebersamaan, keterbukaan dan keterpaduan dengan dilandasi akhlak mulia dan bertanggung gugat.

- c. Penguasaan hutan oleh negara bukan merupakan kepemilikan, tetapi negara memberi wewenang kepada Pemerintah untuk mengatur dan mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan hutan, kawasan hutan dan hasil hutan; menetapkan kawasan hutan dan atau mengubah status kawasan hutan; mengatur dan menetapkan hubungan hukum antara orang dengan hutan atau kawasan hutan dan hasil hutan, serta mengatur perbuatan hukum mengenai kehutanan.

Selanjutnya Pemerintah mempunyai wewenang untuk memberikan izin dan hak kepada pihak lain untuk melakukan kegiatan di bidang kehutanan namun demikian untuk hal-hal tertentu yang sangat penting, berskala dan berdampak luas dan serta bernilai strategis, Pemerintah harus memperhatikan aspirasi rakyat melalui persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat.

- d. Pemanfaatan hutan dilakukan dengan pemberian izin pemanfaatan kawasan, izin pemanfaatan jasa lingkungan, izin pemanfaatan hasil hutan kayu dan izin pemanfaatan hasil hutan bukan kayu, izin pemungutan hasil hutan kayu

dan bukan kayu. Disamping mempunyai hak memanfaatkan, pemegang izin harus bertanggung jawab atas segala macam gangguan terhadap hutan dan kawasan hutan yang dipercayakan kepadanya.

- e. Untuk menjamin status, fungsi, kondisi hutan dan kawasan hutan dilakukan upaya perlindungan hutan yaitu mencegah dan membatasi kerusakan hutan yang disebabkan perbuatan manusia, ternak, kebakaran, daya-daya alam, hama dan penyakit. Termasuk dalam pengertian perlindungan hutan adalah mempertahankan dan menjaga hak-hak negara, masyarakat dan perorangan atas hutan, kawasan hutan dan hasil hutan serta investasi dan perangkat yang berhubungan dengan pengelolaan hutan.
- f. Sumber daya alam yang antara lain berupa hutan produksi, hutan lindung, kawasan suaka alam, kawasan pelestarian alam, taman buru, hasil hutan, tumbuhan dan satwa harus dilestarikan dan didayagunakan dengan penuh rasa tanggung jawab, karena mempunyai fungsi produksi, fungsi lindung, antara lain pengaturan tata air, pencegahan banjir dan erosi, memelihara kesuburan tanah, pelestarian lingkungan hidup dan fungsi konservasi keanekaragaman hayati, yang merupakan penyangga kehidupan serta untuk wisata alam dan pemanfaatan jasa lingkungan.
- g. Agar fungsi-fungsi tersebut dapat berjalan secara optimal dan lestari maka dilakukan usaha perlindungan terhadap hutan produksi, hutan lindung, kawasan suaka alam, kawasan pelestarian alam, taman buru, tumbuhan dan satwa. Perlindungan hutan ditujukan terhadap hutan produksi, hutan lindung, kawasan suaka alam, kawasan pelestarian alam, taman buru, hutan hak, hasil hutan dan tumbuhan dan satwa.
- h. Untuk terlaksananya perlindungan hutan, maka dilakukan pengawasan dan pengendalian secara berjenjang, baik

oleh pemerintah, pemerintah daerah dan masyarakat secara terkoordinasi, terintegrasi dan tersinkronisasi. Penyelenggaraan perlindungan hutan dan konservasi alam bertujuan menjaga hutan, kawasan hutan dan lingkungannya, agar fungsi lindung, fungsi konservasi dan fungsi produksi tercapai secara lestari untuk kesejahteraan masyarakat.

- i. Perlindungan hutan dan kawasan hutan merupakan usaha untuk mencegah dan membatasi kerusakan hutan, kawasan hutan dan hasil hutan yang disebabkan oleh perbuatan manusia, ternak, kebakaran, daya-daya alam, hama serta penyakit, disamping itu juga untuk mempertahankan dan menjaga hak-hak negara, masyarakat dan perorangan atas hutan, kawasan hutan dan hasil hutan, investasi serta perangkat yang berhubungan dengan pengelolaan hutan. Untuk itu hutan harus diurus dan dikelola, dilindungi dan dimanfaatkan secara berkesinambungan bagi kesejahteraan masyarakat Indonesia, baik generasi sekarang maupun yang akan datang.

Dari uraian-uraian diatas, Pemerintah berpendapat bahwa materi muatan pasal, ayat dan/atau bagian dalam Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi Undang-Undang, tidak bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28I ayat (3), Pasal 28H ayat (1), Pasal 33 ayat (3) dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945.

F. Pemanfaatan dan Pelestarian hutan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Bahwa dalam rangka pemanfaatan, pengelolaan dan pelestarian hutan, untuk dimanfaatkan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, Pemerintah dapat melakukan hal-hal sebagai berikut:

1. Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan telah memberikan kesempatan kepada setiap warga negara Indonesia untuk memperoleh manfaat dari sumber daya hutan dalam bentuk baik pemberian ijin maupun hak pengelolaan (seperti diatur dalam Pasal 21 sampai dengan Pasal 39).
2. Berkaitan dengan Izin Usaha Pemanfaatan Hasil Hutan Kayu (IUPHK) yang telah diberikan, maka dalam rangka perlindungan hutan atas areal dimana ijin diberikan dan tertib peredaran hasil hutan kayu, maka setiap hasil hutan kayu yang diangkut, dikuasai atau dimiliki wajib disertai dan bersama-sama Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH).
3. Pemanfaatan dan pengelolaan hutan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan tersebut, harus tetap menjaga kelestarian fungsi hutan untuk kepentingan kesejahteraan masyarakat baik saat ini maupun yang akan datang.
4. Dalam rangka menjaga kelestarian fungsi hutan untuk kepentingan kesejahteraan masyarakat baik saat ini maupun yang akan datang, maka setiap mengangkut, menguasai, memiliki hasil hutan, harus dilengkapi bersama-sama dengan surat keterangan sahnya hasil hutan.

G. KESIMPULAN

Berdasarkan penjelasan dan argumentasi tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada yang mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia yang memeriksa dan memutus permohonan pengujian Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang terhadap UUD 1945, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan bahwa para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*);
2. Menolak permohonan pengujian para Pemohon (*void*) seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian para Pemohon tidak dapat diterima (*niet onvankelijke verklaard*);
3. Menerima Keterangan Pemerintah secara keseluruhan;
4. Menyatakan:
 - Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h sepanjang menyangkut kalimat ".....Maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti";
 - Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j sepanjang menyangkut kata-kata".....kapal ";
 - Pasal 78 ayat (15) sepanjang menyangkut kalimat "
Termasuk alat angkutnya....."
 - Penjelasan Pasal 78 ayat (15) sepanjang menyangkut kata-kata "Kapal.....".

Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang

Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan menjadi undang-undang tidak bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28I ayat (3), Pasal 28H ayat (1), Pasal 33 ayat (3) dan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945.

5. Menyatakan bahwa Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j, Pasal 78 ayat (15) dan Penjelasan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang, Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan; tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat dan tetap berlaku di seluruh Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Menimbang bahwa pada hari jum'at tanggal 26 Agustus 2005 Mahkamah Konstitusi telah menerima tanggapan dari Pemohon atas keterangan Pemerintah sebagai berikut :

1. Bahwa Pemohon tidak menanggapi keterangan tertulis pada halaman 1 sampai dengan halaman 10 oleh karena bersifat pendahuluan dan tidak ada kaitan hukum dengan substansi Judicial Review Pemohon.
2. Bahwa Pemohon akan menanggapi eksepsi tentang Legal Standing dalam keterangan tertulis pemerintah pada halaman 11 sampai 14 sebagai berikut:
 - a. Bahwa Pemohon adalah Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat yang bukan merupakan badan hukum sebagaimana diatur dalam ketentuan KUHD dan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995, melainkan suatu organisasi yang menghimpun pengusaha pemilik kapal PELRA. Bahwa Pemohon dalam permohonannya telah bertindak mewakili kepentingan 45.000 orang anggota yang terdiri atas pemilik kapal PELRA, nakhoda dan para anak buah kapal, dengan jumlah sebanyak 678 perusahaan yang memiliki total armada sebanyak 2.793 unit kapal Pelra di seluruh Indonesia berdasarkan Anggaran Dasar

PELRA Pasai 16 ayat (2) huruf c yang menyatakan *bahwa: Dewan Pimpinan berkewajiban mewakili organisasi di dalam dan di luar pengadilan; serta dalam Pasal 16 ayat (2) huruf b yang berbunyi: Dewan Pimpinan berkewajiban memperjuangkan hak dan kepentingan anggota dan organisasi; dan berdasarkan amanat anggota dalam Musyawarah Nasional ke X PELRA tanggal 29 April Tahun 2004, yang dalam pokok-pokok rencana kerja DPP PELRA periode 2004-2009 pada bagian Advokasi dan Perlindungan Hukum, menyatakan: "Secara proaktif memberikan masukan kepada Pemerintah, DPR, dan institusi terkait lainnya untuk meninjau dan merevisi perundang-undangan, peraturan pemerintah, maupun keputusan-keputusan tingkat kemajuan dan perkembangan teknologi kapal-kapal PELRA"* maka dengan demikian jelas bahwa Pemohon selaku pimpinan berkapasitas untuk bertindak mewakili organisasi dan wajib mewakili organisasi di dalam dan di luar pengadilan, sehingga berdasarkan Pasal 51 ayat (1) Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 maka Pemohon masuk dalam kategori orang perorangan Warga Negara Indonesia.

- b. Bahwa pemerintah telah salah dan keliru menempatkan kedudukan Pemohon sebagai badan hukum. Bahwa Pemohon dengan mengajukan permohonan ini adalah berdasarkan Pasal 51 ayat (1) Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 berkapasitas sebagai perorangan. Bahwa mengingat sifat perwakilan yang diamanatkan oleh pengusaha-pengusaha kapal PELRA yang tergabung dalam organisasi PELRA yang menunjuk DPP PELRA untuk mewakili organisasi di dalam dan di luar pengadilan maka terhadap pengusaha/pemilik kapal PELRA telah diwakili oleh DPP PELRA yaitu oleh Ketua Umum dan Sekjen.
3. Bahwa terhadap keterangan pemerintah mengenai pokok perkara yang termuat dalam halaman 15 sampai dengan halaman 37 mengenai materi penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h dan j, serta Pasal 78 angka 15 Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan ditanggapi sebagai berikut:

- a. Bahwa dengan keterangan pemerintah tersebut telah menempatkan Pemohon seakan-akan sebagai pemilik barang/kayu.
- b. Bahwa pemerintah tidak dapat membedakan siapa yang tunduk pada rezim hukum pengangkutan dan siapa yang tunduk pada rezim hukum kehutanan.
- c. Bahwa dengan mempersamakan antara pengangkut dengan pemilik barang maka hak Pengangkut telah dilanggar oleh UU Kehutanan, karena pengangkut dilindungi oleh kaidah-kaidah pengangkutan yang selama ini diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- d. Bahwa dalam UU Kehutanan, pengangkut khususnya kapal-kapal Pemohon telah dipersamakan dengan perusak hutan padahal sebagai kapal layar, kapal-kapal Pemohon tidak pernah sekalipun berkaitan dengan hutan kecuali dihubungkan oleh kapal imbal, sedangkan sebagai pengangkut, kapal-kapal Pemohon tidak pernah mengangkut kayu log melainkan kayu olahan yang telah ditransaksi oleh pemilik kayu dengan pembeli kayu serta telah di-clearance oleh Dinas Kehutanan dan Syahbandar untuk memperoleh SKSHH (Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan) dan SIB (Surat Izin Berlayar), sehingga keterangan pemerintah yang menyatakan bahwa kapal merupakan alat angkut yang dominan kayu illegal logging adalah sangat tidak beralasan karena kapalkapal Pemohon tidak berkaitan dengan penebangan kayu liar, dan Pemohon tidak mempunyai hubungan hukum dengan penebang kayu, yang ada hanyalah perjanjian pengangkutan antara pemiik kayu sebagai ekspediter dan Pemohon sebagai pengangkut.
- e. Bahwa SKSHH sendiri menjadi persoalan oleh karena, yang memiliki kapasitas untuk mengusahakan terbitnya dokumen SKSHH adalah pemilik kayu sendiri dan bukan pemilik kapal atau nahkoda kapal, sebagai pengangkut Pemohon hanya memerlukan Surat Izin Berlayar (SIB) yang dikeluarkan administrasi pelabuhan/syahbandar sehingga cukup dengan surat izin tersebut kapal dapat dinyatakan taik laut, karenanya kecurangan apabila terjadi perbedaan antara SKSHH dengan jumlah kayu yang diangkut sepenuhnya menjadi tanggung

jawab pemilik kayu. Sedangkan antara Pemohon sebagai pengangkut terikat perjanjian pengangkutan dengan pemilik kayu yang tertuang dalam konosemen namun UU kehutanan membebaskan Pemohon untuk mengusahakan SKSHH. Bahwa nahkoda sebagai pemimpin kapal tidak memiliki kewenangan atas pembuatan SKSHH tersebut, sehingga sangat tidak memenuhi rasa keadilan jika nahkoda harus menanggung beban tanggung jawab atas SKSHH tersebut. Dengan demikian jika beban SKSHH menjadi tanggung jawab pengangkut sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 50 ayat (3) huruf h UU Kehutanan, maka hal demikian jelas menyalahi hak konstitusi pengangkut i.c. Pemohon dan juga asas-asas umum dari rezim hukum pengangkutan dan pelayaran.

- f. Bahwa oleh berlakunya Pasal 50 ayat (3) huruf h UU Kehutanan, dimana dalam Penjelasannya dinyatakan:

Yang dimaksud dengan dilengkapi bersama-sama adalah bahwa pada setiap pengangkutan, penguasaan, atau pemilikan hasil hutan, pada waktu dan tempat yang sama, harus disertai dan dilengkapi surat-surat yang sah sebagai bukti.

Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumenya, maka selisih antara surat keterangan sahnya hasil hutan dengan keadaan fisik dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti.

Bahwa terhadap penjelasan alinea (1) diatas kapal PELRA dalam setiap pengangkutannya telah menyertai SKSHH sebagai dokumen yang harus disertai dan dilengkapi, sehingga kewajiban atas ketentuan tersebut telah terpenuhi. Sedangkan pada penjelasan alinea kedua dimana jika terdapat selisih antara SKSHH dengan jenis dan volume kayu maka dianggap tidak memiliki dokumen yang sah dan hal ini dibebankan kepada Pemohon adalah sangat merugikan hak konstitusi Pemohon oleh karena bukan Pemohon yang

berkewajiban membuat SKSHH melainkan pemilik kayu, dan dalam UU Kehutanan tidak menyatakan membebaskan pembuatan SKSHH dilakukan oleh Pemohon. Bahwa SKSHH tersebut termasuk barang yang dititipkan kepada Pemohon untuk disertai dalam pengangkutan kayu sebagaimana ketentuan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h alinea (1), sehingga Pemohon tidak dapat dipertanggungjawabkan atas selisih yang terjadi antara SKSHH dengan jenis dan volume kayu yang diangkut.

- g. Bahwa terhadap Pasal 50 ayat (3) huruf j UU Kehutanan yang menyatakan:

Setiap orang dilarang :

a.....,b.....,c.....dst

j. Membawa alat-alat berat dan atau alat-alat lainnya yang lazim atau patut diduga akan digunakan untuk mengangkut hasil hutan dalam kawasan hutan, tanpa izin pejabat yang berwenang; k.....dst;

Penjelasannya menyatakan:

"Yang dimaksud dengan alat-alat berat untuk mengangkut, antara lain berupa traktor, bulldozer, truk, logging truck, trailer, crane, tongkang, perahu klotok, helicopter, jeep, tugboat, dan kapal".

Secara hukum kapal PELRA seharusnya tidak masuk dalam pengertian alat berat dalam Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j diatas, oleh karena kapal PELRA tidak berhubungan langsung dengan hutan dan hasil hutan. Bahwa kapal PELRA berlabuh jauh dari hutan, yakni di muara-muara sungai atau pelabuhan. Sehingga dengan demikian tidak terbukti kapal-kapal PELRA adalah termasuk alat berat yang digunakan untuk mengangkut hasil hutan dalam kawasan hutan.

- h. Bahwa terhadap ketentuan Pasal 78 angka (15) UU Kehutanan beserta Penjelasannya:

Oleh karena adanya selisih antara SKSHH dengan jumlah dan jenis fisik kayu bukanlah menjadi tanggung jawab Pemohon melainkan

tanggung jawab pemilik kayu, dan kapal PELRA bukan merupakan alat berat yang termasuk dalam Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j maka Pasal 78 angka 15 UU Kehutanan tidak dapat diterapkan sebagai sanksi pidana terhadap Pemohon.

i. Bahwa terhadap ketentuan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h dan j serta Pasal 78 angka (15) beserta Penjelasan UU Kehutanan terhadap KUHAP tidak dapat diterapkan, oleh karena Pasal 39 ayat (1) menentukan bahwa yang dapat dikenakan penyitaan adalah:

- *Benda atau tagihan tersangka atau terdakwa yang seluruh atau sebagian diduga diperoleh dari tindak pidana atau sebagai hasil dari tindak pidana.*

Bahwa terhadap ketentuan ini tidak dapat diterapkan karena kapal milik Pemohon adalah milik sendiri dan bukan hasil tindak pidana.

- *Benda yang dipergunakan secara langsung untuk melakukan tindak pidana atau untuk mempersiapkannya.*

Ketentuan ini tidak dapat diterapkan oleh karena kapal Pemohon tidak terikat secara langsung terhadap tindak pidana melainkan hanya terkait perjanjian pengangkutan.

- *Benda yang dipergunakan untuk menghalang-halangi penyidikan tindak pidana.*

Ketentuan ini tidak dapat diterapkan karena kapal Pemohon tidak terbukti menghalangi penyidikan.

- *Benda yang khusus dibuat atau diperuntukkan untuk melakukan tindak pidana.*

Ketentuan ini tidak dapat diterapkan karena kapal Pemohon dibuat bukan khusus untuk melakukan tindak pidana melainkan digunakan untuk melakukan bisnis pengangkutan.

- *Benda lain yang mempunyai hubungan langsung dengan tindak pidana yang dilakukan.*

Ketentuan ini juga tidak dapat diterapkan karena kapal Pemohon tidak mempunyai hubungan langsung dengan tindak pidana yang dituduhkan sebagai penebang liar/illegal logging selain hubungan perjanjian pengangkutan.

- j. Bahwa dengan diberlakuannya UU Kehutanan ini khususnya Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h dan j serta Pasal 78 ayat (15) beserta Penjelasan, akan selamanya memberikan keleluasaan kepada oknum aparat melakukan pemerasan kepada Pemohon dan menetapkan pengangkut i.c. Pemohon sebagai tersangka pelaku illegal logging serta menahan kapal milik Pemohon yang seolah-olah Pemohon adalah pelaku illegal logging yang sesungguhnya.
- k. Bahwa kayu adalah tata niaga yang selama menyelamatkan keberlangsungan kapal PELRA, walaupun kapal PELRA tidak hanya melakukan kegiatan pengangkutan kayu, namun kayulah yang paling memberikan kontribusi paling banyak untuk menopang usaha pengangkutan kapal PELRA.

Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan ditunjuk pada berita acara persidangan, yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari putusan ini;

PERTIMBANGAN HUKUM

Menimbang bahwa maksud dan tujuan permohonan Pemohon *a quo* adalah sebagaimana tersebut di atas;

Menimbang bahwa sebelum memasuki pokok perkara, Mahkamah perlu terlebih dahulu mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

1. Apakah Mahkamah berwenang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan pengujian Undang-undang Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan (selanjutnya disebut UU Kehutanan) sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2004 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perubahan Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999 menjadi undang-undang;
2. Apakah Pemohon *a quo* mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan pengujian UU Kehutanan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945);

Terhadap kedua masalah dimaksud, Mahkamah berpendapat sebagai berikut:

1. KEWENANGAN MAHKAMAH

Menimbang bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 24C ayat (1) UUD 1945 dan Pasal 10 ayat (1) Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut UU MK), Mahkamah antara lain berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD 1945;

Menimbang bahwa oleh karena yang dimohonkan oleh Pemohon adalah pengujian Undang-undang Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, maka Mahkamah berpendapat pengujian tersebut merupakan kewenangan Mahkamah Konstitusi, sehingga Mahkamah berwenang untuk memeriksa, mengadili dan memutus permohonan Pemohon tersebut;

2. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON.

Menimbang bahwa Pasal 51 ayat (1) UU MK telah menetapkan 2 (dua) kriteria yang harus dipenuhi agar Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*), yaitu:

- a. Kualifikasi Pemohon apakah sebagai perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan yang sama), kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang, badan hukum publik atau privat, atau lembaga negara;
- b. Anggapan bahwa dalam kualifikasi demikian, terdapat hak dan/atau kewenangan konsitusional Pemohon yang dirugikan oleh berlakunya undang-undang;

Menimbang bahwa mengacu pada Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 tanggal 31 Mei 2005, maka adanya kerugian konstitusional yang timbul karena berlakunya suatu undang-undang menurut Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi 5 (lima) syarat yaitu masing-masing:

- a. adanya hak konstitusional Pemohon yang diatur dalam UUD 1945 ;
- b. bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji;
- c. bahwa kerugian konstitusional Pemohon dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

Menimbang bahwa berdasarkan kriteria sebagaimana termuat dalam ketentuan Pasal 51 UU MK maka dalam menilai kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon, Mahkamah akan mempertimbangkan sebagai berikut:

1. Bahwa pokok persoalan permohonan Pemohon adalah dicantumkannya kata "**pengangkutan**" atau kata "**mengangkut**" atau kata "**alat angkut**" dalam UU Kehutanan sebagai berikut:

- a. Pada Pasal 50 ayat (3) huruf h yang berbunyi: **Mengangkut, menguasai, atau memiliki hasil hutan yang tidak dilengkapi bersama-sama dengan Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan;** dan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h berbunyi: *Yang dimaksud dengan "dilengkapi bersama-sama" adalah bahwa pada setiap **pengangkutan**, penguasaan atau pemilikan hasil hutan, pada waktu dan tempat yang sama, harus disertai dan dilengkapi surat-surat yang sah sebagai bukti. Apabila antara isi dokumen surat keterangan sahnya hasil hutan tersebut tidak sama dengan keadaan fisik baik jenis, jumlah, maupun volumenya, maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti;*
 - b. Pada Pasal 50 ayat (3) huruf j yang berbunyi;" Membawa alat-alat berat dan/atau alat-alat lainnya yang lazim atau patut diduga akan digunakan untuk mengangkut hasil hutan di dalam kawasan hutan tanpa izin dari pejabat yang berwenang", dan Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j yang berbunyi, " Yang dimaksud dengan alat-alat berat untuk mengangkut, antara lain berupa traktor, bulldozer, truk, logging truck, trailer, crane, tongkang, perahu klotok, helicopter, jeep, dan kapal; dan
 - c. Pada Pasal 78 ayat (15) yang berbunyi;" Semua hasil hutan dari hasil kejahatan dan pelanggaran dan atau alat-alat termasuk **alat angkutnya** yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dan atau pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam pasal ini dirampas untuk Negara", dan Penjelasan Pasal 78 ayat (15), "Yang termasuk **alat angkut**, antara lain kapal, tongkang, truk, trailer, pontoon, tugboat, perahu layar, helicopter, dan lain-lain"; di mana kata-kata tersebut tidak ada dalam UU Kehutanan sebelumnya;
2. Bahwa pencantuman kata-kata "pengangkutan", "mengangkut" dan "alat angkut" pada pasal-pasal tersebut di atas dalam UU Kehutanan, dan penegasan tentang larangan dan sanksi pidana bagi **alat-alat**

angkutan yang beroperasi di lingkungan hutan di mana ketentuan tersebut dengan sendirinya berlaku juga bagi kapal-kapal pelayaran rakyat (Pelra), maka menurut Pemohon UU Kehutanan telah membatasi dan menghambat usaha-usaha Pemohon dalam rangka menjalankan aktivitas pengangkutan khususnya pengangkutan kayu-kayu olahan yang selama ini menjadi penopang utama dan andalan pengangkutan yang selama ini usaha Pemohon tersebut mampu bersaing dengan berbagai armada angkutan yang lebih canggih dan modern. Di sinilah menurut Pemohon letak kerugian Pemohon dan titik permasalahan utama diajukannya permohonan *a quo*;

3. Bahwa Pemohon selaku warga negara yang berusaha di bidang pelayaran rakyat (Pelra) mendalilkan memiliki hak dan kewenangan konstitusional yang dilindungi oleh UUD 1945, sebagai berikut:

a. Pasal 27 ayat (2) UUD 1945 yang berbunyi, "*Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan*";

Bahwa Pemohon berhak atas pekerjaan dan karenanya juga berhak untuk memperoleh penghidupan yang layak di bumi nusantara ini. Pengejawantahan dari hak tersebut, menurut Pemohon, adalah bahwa usaha yang dilaksanakan oleh Pemohon tidak boleh dihambat oleh undang-undang maupun pelaksana undang-undang sepanjang pekerjaan Pemohon dilaksanakan dengan mematuhi ketentuan hukum dan perundang-undangan yang berlaku. Aparat penegak hukum sebagai pelaksana undang-undang tidak dapat memandang sebelah mata kepada Pemohon oleh karena tujuan usaha Pemohon telah tegas diatur dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran) di mana dalam Pasal 78 ayat (1)-nya berbunyi; "*Pembinaan pelayaran rakyat dilaksanakan dengan tujuan agar kehidupan usaha dan peranan pentingnya tetap terpelihara sebagai bagian dari tatanan angkutan di perairan*"; sedangkan ayat (2)-nya berbunyi: "*Pengembangan pelayaran rakyat dilaksanakan untuk: a. meningkatkan*

kemampuannya sebagai lapangan usaha dan lapangan kerja; b. terwujudnya pengembangan sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha pelayaran”;

Jika menelaah Pasal 78 UU Pelayaran tersebut, jelas tergambar bahwa UU Pelayaran telah mengimplementasikan Pasal 27 ayat (2) UUD 1945, artinya hak dan kewenangan Pemohon telah dilindungi oleh Pasal 27 ayat (2) UUD 1945, namun sepanjang Pasal 78 ayat (1) dan ayat (2) UU Pelayaran tersebut dipatuhi dan dijalankan dengan baik dan konsekuen;

Bahwa Pasal 78 ayat (1) dan ayat (2) UU Pelayaran berisikan tidak hanya perlindungan hak konstitusional sebagaimana diatur dalam Pasal 27 ayat (2) UUD 1945, namun juga terdapat perlindungan untuk peningkatan harkat dan martabat bangsa Indonesia untuk mengangkat dan menyelamatkan citra bangsa sebagai bangsa bahari. Jelas niat Pemerintah dengan membuat UU Pelayaran adalah secara tulus berusaha secara maksimal menyelamatkan bidang usaha pelayaran khususnya pelayaran rakyat sebagai suatu mata rantai pelayaran nasional yang tidak mungkin tanpa melibatkan sektor pelayaran rakyat. Berbeda halnya dengan UU Kehutanan yang menurut Pemohon telah memarjinalkan usaha pelayaran rakyat dan merugikan Pemohon, yakni menghambat upaya Pemohon untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak dan menghilangkan kemampuan Pemohon untuk mempertahankan hidup dan kehidupannya terutama dengan adanya penangkapan-penangkapan, sehingga hal ini, menurut Pemohon, bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2) UUD 1945;

- b. Pasal 28A UUD 1945 yang berbunyi, “ *Setiap orang berhak untuk hidup serta berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya* “;

Bahwa hak dan kewenangan konstitusional Pemohon juga dilindungi sebagaimana Pasal 28A UUD 1945 untuk hidup dan mempertahankan kehidupannya dengan mempertahankan diri dari usaha penghancuran secara sistematik (*character assassination*)

yang dilakukan oleh pelaksana UU Kehutanan terhadap kehidupan Pemohon dengan berlandaskan kepada undang-undang tersebut;

- c. Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 yang berbunyi, “*Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa, dan negaranya*”;

Menurut Pemohon dari fakta-fakta terurai bahwa aparat pelaksana UU Kehutanan secara membabi buta dengan melakukan penangkapan baik kapal, nakhoda maupun pemilik kapal walaupun Pemohon telah memiliki Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH) dan telah dilengkapi dengan Surat Izin Berlayar (SIB) di mana Pemohon telah dicap sebagai pelaku *illegal logging*, padahal Pemohon hanyalah pengangkut yang tidak ada akses kepada hutan dan hasil hutan, sehingga menurut anggapan Pemohon berdasarkan Pasal 28C ayat (2) UUD 1945, Pemohon diberi hak dan kewenangan untuk melakukan pembelaan dan memperjuangkan haknya demi pencapaian kehidupan yang lebih baik dan penyelamatan atas suatu tradisi budaya turun temurun sebagai aset nasional;

- d. Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi, “*Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum*”;

Bahwa Pemohon dilindungi oleh Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 untuk memperjuangkan perlakuan yang adil dan sama di hadapan hukum. Pemohon mendalilkan bahwa seringkali aparat memperlakukan Pemohon sebagai biang keladi perusakan hutan padahal Pemohon hanyalah pengangkut yang tidak memiliki akses langsung dengan hutan, melainkan mengangkut kayu-kayu olahan dari kapal timbal setelah terjadi transaksi jual beli dan setelah diberikan SKSHH oleh Dinas Kehutanan atas permohonan Pemilik Kayu dan karenanya menurut Pemohon sangat wajar

secara hukum jika UU Kehutanan telah bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;

- e. Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi, "*Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi*";

Menurut Pemohon praktik di lapangan atas implementasi UU Kehutanan, nyata-nyata telah menempatkan Pemohon pada situasi yang sangat sulit apalagi setelah Pemohon dicap sebagai pelaku *illegal logging*, tentu bagi Pemohon hal ini sangatlah ditolak dan tidak berdasar hukum. Situasi sulit yang dialami Pemohon diperparah oleh tingkah aparat pelaksana UU Kehutanan seperti Polisi Hutan, Kepolisian AIRUD, dan TNI AL, yang secara gampang menangkap, menghentikan, dan bahkan menahan kapal Pemohon serta kemudian menyatakan Pemohon sebagai tersangka padahal Pemohon hanyalah pengangkut kayu yang telah memiliki SKSHH berdasarkan permohonan Pemilik Kayu, sehingga menurut Pemohon seharusnya yang bertanggungjawab adalah pemilik kayu dan bukan Pemohon. Oleh karenanya dalam anggapan Pemohon telah terbukti bahwa UU Kehutanan bertentangan dengan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945;

- f. Pasal 28I ayat (3) UUD 1945 yang berbunyi, "*Hak masyarakat tradisional dihormati selaras dengan perkembangan zaman dan peradaban*";

Bahwa Pasal 77 ayat (1) UU Pelayaran berbunyi, "*Pelayaran rakyat sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan, mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri*". Karakteristik dari kapal pelayaran rakyat adalah sebagian besar dibuat dengan model perahu rakyat yakni perahu Phinisi dari masyarakat tradisional di

Indonesia karenanya menurut Pemohon mempertahankan kapal pelayaran rakyat berarti mempertahankan kelestarian budaya nenek moyang. Dengan penangkapan-penangkapan yang mendasarkan kepada UU Kehutanan khususnya pada Pasal 50 ayat (3) huruf h tanpa memperdulikan prinsip pertanggungjawaban atas siapa pemilik barang, maka menurut Pemohon secara perlahan UU Kehutanan telah mematikan semangat bahari para pelaut yang seharusnya dilindungi berdasarkan Pasal 28I ayat (3) UUD 1945;

g. Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 yang berbunyi, "*Perekonomian nasional diselenggarakan berdasarkan atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional*";

h. Pasal 28H ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi, "*Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin*";

Bahwa negara menjamin kehidupan sejahtera bagi warga negaranya. Kewajiban untuk menjamin kesejahteraan dan kemakmuran tersebut hanya dapat terwujud jika negara menjalankan prinsip-prinsip perekonomian sebagaimana ditentukan dalam Pasal 33 UUD 1945, oleh karenanya menurut Pemohon seharusnya kapal-kapal Pemohon yang telah dilengkapi dengan dokumen-dokumen sah dan telah *di-clearance* di pelabuhan asal, wajib dilindungi dalam pelayarannya dan tidak boleh ditangkap. Tindakan aparat yang demikian, dalam anggapan Pemohon, jelas-jelas bertentangan dengan Pasal 28H ayat (1) UUD 1945;

4. Bahwa keberadaan UU Kehutanan, khususnya Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h, Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j, Pasal 78 ayat (15), dan Penjelasan Pasal 78 ayat (15) menurut Pemohon ternyata tidak menjalankan prinsip-prinsip perekonomian sebagaimana dimaksud

dalam Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 dengan mengindahkan asas keadilan bagi Pemohon. Tugas aparat pelaksana UU Kehutanan seharusnya melindungi hutan dengan jalan menangkap para *cukong* kayu atau pemilik kayu dan bukan kapal-kapal Pemohon yang tidak ada kaitan dengan persoalan hutan;

Menimbang bahwa berdasarkan keterangan ahli dan saksi di depan persidangan tanggal 27 Juli 2005, yang menyatakan bahwa Pemohon telah mengalami kerugian konstitusional sebagaimana diuraikan dalam Duduk Perkara;

Menimbang bahwa berdasarkan kesimpulan Pemohon yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi pada hari Rabu tanggal 3 Agustus 2005, pada pokoknya menyatakan tetap pada pendiriannya bahwa pasal-pasal yang diajukan Pemohon bertentangan dengan UUD 1945;

Menimbang bahwa berdasarkan keterangan tertulis Pemerintah tanggal 16 Agustus 2005, yang menyatakan bahwa UU Kehutanan tidak bertentangan dengan UUD 1945 sebagaimana diuraikan dalam Duduk Perkara;

Menimbang bahwa berdasarkan tanggapan Pemohon atas keterangan Pemerintah tanggal 16 Agustus 2005 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi pada hari Jum'at tanggal 26 Agustus 2005, yang pada pokoknya menyatakan bahwa keterangan Pemerintah tidak dapat diterima, sebagaimana diuraikan dalam Duduk Perkara;

Menimbang bahwa berdasarkan dalil/anggapan Pemohon tersebut dan keterangan ahli dan saksi, Mahkamah selanjutnya akan mempertimbangkan, apakah Pemohon mengalami kerugian hak konstitusional dengan diberlakukannya UU Kehutanan, khususnya Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf h, khususnya anak kalimat "*maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti*"; Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j, khususnya kata "*kapal*"; dan

Pasal 78 ayat (15) dan Penjelasannya, khususnya penjelasan kata “termasuk alat angkutnya” dan kata “kapal”;

Menimbang bahwa terhadap dalil Pemohon yang berkaitan dengan anak kalimat dan kata-kata *”maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti”, “termasuk alat angkutnya”,* dan kata *“kapal”* yang tercantum dalam Penjelasan Pasal 50 ayat (3) huruf j; dan Pasal 78 ayat (15) UU Kehutanan dan Penjelasannya, Mahkamah berpendapat bahwa:

1. Kata-kata (frasa) dan anak kalimat *”maka hasil hutan tersebut dinyatakan tidak mempunyai surat-surat yang sah sebagai bukti”, “termasuk alat angkutnya”,* dan kata *“kapal”* merupakan pilihan kata (diksi) dalam merumuskan norma primer (Pasal 50) maupun norma sekunder (Pasal 78) dalam rezim UU Kehutanan dan tidak ada kaitannya sama sekali dengan hak asasi manusia (HAM) yang diatur dalam Pasal 27 ayat (2), Pasal 28A, Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28I ayat (3), dan Pasal 28H ayat (1), serta Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, yang oleh Pemohon didalilkan sebagai hak/kewenangan konstitusional Pemohon yang dilanggar oleh kalimat dan kata-kata tersebut dalam Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j serta Pasal 78 ayat (15) dan Penjelasannya dari UU Kehutanan;
2. Dalil Pemohon yang menghubungkan kata-kata dan anak kalimat dalam Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j serta Pasal 78 ayat (15) UU Kehutanan dan penjelasannya dengan UU Pelayaran adalah menyangkut harmonisasi 2 (dua) undang-undang yang bukan merupakan kewenangan Mahkamah untuk mengadilinya sepanjang tidak berkait dengan persoalan konstitusionalitas;
3. Kerugian yang dialami Pemohon sejak lahirnya UU Kehutanan secara umum bukan disebabkan oleh ketentuan-ketentuan dalam Pasal 50 ayat (3) huruf h dan huruf j dan Penjelasannya serta Pasal 78 ayat (15) dan Penjelasannya dari UU Kehutanan yang bertentangan dengan UUD

1945. Berdasarkan uraian Pemohon dan keterangan yang diperoleh dalam persidangan, kerugian tersebut terjadi adalah karena pelaksanaan penegakan hukum di lapangan yang dilakukan oleh para aparaturnegak hukum (Polisi Kehutanan, POLRI, TNI-AL). Seandainya pun benar bahwa dalam pelaksanaan penegakan hukum di lapangan terdapat eksekusi yang merugikan atau dapat diduga merugikan hak-hak Pemohon, namun hal dimaksud tidak berkaitan dengan persoalan konstitusionalitas undang-undang yang dimohonkan pengujian. Dengan demikian Mahkamah berpendapat bahwa adanya kerugian konstitusional yang didalilkan oleh Pemohon tidak terbukti;

4. Dalil Pemohon yang mengatakan bahwa UU Kehutanan bersifat konservatif sehingga merugikan Pemohon, justru sebaliknya bahwa politik hukum kehutanan Indonesia melalui UU Kehutanan adalah dalam rangka pelaksanaan hak-hak asasi manusia Indonesia sekarang dan generasi yang akan datang untuk mendapatkan lingkungan hidup yang sehat dan dalam rangka implementasi pembangunan nasional yang berkesinambungan (*sustainable development*) sesuai dengan ketentuan Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, khususnya di bidang pembangunan kehutanan dan lingkungan hidup.

Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, Mahkamah berpendapat tidak terdapat kerugian hak konstitusional Pemohon oleh pemberlakuan undang-undang *a quo* sehingga Pemohon harus dinyatakan tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*), sehingga permohonan Pemohon harus dinyatakan tidak dapat diterima. Oleh karena itu, substansi permohonan tidak perlu dipertimbangkan lebih lanjut;

Mengingat Pasal 56 ayat (1) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi;

MENGADILI:

Menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

Demikian diputuskan dalam rapat permusyawaratan 9 (sembilan) Hakim Konstitusi Prof. DR. Jimly Asshiddiqie, S.H., selaku Ketua merangkap Anggota, didampingi oleh Prof. DR. H.M. Laica Marzuki, S.H., Prof. H.A.S. Natabaya, S.H.,LL.M., Prof.H.A. Mukthie Fadjar, S.H.,M.S., DR. Harjono, S.H., MCL., H. Achmad Roestandi, S.H., I Dewa Gede Palguna, S.H.,M.H., Maruarar Siahaan, S.H., dan Soedarsono, S.H., pada hari Senin, tanggal 12 September 2005 dan diucapkan dalam sidang pleno Mahkamah Konstitusi yang terbuka untuk umum pada hari ini Selasa, tanggal 13 September 2005, oleh 8 (delapan) Hakim Konstitusi dibantu oleh Eddy Purwanto,SH sebagai Panitera Pengganti, dengan dihadiri oleh Pemohon, Pemerintah, dan Dewan Perwakilan Rakyat.

KETUA,

ttd

PROF. DR. JIMLY ASSHIDDIQIE, S.H.

ANGGOTA-ANGGOTA,

PROF.H.A. MUKTHIE FADJAR, S.H.,MS. PROF. H.A.S. NATABAYA, S.H, LL.M.

DR. HARJONO, S.H., MCL.

H. ACHMAD ROESTANDI, S.H.

SOEDARSONO, S.H.

MARUARAR SIAHAAN,S.H

I DEWA GEDE PALGUNA, S.H., MH.

PANITERA PENGGANTI,

EDDY PURWANTO, S.H.