SKRIPSI

TINJAUAN YURIDIS TINDAK PIDANA BONGKAR/MUAT BARANG BERBAHAYA TANPA PERSETUJUAN SYAHBANDAR
(Studi Putusan No. 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg)

OLEH

KARINA ELISABETH LANDE
B11116568

PEMINATAN HUKUM PIDANA
DEPARTEMEN HUKUM PIDANA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022

HALAMAN JUDUL

TINJAUAN YURIDIS TINDAK PIDANA BONGKAR/MUAT BARANG BERBAHAYA TANPA PERSETUJUAN SYAHBANDAR (Studi Putusan No. 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg)

SKRIPSI

Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana pada
Departemen Hukum Pidana
Program Studi Ilmu Hukum

Disusun dan diajukan oleh:

KARINA ELISABETH LANDE

B11116568

PEMINATAN HUKUM PIDANA
DEPARTEMEN HUKUM PDIANA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022

PENGESAHAN SKRIPSI

TINJAUAN YURIDIS TINDAK PIDANA BONGKAR/MUAT BARANG BERBAHAYA TANPA PERSETUJUAN SYAHBANDAR

(Studi Putusan No. 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg)

disusun dan diajukan oleh

KARINA ELISABETH LANDE
B11116568

Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk
Dalam Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana
Departemen Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada Hari Selasa, 29 Maret 2022
Dan Dinyatakan Diterima

Panitia Ujian

Ketua	Sekretaris
Prof. Dr. Andi Muhammad Sofyan, SH.,M.H.	**Dr.Hijrah Adhyanti Mirzana, SH.,M.H.**
NIP. 19620105 198601 1 001	NIP. 19790326 200812 2 002

Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum,

Dr. Maskun, S.H., LL.M.
NIP. 19761129 199903 1 005

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa Skripsi mahasiswa:

Nama	: Karina Elisabeth Lande
Nomor Induk Mahasiswa	: B111 16 568
Departemen	: Hukum Pidana
Judul	: Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Bongkar/Muat Barang Berbahaya Tanpa Persetujuan Syahbandar. (Studi Putusan No.159/Pid.Sus/202/PN.Tpg)

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan pada ujian skripsi.

Makassar, November 2021

Pembimbing I	Pembimbing II
Prof. Dr. Andi Muhammad Sofyan SH.,M.H	Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana S.H., M.H
NIP. 19620105 198601 1 001	NIP. 19790326 200812 2 002

KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM
Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan
Telp : (0411) 587219,546686, Website: https://lawfaculty.unhas.ac.id

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: KARINA ELISABETH LANDE`
N I M	: B11116568
Program Studi	: Ilmu Hukum
Departemen	: Hukum Pidana
Judul Skripsi	: Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Bongkar Muat Barang Berbahaya Tanpa Persetujuan Dari Syahbandar (Studi Putusan No 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Januari 2022

a.n. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik,Riset dan Inovasi

Prof. Dr. Hamzah Halim SH.,M.H.,M.A.P.
NIP. 19731231 199903 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN PENULISAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : KARINA ELISABETH LANDE

Nomor Induk Mahasiswa : B11116568

Program Studi : Ilmu Hukum

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa Skripsi dengan judul **Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Bongkar/Muat Barang Berbahaya Tanpa Persetujuan Syahbandar (Studi Putusan No. 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg)** adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak cipta pihak lain. Apabila di kemudian hari Skripsi karya saya ini terbukti bahwa sebagian atau keseluruhannya adalah hasil karya orang lain yang saya pergunakan dengan cara melanggar hak cipta pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi.

Makassar, September 2021

Yang Menyatakan,

Karina Elisabeth Lande

ABSTRAK

KARINA ELISABETH LANDE (B11116568), Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, dengan judul skripsi **Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Bongkar/Muat Barang Berbahaya Tanpa Persetujuan Syahbandar (Studi Putusan No. 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg)** dibawah bimbingan dan arahan **Prof. Dr. Andi Muhammad Sofyan,SH.,MH**. selaku Pembimbing I dan **Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana,SH.,MH.** selaku Pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kualifikasi tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar dan penerapan pidana materil tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar

Tipe penelitian yang digunakan penulis adalah tipe penelitian hukum normatif dengan metode pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer, yakni peraturan perundang-undangan, putusan hakim, dan risalah pembuatan perundang-udangan serta bahan hukum sekunder, yakni literatur buku, kamus hukum dan jurnal hukum. Keseluruhan bahan hukum tersebut kemudian dianalisis secara kualitatif dimana proses pengolahan datanya yakni setelah data tersebut terkumpul dan dianggap telah cukup kemudian data tersebut diolah dan dianalisis secara deduktif yaitu dengan berlandaskan kepada dasar-dasar pengetahuan umum kemudian meneliti persoalan yang bersifat khusus dari adanya analisis inilah kemudian ditarik suatu kesimpulan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, (1) Tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa izin Syahbandar dikualifikasikan dalam Pasal 322 dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa izin Syahbandar ini merupakan tindak pidana dengan delik biasa; (2) Perkara kasus tindak pidana bongkar/muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar dalam putusan nomor 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg segi penerapan hukum pidana materiil telah memenuhi unsur delik. Penerapan sanksi pidana materiil terhadap terdakwa sudah tepat karena berdasarkan fakta persidangan perbuatan terdakwa telah sesuai dengan Pasal 322 jo. Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang RI No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun, kapal KM 328 harus diberikan sanksi juga karena tidak memiliki surat persetujuan olah gerak dari kantor syahbandar dan tidak memiliki kelengkapan kelaiklautan kapal sesuai yang telah ditentukan undang-undang pelayaran.

Kata kunci: Pelayaran, Bongkar Muat, Syahbandar.

ABSTRACT

KARINA ELISABETH LANDE (B11116568), Faculty of Law, Hasanuddin University, with the title thesis of **Juridical Analysis of Criminal Action Of Loading/Unloading Dangerous Goods Without Syahbandar's Approval (Study of Decision No. 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg)** under the guidance and direction of **Prof. Dr. Andi Muhammad Sofyan,SH.,MH.** as Advisor I and **Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana,SH.,MH.** as Advisor II.

This study aims to analyze the qualifications of the crime of loading and unloading dangerous goods without the harbormaster's approval and the application of material criminal acts of loading and unloading dangerous goods without the harbormaster

This type of research conducted by the author is the type of normative legal research using the statute approach, and conceptual approach. The legal materials used consist of primary legal materials, namely statutory regulations, judges' decisions, and treatises on making laws and secondary legal materials, namely book literature, legal dictionaries and legal journals. The whole legal material is then analyzed qualitatively where the data processing process is after the data has been collected and is considered sufficient then the data is processed and analyzed deductively, namely based on the basics of general knowledge and then researching issues that are specific from this analysis are then drawn a conclusion.

The results of this study indicate that, (1) The crime of loading and unloading dangerous goods without the permission of the harbormaster is qualified in Article 322 of UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. The crime of loading and unloading dangerous goods without the permission of the harbormaster is a crime with an ordinary offense; (2) The case of the criminal act of loading/unloading dangerous goods without the approval of the harbormaster in the decision number 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg in terms of the application of material criminal law has fulfilled the element of offense. The application of material criminal sanctions against the defendant was appropriate because based on the facts of the trial the defendant's actions were in accordance with Article 322 jo. Article 216 paragraph (1) of UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. However, the KM 328 ship must also be given a sanction because it does not have a movement approval letter from the harbormaster's office and does not have the completeness of the ship's seaworthiness as determined by the shipping law.

Kata kunci: Shipping, Loading and Unloading, Harbormaster

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Kepada Tuhan Yang Maha Kuasa oleh perkenaanNya dan atas kuasaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Bongkar/Muat Barang Berbahaya Tanpa Persetujuan Syahbandar (Studi Putusan No. 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg)

Penulisan skripsi ini diajukan sebagai tugas akhir dalam rangka penyelesaian studi untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum Strata Satu (S1) Departemen Hukum Pidana Program Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar.

Adapun penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan terdapat beberapa kesulitan serta hambatan dalam proses penyusunannya. Akan tetapi berkat bimbingan dan pengarahan dari berbagai pihak serta kerja keras maka skripsi ini dapat disusun dengan baik walaupun masih saja terdapat beberapa kekurangan didalamnya.

Dengan rasa hormat, cinta, kasih sayang dan rasa bangga yang luar biasa, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada kedua orang tua penulis atas dukungan dan motivasi terhadap penulis dalam menyusunan skripsi ini, Terima kasih sebesar-besarnya kepada ayahanda Semuel Thimotius Lande S.H., dan ibunda Hennyati Toding Allo dalam pengorbanan, kasih sayang dan jerih payahnya dalam membesarkan, mendidik penulis, memberikan semangat, serta doa yang tak henti-hentinya demi keberhasilan penulis. Kepada keluarga dan saudara/i penulis yang selalu mendukung setiap langkah dan perjuangan.

Pada kesempatan ini pula penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A, Selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta staf dan jajarannya;

2. Prof. Dr. Farida Pattitingi S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Prof. Dr. Hamzah Halim S.H., M.H. selaku Wakil dekan bidang Akademik, Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan bidang perencanaan, Keuangan dan Sumber daya. Dr. Muh. Hasrul S.H., M.H., selaku Wakil Dekan bidang Kemahasiswaan, Alumni dan Kemitraan atas segala bentuk bantuan dan dukungan yang telah diberikan kepada Penulis;

3. Dr. Maskun, S.H., L.LM selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;

4. Dr. Nur Azisa, S.H., M.H Selaku Ketua Departemen Pidana Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;

5. **Prof. Dr. Andi Muhammad Sofyan,SH.,MH**. selaku Pembimbing I dan **Dr. Hijrah Adhyanti Mirzana,SH.,MH**., selaku Pembimbing II, terima kasih atas segala petunjuk, saran, bimbingan dan waktu yang diluangkan untuk penulis;

6. **Prof. Dr. Muhadar,SH.,MS** dan **H.M. Imran Arief,S.H.,MS**., selaku penguji, terima kasih atas masukan dan saran-sarannya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.

7. Achmad SH.,MH (PA) penulis selama berkuliah di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

8. Segenap Dosen Pengajar Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin atas ilmu pengetahuannya yang diberikan kepada penulis selama menuntut ilmu di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

9. Seluruh jajaran Staf Pegawai Akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin atas bantuannya dalam melayani segala kebutuhan penulis selama perkuliahan hingga penyusunan Skripsi ini

10. Pengelola Perpustakaan baik Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin maupun Perpustakaan Pusat Universitas Hasanuddin. Terima kasih atas waktu dan tempat selama penelitian berlangsung sebagai penunjang skripsi penulis
11. Sahabat-sahabat penulis (SEMESTER) yang menemani penulis mengemban ilmu selama perkuliahan berlangsung Nasya Fajri Muthia, Radinda Muthia, Andi Siti Khaerunisa S, Siti Yaomy Fuh Madya Rahim, Virginia Ellen Oktania Sie, Azalia Delicia Dummanauw, Ida Yamin, serta Yogie Wira Darma S.H., dan Aditya Spadia Putra S.H., yang telah memberi petunjuk kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
12. Sahabat-sahabat toxic ku yang sangat kucintai Brenda, Yessi, Anggraha, Jean, Kia, kak Egin. Karena kalian penulis sangat malas belajar dan tiap hari ada ajakan keluar, tetapi tanpa kalian penulis juga sangat bosan karena pusing memikirkan skripsi. Sampai sebelum hari-H ujian pun kalian masih mengajak bermain sampai ujian penulis menangis karena bingung ketika ujian mau jawab apa.
13. Teman-teman KKN Jepang, yang membuat KKN menjadi lebih berwarna serta Teman-teman Hedon, Terima kasih sudah memberikan pelajaran yang sangat bermakna, memberikan solidaitas dan pengalaman yang luar biasa.

Harapan penulis, dikarenakan skripsi ini jauh dari kata sempurna oleh karena itu penulis terbuka dengan kritik dan saran yang membangun untuk perbaikan kedepannya. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat di masa yang akan datang bagi semua pihak, khususnya bagi penulis dan para pembaca pada bidang hukum pidana.

Penulis,

Karina Elisabeth Lande

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL i

PERSETUJUAN PEMBIMBING ii

PENGESAHAN SKRIPSI iii

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI..... iv

ABSTRAK v

KATA PENGANTAR vii

DAFTAR ISI xii

BAB I PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 9

C. Tujuan Penelitian 9

D. Kegunaan Penelitian 10

E. Keaslian Penelitian 10

F. Metode Penelitian 13

1. Tipe Penelitian 13
2. Jenis dan Sumber Bahan Hukum 13
3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum 15
4. Analisis Bahan Hukum 15

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS KUALIFIKASI TINDAK PIDANA BONGKAR MUAT BARANG BERBAHAYA TANPA PERSETUJUAN SYAHBANDAR 17

A. Tindak Pidana 17

1. Pengertian 17

2. Unsur-Unsur Tindak Pidana 21

3. Jenis Tindak Pidana 23

B. Tinjauan Umum Tentang Pelayaran 25

1. Pengertian 25

2. Jenis Pelayaran 27

C. Tinjauan Umum Tentang Pelabuhan 28

1. Pengertian 28

2. Dasar Hukum Kepelabuhan 30

D. Tinjauan Umum Tentang Syahbandar 30

1. Pengertian 30

2. Tugas dan Fungsi 32

3. Kewenangan Syahbandar 33

4. Dasar Hukum Syahbandar 35

E. Analisis Kualifikasi Tindak Pidana Bongkar Maut Barang Tanpa Berbahaya Persutujuan Syahbandar 35

BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERMASALAHAN KEDUA 42

A. Jenis-Jenis Putusan 42

1. Putusan Bebas (*Vrijspraak*) 42
2. Putusan Lepas dari Segala Tuntutan Hukum (*Ontslag van Rechtsvervolging*) 44
3. Putusan Pemidanaan (*Veroordeling*) 45

B. Pertimbangan Hakim Dalam Menjatuhkan Putusan 48
1. Pertimbangan Yuridis 49
2. Pertimbangan Sosiologis 51

C. Analisis Penerapan Pidana Materil Tindak Pidana Bongkar Muat Barang Berbahaya Tanpa Persetujuan Syahbandar 53
1. Posisi Kasus 53
2. Dakwaan 54
3. Tuntutan Penuntut Umum 55
4. Amar Putusan 56
5. Analisis Penulis 56

BAB IV PENUTUP 68

A. Kesimpulan 68
B. Saran 68

DAFTAR PUSTAKA 70

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara yang termasuk dalam negera dengan kepulauan terbesar di dunia. Wilayah di Indonesia dua pertiganya merupakan laut yang terdiri dari 17.499 pulau serta sepanjang 8100 km merupakan garis pantai.[1] Berdasarkan data tersebut menjadikan Indonesia menjadi negara terbesar di dunia kedua dengan garis pantai terpanjang yaitu 54.716 km.[2]

Sesuai dengan letak geografis seperti ini, peran Indonesia dalam pelayaran laut sangat strategis, bukan hanya berdasarkan pada aspek ekonomi, hal ini juga meliputi dari aspek ideologi, politik, sosial dan budaya, dan berdasarkan aspek pertahanan dan keamanan juga sangat penting. Berdasarkan pada aspek ekonomi, sektor pelayaran bertanggung jawab dalam menyatukan hubungan dari kegiatan ekonomi dari satu pulau dengan pulau lainnya agar kegiatan ekonomi dapat berjalan dengan lancar. Selain itu, sektor pelayaran laut berfungsi sebagai sarana untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di daerah tertinggal dan mendukung perekonomian

[1] Surat Keputusan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia. Nomor: SKEP068/KALAKHAR/BAKORKAMLA/XI/2010

[2] http://ilmupengetahuanumum.com/10-negara-dengan-garis-pantai-terpanjang-di-dunia, Diakses tanggal 24 Maret 2021 pada pukul 15:00 WITA

daerah berkembang dari negara dan keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Serupa dengan sarana untuk mendukung penyelenggaraan ketatanegaraan secara nasional. Sementara itu, dari segi sosial-budaya, pada sektor transportasi laut yang memiliki peran dalam memberikan aksesibilitas kepada masyarakat dalam rangka memperhitungkan keterkaitan antar individu di satu pulau dengan individu di pulau yang berbeda.

Meski demikian, pada era ini laut bukan termasuk dalam sarana transportasi utama di Indonesia. Semestinya, sebagai negara kepulauan laut seharusnya dijadikan sebagai sarana transportasi utama bagi Indonesia. Sebagian persoalan dalam menciptakan laut sebagai sarana transportasi utama Indonesia adalah berkurangnya pekerjaan armada angkutan umum dalam pengangkutan produk, sarana dan prasarana bongkar muat yang masih sangat signifikan. Menggunakan pelayaran laut, tingkat relevansi fasilitas keselamatan laut yang tidak memenuhi standar, maka dari itu pengguna jasa pelayaran menggunakan fasilitas pelayaran laut tersebut.

Lalu lintas maritim di Indonesia lebih banyak didominasi dengan angkutan barang. Hingga 80% pelayaran laut mendominasi dalam pengiriman batubara, kelapa sawit, Barang Dikuasai Negara (BDN) dan gas, serta pelayaran *container*. Disisi lain, transportasi laut untuk mengangkut penumpang dan tradisional semakin sedikit penggunanya

karena transportasi laut bukan dijadikan sebagai transportasi prioritas pemerintah. Pemerintah memilih memprioritaskan pada transportasi udara dengan insentif penerbangan murah.

Salah satu upaya yang dapat dilakukan sebagai upaya dalam menjaga Indonesia sebagi negara kepulauan yang utuh dan menyeluruh dengan menjaga, melestarikan serta melindungi laut Indonesia sebagai bagian penting untuk ditutup secara merata pada daratan dan ruang udara. Sehingga dapat terciptanya tujuan dalam memberikan perlindungan kondisi dari keamanan perairan di Indonesia sehingga penegakan hukum harus ditegakkan.

Negara Indonesia merupakan negara hukum yang telah dijelaskan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945[3] yang menjelaskan megara yang dimaksud sebagai negara hukum "*adalah negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya. Keadilan merupakan syarat bagi tercapainya kebahagiaan hidup untuk warga negaranya, dan sebagai dasar dari keadilan itu perlu diajarkan rasa susila kepada setiap manusia agar menjadi warga negara yang baik*".[4]

Penegakan hukum sangat dibutuhkan untuk mewujudkan supremasi hukum di Indonesia. Penegakan hukum di bidang transportasi sangat penting dan strategis dalam rangka mengelola efektivitas transportasi,

[3] Amandemen Ketiga Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

[4] Nunung Mahmudah, 2015, *Illegal Fishing Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 9.

mendukungnya sesuai dengan prinsip operasi transportasi, dan memungkinkan transportasi yang lebih baik dalam jangka panjang. Untuk itu, semua penyidikan dalam penyelesaian tindak pidana pelayaran memerlukan penegakan yang efektif dalam hukum substantif dan formil yang mengatur tentang kedudukan dan kewenangan penyidik, penuntut umum, dan hakim.

Acara penyidikan merupakan tahap awal dalam menentukan acara pidana. Dari sinilah alat bukti perkara pidana itu berasal dan sangat membantu aparat penegak hukum untuk menciptakan kepastian hukum yang dicari. Kondisi ini telah diatur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

Pasal 1 angka (2) KUHAP yang memberikan pengertian dari penyidikan yaitu:

> "*Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.*"

Penyidikan dilakukan oleh penyidik sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 6 ayat (1) KUHAP, adalah:

1. Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia (POLRI);
2. Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) tertentu yang diberi wewenang khususnya oleh undang-undang.

Pasal 6 ayat (1) di atas memberikan pemahaman yang jelas tentang siapa berhak menjadi penyidik pada tindak pidana. Penyidik tindak pidana

terdiri dari dua bagian, perbedaan di antaranya terletak pada wewenang masing-masing sebagaimana ditentukan dalam undang-undang. Dalam tindak pidana khusus ada serangkaian tindakan tersendiri di mana ada penyidik lain yang memiliki wewenang untuk menyelesaikan pemeriksaan.[5]

Pada tindak pidana khusus bidang pelayaran, hal ini diatur dalam Pasal 282 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran. Pasal 282 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran berbunyi sebagai berikut:

5. Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.
6. Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia. Setiap penyidik dalam hal melakukan tugas penyidikan diberikan kewenangan tersendiri.

Kewenangan penyidik diatur dalam Pasal 7 ayat (1) KUHAP. Pasal 7 ayat (1) KUHAP sebagai berikut:

> Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a karena kewajibannya mempunyai wewenang:
> a. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana,
> b. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian,
> b. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka.
> c. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan.
> d. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat,

[5] Hartono, 2012, *Penyidikan & Penegakan Hukum Pidana melalui Pendekatan Hukum Progresif*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 36.

e. Mengambil sidik jari dan memotret seorang,
f. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi,
g. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara,
h. Mengadakan penghentian penyidikan,
i. Mengadakan tindakan lain yang menurut hukum bertanggung jawab.

Terhadap tindak pidana pengangkutan, pejabat tertentu dari instansi yang bertanggung jawab dan bertanggung jawab di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik dalam pengertian Undang-Undang ini. Wewenang penyidik pegawai negeri sipil ini diatur dalam Pasal 283 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran:

1. Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 282 berwenang melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran.
2. Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:
   a. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
   b. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
   c. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
   d. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
   e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
   f. memotret dan/atau merekam melalui media audiovisual terhadap orang, barang, kapal atau apa saja yang dapat dijadikan bukti adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
   g. memeriksa catatan dan pembukuan yang diwajibkan menurut Undang-Undang ini dan pembukuan lainnya yang terkait dengan tindak pidana pelayaran;
   h. mengambil sidik jari;

i. menggeledah kapal, tempat dan memeriksa barang yang terdapat di dalamnya apabila dicurigai adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
j. menyita benda-benda yang diduga keras merupakan barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
k. memberikan tanda pengaman dan mengamankan apa saja yang dapat dijadikan sebagai bukti sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
l. mendatangkan saksi ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang pelayaran;
m. menyuruh berhenti orang yang diduga melakukan tindak pidana dibidang pelayaran serta memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
n. mengadakan penghentian penyidikan; dan
o. melakukan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

7. Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum melalui pejabat penyidik polisi Negara Republik Indonesia. Tindak pidana pelayaran merupakan suatu tindak pidana yang terjadi dalam lingkup pelayaran. Tindak pidana pelayaran diatur dalam suatu bab sendiri dalam KUHP, yaitu diatur dalam Buku II KUHP tentang Kejahatan bab XXIX mengenai Kejahatan Pelayaran, mulai dari Pasal 438 sampai dengan Pasal 479 KUHP, dan dalam Buku III KUHP tentang Pelanggaran bab IX tentang Pelanggaran Pelayaran, mulai dari Pasal 560 sampai dengan Pasal 569 KUHP. Tindak pidana pelayaran juga diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan perihal pelayaran telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tetapi masih terdapat kasus mengenai tindak pidana pelayaran di Indonesia. Seperti kasus yang diteliti oleh penulis, telah terjadi tindak pidana bongkar muat barang berbahaya (berbahan cair) tanpa sepertujuan pihak syahbandar diwilayah hukum Tanjung Pinang. pada hari senin tanggal 09 maret 2020

sekitar pukul 23.00 WIB Nahkoda kapal TB.ASL Abadi berbendera Indonesia berangkat dari gelanggang PT.ASL di Tanjung Uncang Batam menuju ke Tanjung Balai Karimun dengan membawa muatan solar sebanyak 64 ton, kemudian pada hari selasa tanggal 10 maret 2020 sekitar pukul 01.00 WIB terdakwah bertemu dengan saksi Muhtar selaku Nahkoda kapal 328 dan saksi Rusli selaku KM. Julio disekitar perairan selatan Pulau Janda Berias Batam yang merupakan wilayah perairan Republik Indonesia kemudian kapal KM 328 merapatkan kapal dengan kapal TB ASL Abadi kemudian menyedot bahan bakar selama 1 jam dari kapal TB ASL Abadi. 30 menit kemudian datang kapal KM Julio dan menyedot bahan bakar minyak. 20 menit berlangsung kira-kira pukul 02.00 WIB datang kapal KL Mapor TNI Angkatan Laut melakukan pemeriksaan dokumen kapal ditemukan kapal KM 328 tidak memiliki surat persetujuan olah gerak dari pihak yang berwenang atau syahbandar dan KM 328 tidak memiliki kelengkapan kelaiklautan sesuai yang ditentukan Undang-Undang yaitu melaksanakan bongkar muat barang berbahaya tanpa izin dari syahbandar dilaut teritorial Indonesia.[6] Pelabuhan Pelindo yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Tanjung Pinang yang berwenang memeriksa dan mengadilinya, mengingat terdakwa berada di Tanjung Pinang yang merupakan pelabuhan untuk bongkar muat barang masuk ataupun keluar dan tempat kediaman sebagian besar saksi-saksi yang dipanggil lebih dekat dengan Pengadilan Negeri Tanjung Pinang,

[6] Putusan Nomor 159/PidSus/2020/PN.Tpg

berdasarkan Pasal 84 ayat (2) Kitab Undang- Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), maka Pengadilan Negeri Tanjung Pinang berwenang memeriksa dan mengadili perkara ini (sesuai dengan Pasal 137 KUHAP), "*Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar*" seperti yang telah diatur pada Pasal 216 ayat (1).

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik mengangkatnya kedalam bentuk tugas akhir dengan judul **Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Bongkar/Muat Barang Berbahaya Tanpa Persetujuan Syahbandar (Studi Putusan No.159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg)**

B. Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam skripsi ini akan memfokuskan pada beberapa pembahasan untuk diteliti lebih lanjut adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah kualifikasi tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar?
2. Bagaimanakah penerapan pidana materil tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar?

C. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan rumusan masalah yang ditulis di atas, maka skripsi ini bertujuan sebagai:

1. Untuk mengetahui kualifikasi tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar.
2. Untuk mengetahui penerapan pidana materil tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar.

D. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoritis

   Diharapkan dengan adanya skripsi ini dapat memberikan informasi, masukan bagi pengembangan ilmu hukum pada umumnya, hukum pidana dan kriminologi mengenai penerapan pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dan penegakkan hukumnya.

2. Kegunaan Praktis

   Hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi masyrakat pada umumnya dan para penegak hukum khusunya dalam mencegah dan menanggulangi tindak pidana pada kegiatan bongkar muat barang berbahaya.

E. Keaslian Penelitian

Pada penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan keasiliannya meskipun terdapat beberapa penlitian yang memiliki kesamaan judul, berikut adalah penelitian yang memiliki kesamaan judul dan perbedaan dengan penelitian ini adalah:

1. Pada penelitian yang berjudul "*Pengawasan kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan terhadap pelabuhan berdasarkan peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan di kota bengkalis*", Fakultas Syaria'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim. Pembeda antara penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan oleh Ayu Rahmawaty memiliki rumusan masalah yaitu Bagaimana Pengawasan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Terhadap Pelabuhan Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan di Kota Bengkalis dan Apa kendala yang dialami pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bengkalis dalam melakukan pengawasan terhadap pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Bengkalis. Sedangkan, penelitian yang di lakukan penulis memiliki rumusan masalah Bagaimanakah kualifikasi tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar dan Bagaimanakah penerapan pidana materil tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar.

2. Judul Penelitian "*Peran syahbandar melakukan pengawasan dalam menjamin keselamatan keamanan pelayaran berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 tahun 2015 (studi di angkutan pelayaran-rakyat Kecamatan Tebing Tinggi, Kabupaten Kepulauan Meranti)*", Fakultas Hukum Universitas Negeri Sultan Syarif Kasim Riau. Dalam penelitian M. Sabiq Muzaki yaitu memiliki rumusan masalah yakni bagaimanakah peran syahbandar melakukan pengawasan dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2017 studi di angkutan laut pelayaran rakyat kecamatan tebing tinggi kabupaten kepulauan meranti dan apakah faktor penghambat syahbandar dalam menjalankan fungsi pengawasan dan keamanan pelayaran terhadap pelayaran-rakyat di kecamatan tebing tinggi kabupaten kepulauan meranti. Sedangkan penelitian yang di lakukan penulis memiliki rumusan masalah bagaimanakah kualifikasi tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar dan bagaimanakah penerapan pidana materil tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar.

F. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Dalam melakukan penilitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian normatif. Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji berpendapat bahwa penelitian hukum normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.[7]

Menurut Peter Mahmud Marzuki yang dikutip oleh Soejono Soekanto dalam bukunya bahwa penelitian hukum normatif merupakan suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab permasalahan hukum yang dikemukakan, dengan menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).[8]

2. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

a. Jenis Bahan Hukum

Jenis Bahan Hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh

[7] Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2006, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, hlm. 13-14.

[8] Soerjono Soekanto, 2012, *Pengantar Penelitian Hukum, cetakan ketiga*, UI Press, Jakarta, hlm. 34.

dari peraturan perundang-undangan, putusan hakim, dan risalah pembuatan perundang-udangan. Data sekunder diperoleh dari pada ahli hukum maupun akademisi baik yang didapatkan dari konvensi, buku-buku, peraturan perundang-undangan, hasil penelitian, jurnal ilmiah, artikel serta bahan literatur lainnya yang berhubungan langsung dengan pembahasan skripsi ini.

b. Sumber Bahan Hukum

Penenlitian ini menggunakan jenis serta sumber data yaitu :

1) Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang didapatkan langsung yang bersumber dari sumber data pertama yang memiliki hubungan langsung dengan permasalahan yang diangkat.[9] Bahan hukum juga didapatkan sesuai dengan bahan yang memiliki keterikatan dengan permasalahan yang akan diangkat. Bahan hukum yang dimaksud seperti UUD RI tahun 1945 serta peraturan pemerintah serta peraturan lainnya.

2) Bahan Hukum Sekunder

Marzuki berpendapat bahwa bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang diperoleh dari buku-buku sebagai data

[9] Amiruddin, 2006, *Pengantar Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 30.

pelengkap sumber data primer. Sumber data sekunder penelitian ini adalah data-data yang diperoleh dengan melakukan kajian pustaka seperti buku-buku ilmiah, hasil penelitian dan sebagainya.[10]

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan Hukum Tersier yaitu bahan hukum yang dapat memberikan petunjuk ataupun dapat menjelaskan data sekunder serta primer seperti kamus, ensiklopedia serta bahan lain yang dapat digunakan pada penelitian.

3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan hukum yang dipilih pada penelitian ini menggunakan studi pustaka (*library research*) yaitu penulis melakukan proses pengumpulan bahan hukum untuk menjawab permasalahan yang telah dirumuskan dengan cara menganalisis bahan-bahan pustaka yang terkait dengan permasalahan yang dikaji, baik itu bersumber dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.

4. Analisis Bahan Hukum

Data yang diperoleh atau dikumpulkan dalam penelitian berupa data yang sifatnya kualitatif maka analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif, dimana proses pengolahan datanya yakni setelah data

[10] Marzuki, 1983, *Metodologi Riset*, PT. Hanindita Offset, Yogyakarta, hlm. 56.

tersebut terkumpul dan dianggap telah cukup kemudian data tersebut diolah dan dianalisis secara deduktif yaitu dengan berlandaskan kepada dasar-dasar pengetahuan umum kemudian meneliti persoalan yang bersifat khusus dari adanya analisis inilah kemudian ditarik suatu kesimpulan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS KUALIFIKASI TINDAK PIDANA BONGKAR MUAT BARANG BERBAHAYA TANPA PERSETUJUAN SYAHBANDAR

A. Tindak Pidana

1. Pengertian

Istilah tindak pidana merupakan istilah yang berasal dari hukum pidana Belanda yang disebut dengan "*strafbaar feit*". Meskipun istilah tersebut berada dalam WvS Belanda dan WvS Hindia Belanda (KUHP), tetapi tidak dijelaskan dengan jelas otoritas apa yang dimaksud pada "*strafbaar feit*", karena dari banyaknya ahli hukum yang mengemukakan istilah "*starbaar feit*" dengan berbagai cara. Istilah-istilah yang digunakan baik dalam undang-undang maupun pedoman dan secara tertulis sebagai penafsiran "*starbaar feit*" juga rberagam, sedangkan ragam penafsiran "*starbaar feit*" ialah:[11]

a. Tindak Pidana, bisa dianggap sebagai istilah otoritas dalam peraturan pidana kita. Hampir semua peraturan perundang-undangan menggunakan istilah tindak pidana, seperti dalam UU No. 6 Tahun 1982 tentang Hak Cipta, (diganti dengan Undang-undang Nomor 11/PNPS/1963 tentang Pemberantasan Tindak Pidana

[11] Adami Chazawi, 2011, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, hlm. 67.

Subversi, Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1971 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (digantikan dengan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999), dengan peraturan Pakar Hukum lainnya yang menggunakan istilah ini seperti Wirjono Prodjodikoro;

b. Peristiwa pidana, biasanya dipakai oleh beberapa ahli hukum, contohnya R. Tresna yang terdapat pada bukunya tentang Asas-asas Hukum Pidana pada 1959, H.J. van Schravendijk yang terdapat pada buku pelajaran perihal Hukum Pidana Indonesia, A. Zainal Abidin, yang terdapat dalam bukunya tentang Hukum Pidana. Pembentuk undang-undang juga pernah menggunakan istilah peristiwa pidana, yaitu dalam Undang-Undang Dasar Sementara tahun 1950 (baca Pasal 14 ayat 1);
c. Delik, yang merupakan bahasa latin atau *delictum* untuk memberikan garmbaran arti tentang *strafbaar feit*. Istilah ini sering terdapat pada beberapa literatur, seperti E. Utrecht, meskipun beliau juga menggunakan istilah lain yakni peristiwa pidana (dalam buku Hukum Pidana I) 2008. A. Zainal Abidin dalam buku beliau Hukum Pidana I. Moeljanto juga memilih istilah ini seperti salah satu buku beliau dengan judul “Delik-Delik Percobaan Delik-Delik Penyertaan” meskipun menurut beliau istilah yang lebih cocok adalah perbuatan pidana;
d. Perbuatan yang boleh di'hukum, istilah ini dipilih oleh Karni dalam buku beliau dengan judul “Ringkasan tentang Hukum Pidana”.

> Begitu juga Schravendijk dalam buku pelajaran beliau tentang Hukum Pidana Indonesia; Istilah "*strafbaar feit*" dengan keberagaman pengertian menjadikan timbulnya permasalahan dalam menafsirkan serta menjadi perdebatan yang cukup serius dikalangan para sarjana yang menkajinya. Moeljatno dan Roeslan Saleh menggunakan istilah perbuatan pidana meski istilah tersebut bukan penafsiran dari istlah "*strafbaar feit*". Utrecht menyalin istilah "*strafbaar feit*" menjadi peristiwa pidana. Utrecht menerjemahkan istilah feit secara harfiah menjadi peristiwa.

Istilah tersebut sama dengan istilah yang digunakan Utrecht, UUD Sementara 1950 juga menggunakan istilah peristiwa pidana. Sedangkan Meoljatno menolak menggunakan istilah peristiwa pidana, menurut keterangannya peristiwa merupakan pengertian yang kongkrit yang merajuk pada suatu keadaan tertentu seperi meninggalnya seseorang. Pada hukum pidana tidak terdapat larangan untuk orang meninggal, tetapi hukum pidana memiliki larangan tentang kematian yang disebabkan oleh orang lain.[12]

Perlu adanya perhatian khusus mengenai istilah tindak pidana "*strafbaar feit*" yang dibandingkan dengan tindakan atau perbuatan menunjukkan adanya perbedaan makna. Tindak pidana memiliki unsur pertama yaitu tindakan/perbuatan (*gedraging*), tindakan individu ini adalah titik yang menghubungkan serta dasar dalam memberikan pidana.

[12] Andi Hamzah, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 86

Tindakan (*gedraging*), terdiri antara berbuat dengan tidak berbuat. Van Hattum dalam Sudarto, "tidak menyetujui untuk memberi definisi tentang *gedraging*, sebab defenisi harus dapat meliputi pengertian berbuat dan tidak berbuat, sehingga definisi itu tetap akan kurang lengkap atau berbelit-belit dan tidak jelas".[13]

Barda Nawawi Arief Arief menyebutkan, bahwa "dalam KUHP (WvS) hanya ada asas legalitas (Pasal 1 KUHP) yang merupakan Landasan Yuridis untuk menyatakan suatu perbutan (*feit*) sebagai perbuatan yang dapat dipidana (*strafbaar feit*)". Tetapi arti dari istilah "*strafbaar feit*" tidak dijelaskan. Sehingga tidak terdapat suatu pengertian ataupun batasan secara yuridis mengenai tindak pidana. Definisi tentang tindak pidana "*strafbaar feit*" hanya terdapat dalam lingkup dari pendapat para sarjana serta terdapat dalam teori.[14]

Moeljatno menafsirkan istilah "*strafbaar feit*" dengan "perbuatan pidana". Beliau memiliki pendapat bahwa "perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barangsiapa yang melanggar larangan tersebut". Penafsiran dengan istilah perbuatan ini dipertahankan oleh Moeljatno dan dinilai oleh beliau sebagai istilah yang lebih tepat dalam memberikan gambaran tentang definisi dari "strafbaar feit" tersebut. Moeljatno menafsirkan dengan istilah perbuatan pidana, dengan

[13] Mohammad Ekaputra, 2015, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, USU Press, Medan, hlm. 74.
[14] *Ibid.*, hlm. 75.

definisi yaitu sebagai “perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa melanggar larangan tersebut”.[15]

Perbuatan pidana dari sudut pandangan yang dilihat oleh Moeljatno seperti yang telah tergambarkan bagaimana beliau menafsirkan istilah tersebut. Selain itu, Moeljatno memperlihatkan bahwa beliau membedakan dengan jelas antara dapat dipidananya perbuatan (*criminal act*) dengan dapat dipidanya orang (*criminal responsibility* atau *criminal liability*). Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa perbuatan pidana bukan hanya meliputi pidana tetapi juga terdiri dari pertanggungjawaban pidana. Sudut pandang ini dapat dikatakan sebagai pandangan yang dualistis yang berhubungan dengan perbuatan pidana (tindak pidana/*strafbaar feit*). Pandangan yang memisahkan antara tindakan individu sebagai pelaku, atau dalam beberapa literatur ini juga dapat dikatakan sebagai pandangan dualisme.

2. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Membicarakan mengenai unsur-unsur yang terdapat dalam tindak pidana dengan cara melihat rumusan masalah yang digunakan. Hanya perilaku manusia yang dilarang oleh aturan hukum yang harus dilarang. Makna pokoknya didasarkan pada kata majemuk faktual tindak pidana, tetapi karena tidak lepas dari orangnya, ancaman dari pelaku tindak pidana

[15] Adami Chazawi, *Op. Cit.*, hlm. 71.

tidak serta merta berarti bahwa perbuatan tersebut tidak serta merta harus dipidana. Saya telah membuatnya jelas. Pengertian Tindak Pidana Ancaman mempunyai arti yang umum dan secara umum berarti pidana yang dijatuhkan. Dipidana atau tidaknya orang yang melakukan perbuatan itu merupakan hal lain yang menentukan tindak pidana tersebut.[16]

Unsur-unsur tindak pidana dapat dibedakan setidak-tidaknya dari dua sudut pandang, yakni unsur subjektif dan unsur objektif, berikut akan di jelaskan perihal kedua unsur tersebut adalah:[17]

a. Unsur Objektif

   Merupakan unsur yang bersumber dari eksternal pihak pelaku. Seperti unsur kedaaan, yaitu keadaan dimana pelaku melakukan tindakan tersebut. Unsur subjektif tersebut terdiri dari:[18]

   1) Sifat melanggar hukum;
   2) Kualitas dari si pelaku; Misalnya keadan sebagai pegawai negeri di dalam kejahatan jabatan menurut Pasal 415 KUHP atau keadaan sebagai pengurus atau komisaris dari suatu perseroan terbatas di dalam kejahatan menurut Pasal 398 KUHP.
   3) Kausalitas yakni, hubungan antara suatu tindakan sebagai penyebab dengan suatu kenyataan sebagai akibat.

b. Unsur Subjektif

[16] *Ibid.*, hlm. 79.
[17] Teguh Prasetyo, 2014, *Hukum Pidana*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 50.
[18] *Ibid.*

Unsur yang terdapat atau melekat pada diri sipelaku, atau yang dihubungkan dengan diri si pelaku dan termasuk di dalamnya segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. Unsur subjektif terdiri dari:[19]

1) Kesengajaan atau ketidak sengajaan (*dolus* atau *culpa*);
2) Maksud pada suatu percobaan, seperti ditentukan dalam Pasal 53 ayat (1) KUHP;
3) Macam-macam maksud seperti terdapat dalam kejahatan-kejahatan pencurian, penipuan, pemerasan, dan sebagainya;
4) Merencanakan terlebih dahulu, seperti tercantum dalam Pasal 340 KUHP, yaitu pembunuhan yang direncanakan terlebih dahulu;
5) Perasaan takut seperti terdapat di dalam Pasal 308 KUHP.

3. Jenis Tindak Pidana

Tindak pidana yang diketahui ataupun yang terdapat dalam masyarakat terdapat bermacam tindakan. Sehingga tindakan tersebut dapat di kategorikan menjadi beberapa bagian yang diantaranya adalah:[20]

a. Menurut cara merumuskannya, dibedakan antara tindak pidana formil dan tindak pidana materil.
   "Tindak pidana formil merupakan perbuatan pidana yang perumusannya dititikberatkan pada perbuatan yang dilarang yaitu tindak pidana telah dianggap selesai dengan telah dilakukannya perbuatan yang dilarang oleh undang-undang tanpa mempersoalkan akibatnya. Kemudian jika tindak pidana materil merupakan perbuatan pidana yang perumusannya dititkberatkan pada akibat yang dilarang. Tindak pidana baru dianggap telah selesai apabila akibat yang dilarang itu telah terjadi".
b. Menurut sistem KUHP, dibedakan antara kejahatan yang dimuat dalam buku II dan pelanggaran yang dimuat dalam buku III. Pada KUHP perbedaan itu jelas terlihat pada Buku II KUHP yang banyak

[19] *Ibid.*
[20] Amir Ilyas, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rangkang, Yogyakarta, hlm. 28-34.

menjelaskandelik-delik yang disebut dengan kejahatan (*misdrijven*), sedangkan buku III KUHP memuat delik-delik yang disebut pelanggaran (*overtredingen*).

c. Berdasarkan bentuk kesalahan, dibedakan antara tindak pidana sengaja (*dolus*) dan tindak pidana tidak dengan sengaja (*culpa*).
   "Dalam tindak pidana, kesengajaan dan tidak dengan sengaja atau bisa juga disebut dengan tindak pidana kealpaan, terjadi sebuah perbedaan. Perbedaan tersebut terletak pada definisi serta dampak hukum pada sebuah tindakan".
d. Berdasarkan macam perbuatannya, dapat dibedakan antara tindak pidana aktif dan dapat juga dan tindak pidana pasif.
   "Dalam tindak pidana, sering disebut dengan tindak pidana dengan delik komisi dan omisi. Delik komisi adalah delik yang berupa pelanggaran terhadap larangan yaitu berbuat sesuatu yang dilarang. Sedang delik omisi adalah delik berupa pelanggaran terhadap perintah, yaitu tidak berbuat sesuatu yang diperintah".
e. Berdasarkan saat dan jangka waktu terjadinya, dapat dibedakan antara tindak pidana terjadi seketika dan tindak pidana terjadi dalam waktu lama atau berlangsung lama atau berlangsung terus menerus.
f. Berdasarkan sumbernya, dapat dibedakan antara tindak pidana umum dan tindak pidana khusus.
g. Dilihat dari segi subjeknya, dapat dibedakan antara tindak pidana *communia* (tindak pidana yang dapat dilakukan oleh semua orang) dan tindak pidana *propria* (tindak pidana yang hanya dapat dilakukan oleh orang yang berkualitas tertentu).
h. Berdasarkan perlu tidaknya pengaduan dalam hal penuntutan, maka dibedakan antara tindak pidana biasa dan tindak pidana aduan.
i. Berdasarkan berat-ringannya pidana yang diancamkan, dapat dibedakan antara tindak pidana bentuk pokok, tindak pidana diperberat dan tindak pidana yang diperingan.
j. Berdasarkan kepentingan hukum yang dilindungi, maka tindak pidana tidak terbatas macamnya, sangat tergantung pada kepentingan hukum yang dilindungi dalam suatu peraturan perundang-undangan.
k. Dari sudut berapa kali perbuatan untuk menjadi suatu larangan, dibedakan antara tindak pidana tunggal dan tindak pidana berantai.

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa ada banyak jenis tindak pidana dari berbagai sudut pandang. Dari jenis-jenis tersebut, pemidanaan untuk tindak pidana juga berbeda.

B. Tinjauan Umum Tentang Pelayaran

1. Pengertian

Pelayaran laut dalam arti luas tidak terlepas dari angkutan laut (artinya kapal), aspek kepelabuhanan, dan aspek keselamatan, tetapi pelayaran dalam arti sempit hanya terkait dengan aspek angkutan.[21] Karena Indonesia adalah negara hukum dan segala sesuatunya harus diatur dengan undang-undang, maka dunia pelayaran membutuhkan pengaturan tentang industri pelayaran sebagai bentuk kegiatan yang mempengaruhi kehidupan masyarakat. Sebagai upaya pemerintah dalam mengatur permasalahan tersebut maka diterbitkanlah Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Sebagai hukum positif, undang-undang tersebut berisi tentang aturan yang menjelaskan tentang faktor penting dari transportasi di perairan. Pasal 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa "*pelayaran satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan yang maritim*".[22]

[21] Wirjono Projodikoro, 1983, *Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Pelayaran Darat*, Bandung, hlm. 23.
[22] Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pelayaran atau dapat dikatakan juga sebagai angkutan perairan telah dijelaskan dalam pasal 1 angka 10 UU N. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Transportasi adalah perpindahan dari tempat barang tiba ke tempat tertentu untuk mengantarkan barang yang bersangkutan, dan transportasi adalah perpindahan barang atau orang yang aman dari suatu tempat ke tempat lain ke tempat tujuan. Apakah untuk pindah ke. Dari sini kita dapat menyimpulkan bahwa keduanya adalah proses dan hanya dalam kasus transportasi hanya ada rincian di mana transfer berakhir. Dalam artian ditentukan lokasi penerimaan dan penyerahan barang. Kegiatan pengangkutan disebut pengangkutan air karena terjadi melalui badan air. Hanya jenis airnya saja yang berbeda. Zainal Assikin dalam bukunya menyebutkan "*Angkutan diperairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal*".[23]

Nur Yanto dalam bukunya menyatakan "Pelayaran diselenggarakan tentu harus memberi manfaat kepada semua pihak, dalam melakukan kegiatan usaha di bidang pelayaran menggunakan persaingan yang sehat, dan juga tidak menimbulkan pencemaran lingkungan".[24] Tujuan penyelenggaraan kegiatan pelayaran juga telah tercantum dalam undang-undang sebagai berikut:[25]

[23] Zainal Assikin, 2013, *Hukum Dagang*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 198.

[24] Nur Yanto, 2014, *Memahami Hukum Laut Indonesia*, Mitra Wacana Media, Jakarta, hlm. 144

[25] Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
b. Membina jiwa kebahaarian.
c. Menjunjung kedaulatan negara.
b. d. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional.
c. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional.
d. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara

2. Jenis Pelayaran

Berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: Angkutan Laut, Angkutan Sungai dan Danau, dan Angkutan Penyeberangan.[26]

a. Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
b. Angkutan sungai, danau dan penyeberangan merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Istilah ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASD dan Penyebrangan.
   Angkutan perairan daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sungai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit sehingga banyak sekali pusat pemukiman, ekonomi, budaya

[26] Nur Yanto, *Op. Cit*., hlm. 199.

maupun kota-kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang.[27]

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, terutama pada Pasal 1, yang menjelaskan bahwa "angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, banjir, kanal, dan terusan. Di Indonesia, angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional".

c. Angkutan Penyebrangan Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah ferry transport. Selain yang telah disebutkan di atas, masih ada jenis jenis angkutan laut berdasarkan Pasal 7 UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

C. Tinjauan Umum Tentang Pelabuhan

1. Pengertian

Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, yang menjelaskan bahwa "pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi". Ayat

[27] *Ibid.*

(2), Mendukung kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus kapal, angkutan penumpang dan/atau barang, serta titik-titik *transshipment* yang aman, internal, dan/atau antarmoda di pelabuhan serta memajukan perekonomian nasional dan daerah.[28]

Pelabuhan ini juga merupakan terminal untuk transportasi darat antara kota dan negara bagian. Semua arus yang lewat atau berhenti di suatu pelabuhan tentunya tidak dapat diproses oleh satu otoritas tunggal, tetapi masing-masing arus tersebut diproses/diatur oleh berbagai instansi pemerintah terkait atau instansi swasta terkait. Lalu lintas kapal ke/dari luar negeri dan kapal antar pulau diproses/diatur oleh Otoritas Pelabuhan. Pada saat kapal bermuatan impor dari berbagai negara hendak masuk pelabuhan, kapal terlebih dahulu berlabuh/melempar di batas terluar perairan pelabuhan dan dipandu oleh kapal penerbang untuk mencapai cekungan pelabuhan melalui laut. tarikan yang harus berbaris. Kapal kemudian harus berlabuh di kolam pelabuhan dan dijajarkan untuk berlabuh di ujung dermaga yang ditunjuk oleh pengelola pelabuhan dan bersandar di atasnya sehingga dapat melakukan operasi bongkar muat untuk kargo impor dan ekspor. Sebelum kantor Kesyahbandaran menerbitkan izin sandar, kapal wajib menunjukkan seluruh dokumen kapal ataupun sertifikat kapal guna melindungi kapal tersebut untuk melewati wilayah laut ataupun masuk kedalam wilayah pelabuhan.[29]

[28] Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 Tentang Kepelabuhanan.
[29] Herman Budi Sasono, 2012, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, Andi, Yogyakarta, hlm. 1.

Pelabuhan (*port*) ialah daerah perairan yang memiliki perlindungan terhadap gelombang laut, dimana peraiaran tersebut dilengkapi dengan dermaga tempat kapal dapat berlabuh untuk bongkar muat, *crane* untuk bongkar muat barang, dan terminal laut seperti gudang lepas pantai (transit) dan gudang. Gudang tempat barang dapat disimpan lebih lama saat kapal membongkar muatan dan menunggu pengiriman atau pengantaran ke tempat tujuan. Terminal ini memiliki rel kereta api dan jalan raya.[30]

2. Dasar Hukum Kepelabuhan

Adapun dasar-dasar hukum yang terdapat pada kepelabuhan yaitu:

a. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;
b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2011 Tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri;
c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan; dan
d. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 Tentang Kepelabuhanan.

D. Tinjauan Umum Tentang Syahbandar

1. Pengertian

Berdasarkan etimologisnya yang terdiri dari kata “syah” dan “Bandar”, kata “syah” memiliki arti pelabuhan dan sungai yang digunakan

[30] Bambang Triatmodjo, 2009, *Perencanaan Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta, hlm. 3.

sebagai tempat labuh, atau tempat dimana kapal kapal pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat kepil (kegiatan untuk menarik, mengikatkan tali temali kapal ke *bolder* yang ada dermaga ataupun *bolder* yang ditempatkan di atas bui) yang lazim digunakan oleh kapal kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena syarat atau sebab-sebab lain. Tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat kepil yang biasanya digunakan.[31] Menurut kamus besar bahasa Indonesia, syahbandar adalah pegawai negeri yang mengepalai urusan pelabuhan, kepala pelabuhan. Dalam bahasa inggris biasa disebut harbour master.[32] Secara hukum, syahbandar diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009, Syahbandar adalah pejabat pemerintah yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan kemanan pelayaran. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 organisasi dan tatakerja kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan dijelaskan dalam Pasal 1, "*kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada direktur jendral perhubungan laut*". Peraturan

[31] Randy Y.C Aguw, 2013, "Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Dirinjau Dari Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran", Jurnal Lex Administratum, Vol. 1, No. 1, hlm. 47.

[32] Kamus Besar Bahasa Indonesia

Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2015 dalam Pasal 1 Angka 12, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan yang mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

2. Tugas dan Fungsi

Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan Ini bertanggung jawab untuk mengawasi dan menuntut perusahaan pelayaran di bidang keselamatan dan keamanan, mengoordinasikan kegiatan negara di pelabuhan, dan mengatur, mengelola, dan mengawasi kegiatan di pelabuhan komersial. Otoritas pelabuhan memiliki fitur-fitur berikut:[33]

a. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
c. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan perlayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus,limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, yertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal serta penerbitan surat persetujuan berlayar.
d. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

[33] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
f. Pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, daearah lingkungan kerja kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaanya, pengusulan tarif untuk ditetapkan menteri.
g. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta sarana bantu navigasi pelayaran.
h. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
i. Pelaksanaan peraturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainya kepada badan usaha pelabuhanan.
j. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan. Dan
k. Pelaksanaan urusan keungan, kepegawaian dan umum hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

3. Kewenangan Syahbandar

Ateng Syafrudin memiliki pendapat mengenai kewenangan yaitu, “apa yang disebut kekuasaan formal, kekuasaan yang berasal dari kekuasaan yang diberikan oleh undang-undang, sedangkan wewenang hanya mengenai suatu onderdeel (bagian) tertentu saja dari kewenangan”. Dalam kewenangan terdapat wewenang- wewenang (*rechtsbe voegdheden*). kekuasaan ruang lingkup hukum publik, dan ruang lingkup kewenangan negara tidak hanya meliputi kewenangan untuk mengambil keputusan pemerintah (terbaik), tetapi juga kewenangan dalam rangka pelaksanaan tugas dan pemberian kewenangan. Pembagian kekuasaan

terutama dalam undang-undang dan pedoman.[34] Kewenangan harus dilandasi oleh ketentuan hukum yang ada (konstitusi), sehingga kewenangan tersebut merupakan kewenangan yang sah. Dengan demikian, pejabat (organ) dalam mengeluarkan keputusan didukung oleh sumber kewenangan tersebut. F.A.M. Stroink menjelaskan bahwa "sumber kewenangan dapat diperoleh bagi pejabat atau organ (institusi) pemerintahan dengan cara atribusi, delegasi dan mandat".[35]

Berdasarkan hal tersebut, Syahbandar harus mematuhi kekuatan hukum dan peraturan yang berlaku ketika menjalankan fungsi pemerintahan di bidang pelayaran. Kewenangan Syahbandar sebagaimana diatur dalam Pasal 209 UU Pelayaran bahwa dalam melaksanakan fungsi dan tugasnya, maka Syahbandar memiliki kewenangan:

a) mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
b) memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
c) menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
d) melakukan pemeriksaan kapal;
e) menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
f) melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
g) menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
h) melaksanakan sijil Awak Kapal.

[34] Ateng Syafrudin, 2000, "Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggung Jawab", Jurnal Pro Justisia Edisi IV, Universitas Parahyangan, Bandung, hlm. 22.

[35] Abdul Rasyid Thalib, 2006, *Wewenang Mahkamah Konstitusi dan Aplikasinya dalam Sistem Ketatanegaraan Republik Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 219.

4. Dasar Hukum Syahbandar

a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
b. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.
c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan.
d. Peraturaturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 Tentang Pelabuhan.

E. Analisis Kualifikasi Tindak Pidana Bongkar Muat Barang Berbahaya Tanpa Persutujuan Syahbandar

Sebelum masuk kepada kualifikasi Tindak Pidana Bongkar Muat barang berbaya tanpa persetujuan Syahbandar, perlu terlebih dahulu diketahui terkai selu beluk dari Syahbandar itu sendiri. Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi seorang syahbandar adalah:[36]

1. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan;
2. Selain melaksanakan fungsi sebgaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue*/SAR) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan; dan
3. Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompentensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

[36] Pasal 207 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Sebagaimana disebutkan pada ayat pertama, Syahbandar memegang peranan penting dalam semua kegiatan pelayaran laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan laut, maupun pelayaran itu sendiri. Pelayaran kapal dan pelayaran laut juga merupakan keberhasilan Syahbandar dalam menjalankan misinya sebagai Syahbandar. Kewajiban pengelola pelabuhan untuk menjalankan fungsi keamanan di atas, diatur pada Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:[37]

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
4. Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
5. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
6. Mengawasi pemanduan;
7. Mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun;
8. Mengawasi pengisian bahan bakar;
9. Mengawasi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang;
10. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
11. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
12. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
13. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
14. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Syahbandar menyelenggarakan fungsi keselamatan dan keamanan meliputi ataupun mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan

[37] Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

hukum di bidang pelayaran, navigasi, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Sesuai dengan adanya fungsi pengawasan yang tertera dalam undang-undang tersebut, syahbandar dikategorikan menjadi beberapa seksi dalam melaksanakan pengawasan. Ketentuan tersebut telah diatur dalam dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM.64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata 7 Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kerja Kantor Syahbandar, seksi pengawasan dalam kesyahbandaran dibagi atas:

1. Seksi Laik Layar;
2. Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran; dan
3. Seksi Kepelautan.

Bagian *navigable* memantau ketertiban navigasi bandar udara, lalu lintas pelayaran, kapal asing, pergerakan kapal, pengintaian, penundaan, aktivitas kapal di perairan pelabuhan, dan memberikan persyaratan *seamability* dan SPB (*Navigability Permits*). Memenuhi bahan untuk publikasi. Departemen Imigrasi dan Penyelamatan bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan material, bantuan pencarian dan penyelamatan (SAR), pengendalian pencemaran laut, pencegahan kebakaran dan pertempuran di perairan pelabuhan, penanganan dan penyelamatan kerangka kapal, dan pekerjaan bawah air dan pendahuluan. sedang mengerjakan. Investigasi kecelakaan kapal. Penanganan bencana laut. Departemen Kelautan mempunyai tugas membuat dokumen untuk penerbitan dokumen pelaut, kontrak kerja pelaut, dan sertifikasi pelaut.

Setelah meninjau beberapa literatur dan undang-undang dan memeriksa hasil pengumpulan data, penulis dapat menemukan pelanggaran pembongkaran barang berbahaya tanpa persetujuan dari pengangkut. sesuai dengan putusan nomor 159/Pid.Sus/2020/PN.Tpg sebagai berikut:

Terkait Pasal yang mengatur tentang tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar ada di Pasal 322 dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mana berbunyi:

> *"Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 216 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah)."*

Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, berbunyi:

> *"Kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar."*

Adapun unsur-unsur yang ada dalam Pasal 322 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sebagai berikut:

1. Unsur "Nahkoda"

   Yang dimaksud nahkoda ialah "seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan".

2. Unsur “yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar”

   Yang dimaksud dengan bongkar muat ialah “suatu kegiatan yang dilakukan dalam proses memindahkan barang, mengeluarkan dan memasukkan, barang, menaikkan dan menurunkan barang”. Penulis berpendapat bahwa bagian kualifikasi unsur tindak pidana atau delik, dikatakan harus memiliki izin dari syahbandar. Sedangkan pengertian Syahbandar terdapat pada Pasal 1 ayat 56 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang dikatakan bahwa ‘Syahbandar’ adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang di angkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap di penuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Sebagai kepala pelabuhan, sebagai kepala pelabuhan, ia memiliki berbagai kekuasaan dalam memutuskan apa yang harus dilakukan dan apa yang tidak boleh dilakukan dalam kegiatan umum pelayaran dan pelabuhan itu sendiri, serta untuk melaksanakan kewajiban dan tanggung jawab untuk melakukan hal tersebut. keputusan. meningkat. Salah satu tugas penting seorang pengelola pelabuhan diwujudkan dengan kewenangan mengelola, menyimpan, dan mengeluarkan dokumen-dokumen yang diperlukan bagi

angkutan laut (kapal) untuk melakukan kegiatan pengapalan dan pembongkaran.

Menurut pendapat penulis unsur yang harus terpenuhi agar dapat dikatakan perbuatan pidana yaitu bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar sesuai dengan Pasal 216 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran untuk mengetahui unsur dari Pasal 322 ini kita harus melihat Pasal 216 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 216 ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 berbunyi bahwa kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapt izin dari Syahbandar. Dalam pasal ini kita dapat mengetahui bahwa setiap kapal yang melakukan bongkar muat barang berbahaya wajib memiliki izin dari Syahbandar, bongkar muat barang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tidak di jelaskan, namun dalam Pasal 1 ayat 14 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Peraiaran adalah kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari kapal dan kekapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*, sedangkan menurut kamus besar Bahasa Indonesia bongkar muat barang adalah mengeluarkan dan memasukan muatan dari atau ke kapal. Dari kedua pengertian diatas kita dapat mengartikan bahwa bongkar muat adalah proses pemindahan suatu barang dari kapal atau ke kapal.

Selanjutnya pengertian mengenai barang berbahaya, dalam Pasal 45 Ayat 2 Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dikatakan bahwa barang berbahaya antara lain yaitu berbentuk bahan cair, bahan padat, dan bahan gas. Adapun yang dimaksud dengan perstujuan syahbandar ialah persetujuan yang dikeluarkan oleh syahbandar dalam bentuk Surat Persetujuan Berlayar. Surat Persetujuan Berlayar merupakan bukti otentik bahwa kapal telah diperiksa, memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, dan memenuhi kewajiban dibidang pelayaran lainnya. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dapat diperoleh dari kapal layar dengan mengajukan permohonan Izin Berlayar secara tertulis kepada Syahbandar.:

a. Surat pernyataan kesiapan kapal (*Master Sailing Declaration*);
b. Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya

Menurut pendapat penulis bahwa tindak pidana bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan syahbandar ada di Pasal 322 dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan ‘delik biasa’. Delik biasa ialah tindak pidana yang dapat diituntut tanpa diperlukan adanya suatu pengaduan.