

## TANGGUNG JAWAB PIDANA BAGI NAKHODA KAPAL YANG BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

Fakhrurrozi  
NPM : 191003741010850  
UNTAG Semarang, Center Java, Indonesia  
fakhrurrozi@akpelni.ac.id

### ABSTRAK

Surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh Syahbandar dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang akan melakukan pelayaran atau berangkat meninggalkan pelabuhan. Meskipun pengaturan mengenai Surat Persetujuan Berlayar sudah sedemikian ketat, tetap saja masih ada beberapa Nakhoda kapal yang melanggar ketentuan ini. Dalam penelitian ini penulis akan membahas tentang tanggung jawab pidana bagi Nakhoda kapal yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar serta sanksi bagi pemilik kapal yang memberikan perintah kepada Nakhoda kapal untuk melayarkan kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar, yang disajikan dalam bentuk penelitian hukum yuridis normatif. Data disampaikan secara deskriptif analitis dengan penjelasan dalam bahasa yang mudah dipahami dan dimengerti. Data utama diambil dari putusan Pengadilan Negeri Palembang sebagai *locus delicti* dari kejadian perkara, putusan Pengadilan Tinggi Palembang dan putusan Mahkamah Agung mengenai tanggung jawab pidana baik pidana penjara dan pidana denda yang dijatuhkan kepada Nakhoda yang berlayar tanpa dilengkapi SPB.

**Kata Kunci :** Berlayar; Kapal; Nakhoda

### A. PENDAHULUAN

Indonesia terletak pada lokasi strategis dalam rute perdagangan dunia mengingat 90% perdagangan internasional melalui jalur laut dimana 40% nya melewati wilayah perairan Indonesia.<sup>1</sup> Kapal laut sebagai sarana dalam kegiatan angkutan di laut, merupakan moda transportasi yang dapat digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat, serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia. Mengingat penting dan strategisnya peranan angkutan laut yang menguasai hajat hidup orang banyak maka keberadaannya dikuasai oleh Negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pemerintah dalam melakukan pembinaan salah satunya adalah dalam bentuk pengawasan terhadap kelaiklautan kapal. Untuk melakukan Pelayaran kapal harus laik laut, sehingga dapat dikatakan bahwa kelaiklautan kapal merupakan syarat untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Sebagaimana tercantum dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh Syahbandar

<sup>1</sup> Kemenhub, Dirjenhubla, Direktorat Kepelabuhanan, 2019, *Kebijakan dan Strategi Pengembangan Transportasi Laut di Indonesia*, [https://supplychainindonesia.com/wp-content/files/Kebijakan\\_dan\\_Strategi\\_Pengembangan\\_Transportasi\\_Laut\\_di\\_Indonesia.pdf](https://supplychainindonesia.com/wp-content/files/Kebijakan_dan_Strategi_Pengembangan_Transportasi_Laut_di_Indonesia.pdf), hal. 10.

dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang akan melakukan pelayaran atau berangkat meninggalkan pelabuhan. Meskipun pengaturan mengenai Surat Persetujuan Berlayar sudah sedemikian ketat, tetap saja masih ada beberapa Nakhoda kapal yang melanggar ketentuan ini. Mereka masih melakukan pelayaran tanpa memiliki dokumen SPB (Surat Persetujuan Berlayar).<sup>2</sup>

Kejadian pelanggaran ini terjadi bukan hanya karena kemauan Nakhoda semata, namun juga dorongan dan perintah dari pemilik kapal juga. Seperti yang dialami oleh TA sebagai Nakhoda disebuah kapal *tanker* MT LD2 berbendera Indonesia, yang sedang berlayar di perairan muara sungai Sembilang pada 10 Mei 2016 dari Palembang menuju ke Batam. Pemeriksaan yang dilakukan oleh kapal patroli TNI AL yang sedang bertugas melaksanakan patroli rutin disekitar perairan Sungsang, Ambang Luar dan Selat Bangka, mencurigai kapal MT LD2 yang sedang berlayar, dan menghentikan MT LD2. Dalam pemeriksaan terhadap kapal MT LD2, baik pemeriksaan terhadap muatan kapal maupun kelengkapan dokumen kapal, TA selaku Nakhoda tidak dapat menunjukkan dokumen kapal berupa Surat Persetujuan Berlayar dari Syahbandar, Buku Sijil, Buku kesehatan dari karantina, kru list dari Syahbandar, sedangkan dokumen Surat Laut, Surat Ukur Internasional, Surat Garis Muat Kapal, Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang, Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang, hanya berupa fotokopi dan sudah kadaluwarsa (*expire*) termasuk Sertifikat Pencemaran Laut tidak ada diatas kapal.

Surat Persetujuan berlayar adalah Dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang berlayar sesuai ketentuan umum PM 82 Tahun 2014 serta amanat UU No.17 tentang Pelayaran Pasal 219. Dari ketentuan tersebut, maka dapat dikatakan bahwa MT LD2 tidak dapat dikategorikan laik laut, karena belum memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapalnya, serta tidak adanya sertifikat yang asli berada di atas kapal sebagai bukti yang sah.

Nakhoda selaku pemimpin di kapal yang bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal seperti yang tersebut di dalam Pasal 137 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008, sudah seharusnya Nakhoda bertindak dan bersikap sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, bukan hanya menuruti perintah pemilik kapal. Nakhoda berhak menolak melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana di jelaskan dalam Pasal 138 ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008. Kasus-kasus seperti tersebut di atas, sudah sering kali terjadi, bahkan beberapa oknum Nakhoda yang tertangkap telah diadili dan dijatuhi hukuman, namun hal ini masih belum menjadikan efek jera bagi yang lainnya. Untuk itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan permasalahan mengenai tanggung jawab pidana bagi Nakhoda kapal yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar serta sanksi bagi pemilik kapal yang memberikan perintah kepada Nakhoda kapal untuk melayarkan kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar.

Tujuan dari penelitian ini sesuai dengan perumusan masalah, adalah untuk mengetahui dan menganalisa tanggung jawab pidana bagi Nakhoda kapal yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar dan sanksi yang dapat diberikan kepada pemilik kapal yang memberikan perintah kepada Nakhoda kapal untuk melayarkan kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar.

**Manfaat secara teoritis** adalah untuk memperkaya ilmu pengetahuan bagi

<sup>2</sup> Satria Ramadhan, 2016, *Penyidikan Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar Oleh Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Rengat Berdasarkan Undangundang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Journal JOM Fakultas Hukum, Unpan, Volume III Nomer 2, hal. 3.

peneliti sendiri, serta rekan-rekan satu profesi pelaut, untuk mengetahui tanggung jawab pidana bagi Nakhoda kapal yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar serta sanksi bagi pemilik kapal yang memberikan perintah kepada Nakhoda kapal untuk melayarkan kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar, serta untuk memberikan sumbang saran kepada lembaga pendidikan dan pelatihan kemaritiman, sebagai bahan kelengkapan perpustakaan, sehingga berguna bagi para siswa dan tarunanya.

**Manfaat Praktis** bagi Nakhoda dan pemilik kapal atau operator kapal untuk memberikan tambahan pengetahuan dan pemahaman hukum, mengenai tanggung jawab pidana bagi Nakhoda kapal yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar serta sanksi bagi pemilik kapal yang memberikan perintah kepada Nakhoda kapal untuk melayarkan kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar. Manfaat Praktis bagi perusahaan pelayaran adalah sebagai sumbang saran dan tambahan pengetahuan tentang tanggung jawab pidana bagi Nakhoda kapal yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar serta sanksi bagi pemilik kapal yang memberikan perintah kepada Nakhoda kapal untuk melayarkan kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar, sehingga perusahaan-perusahaan pelayaran dapat lebih memperhatikan mengenai kelaiklautan bagi kapal-kapalnya.

## B. METODE PENELITIAN

Metode pendekatan yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian *hukum yuridis Normatif* dimana, *Penelitian Yuridis Normatif* adalah metode penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder belaka.<sup>3</sup> Data yang diperoleh dan diolah adalah data sekunder yang berasal dari sumber kepustakaan. Penggambaran obyek faktualnya adalah asas-asas dan pertimbangan hukum yang digunakan oleh pengadilan negeri dalam kasus penyalahgunaan jabatan dan wewenang Nakhoda, mengenai tindak pidana penjualan BBM ilegal di laut, dari hasil manipulasi operasional kapal.

Teori adalah kumpulan dari konsep, prinsip, definisi, proposisi yang terintegrasi, yang menyajikan pandangan sistematis tentang suatu fenomena dengan fokus hubungan antar variabel untuk menjelaskan suatu fenomena.<sup>4</sup> Teori yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah teori hukum dalam arti sempit yang merupakan keseluruhan pernyataan yang saling berkaitan dengan sistem konseptual aturan-aturan hukum dan putusan-putusan pengadilan.

Data yang digunakan adalah data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui bahan kepustakaan. Data sekunder terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.<sup>5</sup> Pengumpulan bahan primer dari undang-undang dan putusan pengadilan, bahan hukum sekunder dari studi kepustakaan yaitu dengan mempelajari buku-buku yang berkaitan dengan penelitian dan bahan hukum tersier dari kamus, dan ensiklopedia yang mendukung bahan hukum primer.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Achmad Ali, 2009, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) & Teori Peradilan (Judicialprudence): Termasuk Interpretasi Undang-undang (Legispruden-* 89 Vol. XIV No.1 Th. 2015 ce), Jakarta, Kencana, hal. 20

<sup>4</sup> H. Nana Sudjana, H. Awal Kusumah, 2000, *Proposal Penelitian di Perguruan Tinggi*, Bandung, Sinar Baru Algensindo, hal 8.

<sup>5</sup> H. Ishaq, 2017, *Metode Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi, Tesis, serta Disertasi*, Bandung, CV.Afabeta Bandung, hal. 68.

<sup>6</sup> Ronny Hanitijo Soemitro, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hal. 11.

Proses pengolahan data yang dilakukan adalah dengan memeriksa, meneliti data sekunder yang diperoleh untuk menjamin apakah data dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan kenyataan, melalui proses *editing*.<sup>7</sup> Analisis data yang digunakan adalah **analisis data kualitatif**, yaitu menggunakan proses berfikir iduktif, dan untuk menguji teknik hipotesis yang dirumuskan sebagai jawaban sementara terhadap masalah yang diteliti.<sup>8</sup>

### C. PEMBAHASAN

#### 1. Tanggung Jawab Pidana Bagi Nakhoda Kapal Yang Berlayar Tanpa Memiliki Surat Persetujuan Berlayar.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UUP) dibuat untuk mengakomodir seluruh kepentingan yang berkaitan dengan transportasi laut, dan berdasarkan penjelasan UUP dimaksudkan agar penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan Negara, memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian dengan mengutamakan kepentingan umum dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah serta pertahanan keamanan Negara.

Di dalam UUP terdapat beberapa perbuatan melawan hukum yang tidak hanya memberikan sanksi perdata atau sanksi administratif melainkan terdapat juga sanksi pidana, sehingga dapat diperkirakan bahwa menurut pembuat undang-undang hanya sanksi pidanalah yang dapat secara efektif melindungi nilai sosial dasar yang dimaksud. Walaupun membuat ketentuan pidana didalamnya, namun UUP itu sendiri sebetulnya dapat dikategorikan perundang-undangan administrasi. UUP yang memuat perbuatan-perbuatan yang dikenai sanksi pidana adalah perbuatan-perbuatan yang melanggar ketentuan yang tidak cukup ditertibkan hanya dengan menggunakan sanksi administratif atau sanksi perdata. Sanksi administratif atau sanksi perdata tidak cukup efektif untuk memberi efek dan mencegah orang lain untuk melakukan perbuatan yang sama.

Tindak pidana yang dilakukan Nakhoda kapal karena tidak memiliki SPB dikarenakan Nakhoda kebanyakan menyelundupkan barang-barang ilegal, penumpang gelap, atau menyadari bahwa kapalnya tidak laik laut, sehingga Nakhoda kapal tidak mengurus SPB tersebut. Ketentuan pidana dalam bidang pelayaran memberikan jaminan bagi terselenggaranya angkutan laut yang aman dan nyaman, sehingga ikut mendorong tumbuh berkembangnya pengangkutan laut yang pada akhirnya menunjang juga pertumbuhan ekonomi sehingga tidak menjadi penghambat penyelenggaraan pengangkutan laut atau pelayaran dalam rangka melayani mobilitas orang, barang dan jasa yang menghubungkan kegiatan ekonomi antar pulau dan hubungan internasional.<sup>9</sup>

Meskipun pengaturan mengenai Surat Persetujuan Berlayar sudah sedemikian ketat, tetap saja masih ada Nakhoda yang melanggar aturan. Mereka masih melakukan pelayaran tanpa memiliki dokumen SPB. Dalam praktiknya, dampak terhadap pelanggaran berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar diantaranya berupa penahanan terhadap kapal, pembekuan izin atau sertifikat,

<sup>7</sup> Ronny Hanitijo Soemitro, 1990, *Op-Cit*, hal. 68.

<sup>8</sup> Abdi, Rianse, 2009, *Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi (Teori Dan Aplikasi)*, Bandung, CV. Alfabeta Bandung, hal.229.

<sup>9</sup> <http://www.bappenas> diakses pada tanggal 25 November 2020, jam 20.15 WIB.

sehingga tidak dapat beroperasi dalam beberapa waktu yang telah ditentukan. Hal ini juga dinyatakan dalam UUP, yang mana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar, telah melanggar Pasal 323 yang dapat dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun, dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).

Kapal yang berlayar tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar, kapal tersebut termasuk kapal yang tidak laik laut. Pasal 302 ayat (1) UUP menjelaskan bahwa Nakhoda yang melayarkan kapalnya, sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000 (empat ratus juta rupiah).

Kasus yang dialami oleh TA sebagai Nakhoda di sebuah kapal tanker MT LD2 berbendera Indonesia, yang sedang berlayar di perairan muara sungai Sembilang, pada 10 Mei 2016 dari Palembang menuju ke Batam. Pemeriksaan yang dilakukan oleh kapal patroli TNI AL, yang sedang bertugas melaksanakan patroli rutin disekitar perairan Sungsang, Ambang Luar dan Selat Bangka, mencurigai kapal MT LD2 yang sedang berlayar, dan menghentikan MT LD2.

Dalam pemeriksaan terhadap kapal MT LD2, baik pemeriksaan terhadap muatan kapal maupun kelengkapan dokumen kapal, TA selaku Nakhoda tidak dapat menunjukkan dokumen kapal berupa Surat Persetujuan Berlayar dari Syahbandar, buku siji, buku kesehatan dari karantina, crew list dari Syahbandar, sedangkan dokumen Surat Laut, surat ukur internasional, surat garis muat kapal, sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang, sertifikat keselamatan radio kapal barang, hanya berupa fotokopi dan sudah kadaluwarsa (*expire*) termasuk sertifikat pencemaran laut tidak ada di atas kapal. Bahkan berdasarkan laporan masinis kapal, peralatan pencegahan pencemaran minyak di laut juga tidak dapat berfungsi. TA selaku Nakhoda menyadari betul kondisi kapalnya dalam keadaan tidak laik laut, namun tetap memberangkatkan kapal untuk berlayar. Perbuatan TA ini sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 302 ayat (1) UUP.

Sebagai seorang Nakhoda, TA seharusnya menyadari benar bahwa tugas dan tanggung jawabnya sebagai Nakhoda adalah bertanggung jawab atas segala sesuatu yang ada di atas kapal, ABK dan muatan kapal, disamping memiliki hak mengatur segala kegiatan yang harus dilakukan dan dilaksanakan di atas kapal selama kapal berlayar. Menyadari bahwa kapal tidak dalam kondisi yang laik laut, seharusnya tidak mengambil tindakan melayarkan kapalnya. Akibatnya Sdr. TA selaku Nakhoda MT LD2 atas kondisi *locus delicti* atau tempat tindak pidana dilakukan, maka yang bersangkutan dihadapkan di Pengadilan Negeri Palembang. Menurut Yahya Harahap, inilah asas atau kriteria yang pertama dan utama. Pengadilan Negeri berwenang mengadili setiap perkara pidana yang dilakukan dalam daerah hukumnya.<sup>10</sup>

Hal ini ditegaskan dalam Pasal 84 ayat (1) KUHP yang berbunyi "Pengadilan negeri berwenang mengadili segala perkara mengenai tindak pidana yang dilakukan dalam daerah hukumnya". Perkara Sdr. TA ini telah ditetapkan oleh Ketua Pengadilan Negeri Palembang dengan Nomor Penetapan 1096/Pid.SUS/2016/PN.Plg tertanggal 25 Juli 2016 tentang Penunjukan Majelis Hakim. Dalam proses persidangannya, keseluruhan dakwaan yang disampaikan oleh Jaksa Penuntut Umum mengenai tindak pidana berlayar tanpa memiliki Surat

<sup>10</sup> M. Yahya Harahap, 2010, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHP*, Jakarta, Sinar Grafika, hal. 96-97.

Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar serta mengangkut barang-barang khusus dan barang berbahaya tidak sesuai persyaratan, dan adanya surat-surat kapal yang kadaluwarsa serta hanya fotokopi saja yang ada di kapal, telah diakui dan dibenarkan oleh Sdr. TA selaku Nakhoda. Penuntut Umum mengajukan tuntutan agar Hakim menjatuhkan pidana terhadap terdakwa dengan pidana penjara selama 4 (empat) tahun dan denda sebesar Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah), Subsidiar selama 6 (enam) bulan dikurangi selama Sdr. TA berada dalam tahanan sementara dengan perintah agar Sdr. TA tetap berada dalam tahanan.

Pengajuan tuntutan ini lebih ringan dibandingkan sanksi pidana yang tertuang dalam Pasal 323 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 dimana Sdr. TA dapat dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun, dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah). Dengan berdasarkan pertimbangan yang memberatkan (*aggravated circumstance*) dan keadaan yang meringankan (*mitigated circumstance*), maka dengan memperhatikan, Pasal 323 ayat (1) dan Pasal 294 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana dan peraturan perundang-undangan lain yang berhubungan dengan perkara tersebut maka majelis hakim menjatuhkan amar putusan seperti yang tertuang dalam Putusan Nomor : 1096/Pid.SUS/2016/PN.Plg dengan putusan sebagai berikut.

- 1). Menyatakan Terdakwa TA bin A., telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar dan Mengangkut Barang Khusus dan barang berbahaya tidak sesuai Persyaratan;
- 2). Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun dan Denda sebesar Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah) dengan ketentuan jika denda tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan;
- 3). Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani Terdakwa dikurangkan seluruhnya dari lamanya pidana yang dijatuhkan;
- 4). Memerintahkan Terdakwa tetap ditahan;
- 5). Menetapkan barang bukti berupa :
  - a). Kapal MT LIMINDO JAYA 2 beserta perlengkapannya;
  - b). Pemadam kebakaran C 02 1(SATU) buah (tidak diterima);
  - c). Peralatan Keselamatan Lifi bouy 4 buah, Life Raft (tidak diterima) 5(lima) buah alat navigasi SI-30 Universal Air Identifikasi System;
  - d). Gps Furono GP 32 1 (satu) Unit;
  - e). VHF STR Marine 6000A 1 Unit, LDT 2 unit teropong 1 (satu) unit;
  - f). Dirampas untuk negara : *Crude Oil* 375 ton tanpa dokumen (dirampas untuk Negara cq. SKK Migas melalui PT. Pertamina RU III).
- 6). Membebaskan kepada Terdakwa untuk membayar biaya perkara sejumlah Rp.2500,- (dua ribu lima ratus rupiah).

Keputusan Pengadilan Negeri Palembang tersebut diputuskan dalam rapat permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Palembang pada hari Kamis tanggal 13 Oktober 2016 oleh Hakim Ketua dan Hakim Anggota, putusan diucapkan pada hari Senin tanggal 17 Oktober 2016 didalam persidangan yang terbuka untuk umum oleh Ketua Majelis Hakim tersebut didampingi Hakim-Hakim Anggota yang sama, dibantu oleh Panitera Pengganti pada Pengadilan Negeri

Palembang dihadiri Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Palembang dan dihadapan Terdakwa.

Berdasarkan keputusan tersebut Sdr. TA kemudian melakukan banding di tingkat Pengadilan Tinggi di Pengadilan Tinggi Palembang. Namun Pengadilan Tinggi Palembang dengan melihat dan menimbang perkara, kembali menjatuhkan putusan dengan putusan menguatkan putusan Pengadilan Negeri Palembang, tanggal 17 Oktober 2016 Nomor 1096/Pid.Sus/2016/PN.Plg. yang dimintakan banding tersebut. Keputusan Pengadilan Tinggi Palembang ini juga masih diajukan ke tingkat kasasi oleh terdakwa, di Mahkamah Agung.

Mahkamah Agung menimbang terhadap alasan Kasasi Penuntut Umum, pertama adalah bahwa alasan kasasi Penuntut Umum tidak dapat dibenarkan karena keberatan Penuntut Umum mengenai penentuan status barang bukti berupa Kapal MT LD2 beserta perlengkapannya yang dirampas untuk Negara merupakan wewenang *Judex Facti*, untuk menentukan status barang bukti tersebut dan telah dipertimbangkan dengan benar oleh *Judex Facti*. Kedua adalah barang bukti tersebut merupakan alat yang digunakan untuk melakukan kejahatan sehingga beralasan hukum barang bukti tersebut dirampas untuk negara, sedangkan permasalahan antara pemilik kapal dengan Terdakwa merupakan masalah keperdataan yang merupakan tanggung jawab Terdakwa selaku Nakhoda Kapal.

Mahkamah Agung juga mempertimbangkan terhadap alasan kasasi Terdakwa, pertama adalah bahwa alasan kasasi Terdakwa tidak dapat dibenarkan karena putusan *Judex Facti* yang menyatakan Terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana Berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar dan mengangkut barang khusus dan barang berbahaya tidak sesuai persyaratan dan menjatuhkan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun dan denda sebesar Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah) tidak salah menerapkan hukum.

Kedua adalah Bahwa tidak salah *Judex Facti* Pengadilan Tinggi mengambil alih pertimbangan hukum putusan Pengadilan Negeri menjadi pertimbangan putusan Pengadilan Tinggi karena baik Pengadilan Tinggi maupun Pengadilan Negeri merupakan *Judex Facti* yang masing-masing sama mengadili berdasarkan fakta yang terungkap di persidangan. Dengan demikian, jika pertimbangan hukum putusan Pengadilan Negeri sudah dipandang tepat dan benar maka Pengadilan Tinggi dapat mengambil alih menjadi pertimbangannya sendiri.

Ketiga adalah bahwa selain itu keberatan Terdakwa berkenaan dengan berat ringannya pidana yang merupakan wewenang *Judex Facti* yang tidak tunduk pada pemeriksaan kasasi. *Judex Facti* dalam perkara a quo telah mempertimbangkan dengan cukup mengenai keadaan-keadaan yang memberatkan dan yang meringankan sesuai Pasal 197 ayat (1) huruf f KUHP, sehingga pidana yang dijatuhkan kepada Terdakwa dipandang sudah tepat dan adil. Keempat adalah bahwa keberatan Terdakwa mengenai status barang bukti berupa Kapal MT LD2 beserta perlengkapannya yang dirampas untuk Negara telah dipertimbangkan sebagaimana diuraikan di atas.

Berdasarkan pertimbangan tersebut dan memperhatikan Pasal 323 ayat (1) dan Pasal 294 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana telah diubah dan

ditambah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan Perubahan Kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan, maka Mahkamah Agung menolak kedua permohonan kasasi baik dari Penuntut Umum maupun Terdakwa. Putusan ini dituangkan dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 965 K/Pid.Sus/2017 yang diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Rabu tanggal 10 Mei 2017 oleh Ketua Kamar Pidana Mahkamah Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari Jumat tanggal 12 Mei 2017 oleh Ketua Kamar Pidana Mahkamah Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Hakim-Hakim Anggota, dan didampingi oleh Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh Pemohon Kasasi I/Penuntut Umum dan Pemohon Kasasi II/Terdakwa.

Dalam perkara ini telah memberikan gambaran yang jelas bahwa Nakhoda kapal yang melayarkan kapalnya dengan tidak dilengkapi Surat Persetujuan Berlayar, jelas merupakan suatu pelanggaran terhadap hukum pidana. Tanggung jawab pidana bagi Nakhoda dalam hal ini adalah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, yaitu dapat dipidana dengan pidana penjara dan pidana denda.

## **2. Sanksi Yang Dapat Diberikan Kepada Pemilik Kapal Yang Memberikan Perintah Kepada Nakhoda Kapal Untuk Melayarkan Kapal Tanpa Surat Persetujuan Berlayar**

Kelaiklautan sebuah kapal sebenarnya menjadi tanggung jawab dari pemilik atau operator kapal. Kondisi kapal yang laik laut merupakan modal dasar dari pemilik atau operator kapal untuk menyewakan ruangan-ruangan muatan untuk pengangkutan ataupun disewakan untuk keperluan tersebut. Nakhoda selaku pimpinan di kapal, sekaligus wakil dari pemilik atau operator kapal, juga punya kewajiban dan tanggung jawab yang besar terhadap kelaiklautan kapalnya. Namun terkadang pemilik atau operator kapal, kurang memperhatikan faktor keselamatan dari kapalnya. Pemilik atau operator yang berfikir hanya untuk suatu bisnis saja, atau mencari keuntungan semata tanpa mepedulikan keselamatan kapalnya, awak kapalnya, penumpang atau muatan kapalnya, justru dapat menimbulkan bahaya bagi kapal.

Beberapa dari pemilik atau operator kapal justru menekan Nakhoda untuk menuruti semua keinginan atau bahkan perintah pemilik kapal, walaupun perintah tersebut sebenarnya melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan. Hal ini dijelaskan dalam ketentuan Pasal 311 UUP menjelaskan bahwa setiap orang yang menghalang-halangi keleluasaan Nakhoda untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 138 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Dari penjelasan Pasal 311 tersebut sudah jelas bahwa sebagai pemilik atau operator, tidak dibenarkan melakukan suatu ancaman, tekanan atau intimidasi kepada seorang Nakhoda dalam menjalankan kewajibannya yaitu menjaga kapalnya untuk tetap laik laut dan sesuai standar keselamatan dan keamanan untuk berlayar. Untuk itu sebagai Nakhoda juga harus memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi semua persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal



tersebut kepada Syahbandar. Apabila diketahui bahwa kapalnya tidak laik laut sesuai dengan yang dipersyaratkan dalam Pasal 117 ayat (2) UUP, maka Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya. Pasal 138 ayat (4) UUP yang memberikan jaminan atas keputusan Nakhoda tersebut.

Ancaman pidana itu tidak hanya untuk Nakhoda, pemilik kapal pun juga berpotensi menjadi pesakitan lantaran kuasanya sebagai empunya kapal, pemilik atau perusahaan diberi tanggungjawab dan ancaman sanksi mengenai keselamatan dan keamanan pada Pasal 40 ayat (1) dan (2) UUP.

- (1) *Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya;*
- (2) *Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.*

Tidak hanya itu saja, dalam Pasal 305 UUP menjelaskan bahwa setiap orang yang tidak memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 130 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah). Selain dari pada UUP tersebut, ketentuan dalam Pasal 58 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, menjelaskan bahwa :

- (1) *Pemilik, operator, Nakhoda atau pemimpin kapal wajib memelihara dan merawat kapalnya sehingga kapal selama dioperasikan tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan sesuai dengan data yang terdapat pada sertifikat kapal;*
- (2) *Setiap kapal wajib dilimunkan sesuai dengan jadwal yang ditentukan untuk pelaksanaan pemeliharaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1);*
- (3) *Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeliharaan dan perawatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri.*

Tanggung jawab yang diberikan ke pemilik kapal yaitu dalam hal memelihara kapal yang diamanatkan oleh Undang-Undang pada Pasal 130 UUP yang berbunyi:

- (1) *Setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal;*
- (2) *Pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu.*
- (3) *Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan, dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.*

Dalam hal pemenuhan kelaiklautan seperti yang dijelaskan di atas dengan ancaman pidana, seharusnya pemilik kapal mengetahui bahwa dia bertanggung jawab dalam pemenuhan kelaiklautan kapal dan memelihara kelaiklautan kapal yang sudah mendapatkan sertifikat keselamatan dan keamanan seperti yang ada Pasal 130 ayat (2) UUP. Pemilik kapal dalam hal ini mengetahui bahwa ia diberi tanggung jawab oleh undang-undang untuk memelihara kapalnya dalam rangka untuk memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penumpang maupun muatan barang.

Surat Persetujuan Berlayar bagi kapal yang akan meninggalkan pelabuhan menjadi suatu kewajiban agen pelayaran atau pihak operator kapal untuk menyelesaikannya dan mengajukan permohonan penerbitannya sebelum kapal menyelesaikan kegiatan di pelabuhan. Termasuk keabsahan dan keaslian dari seluruh dokumen atau surat-surat kapal. Kewajiban terhadap sertifikat kapal adalah kewenangan pemilik kapal untuk mengurus dan melengkapinya. Bahkan jika sertifikat kapal tidak ada di kapal, pemilik kapal dapat disalahkan karena telah melanggar Pasal 145 UUP, dimana berdasarkan ketentuan dan prosedur, kapal yang laik laut harus mempunyai sertifikat dan dokumen yang sah, serta hasil pemeriksaan fisik kapal menunjukkan kondisi yang laik laut.

Dalam perkara MT LD2, jelas sekali terlihat bahwa kapal tersebut tidak memenuhi standar kelayakan sebuah kapal untuk berlayar, karena tidak dilengkapi dokumen asli dan kapal tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar dari Syahbandar. Menurut penulis, sanksi yang dijatuhkan oleh majelis hakim dalam sidang perkara tersebut sudahlah tepat. Penyitaan atas aset kapal dan muatannya merupakan suatu putusan yang tepat dikarenakan pemilik kapal tidak dapat menunjukkan bukti dokumen asli kepemilikan dari kapal MT LD2 tersebut, dan Sdr TA selaku Nakhoda MT LD2 telah dijatuhi hukuman pidana penjara dan denda. Keputusan Pengadilan Negeri Palembang Nomor 1096/Pid.SUS/2016/PN/Plg ini telah dikuatkan oleh Putusan Pengadilan Tinggi Palembang Nomor 169/PID/2016/PT.PLG. Mahkamah Agung yang menerima Kasasi juga telah membenarkan semua putusan pengadilan sebelumnya dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 965 K/Pid.Sus/2017.

#### D. PENUTUP

Nakhoda kapal yang melayarkan kapalnya dengan tidak dilengkapi Surat Persetujuan Berlayar, jelas merupakan suatu pelanggaran terhadap hukum pidana. Tanggung jawab pidana bagi Nakhoda dalam hal ini adalah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, yaitu dapat dipidana dengan pidana penjara dan pidana denda sesuai ketentuan pidana dalam Pasal 323 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kelaiklautan sebuah kapal sebenarnya menjadi tanggung jawab dari pemilik atau operator kapal. Kondisi kapal yang laik laut merupakan modal dasar dari pemilik atau operator kapal untuk menyewakan ruangan-ruangan muatan untuk pengangkutan ataupun disewakan untuk keperluan tersebut. Tidak hanya ancaman pidana bagi Nakhoda, namun pemilik atau operator kapal yang tidak menjaga kelaiklautan dari kapalnya, apalagi memerintahkan kapal tetap berangkat berlayar walaupun tidak memiliki SPB, berdasarkan Pasal 305 UUP dapat dikenakan sanksi pidana dan denda.

#### DAFTAR PUSTAKA

##### Buku:

- Abdi, Rianse, (2009), *Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi (Teori Dan Aplikasi)*, Bandung, CV. Alfabeta Bandung.
- Achmad Ali, (2009), *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) & Teori Peradilan (Judicialprudence): Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legispruden- 89 Vol. XIV No.1 Th. 2015 ce)*, Jakarta, Kencana.
- Amirudin dan Zainal Asikin, (2006), *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Rajagrafindo Persada,.
- H. Ishaq, (2017), *Metode Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi, Tesis, serta Disertasi*, Bandung, CV. Alfabeta Bandung.
- H. Nana Sudjana, H. Awal Kusumah, (2000), *Proposal Penelitian di Perguruan Tinggi*, Bandung, Sinar Baru Algensindo.

- Jimmy Asshiddiqie dan Mali Safa`at, (2006), *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Jakarta, Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi R. I.
- Johannes Gunawan, (2009), *Tanggung Jawab Pelaku Usaha Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999, tentang Perlindungan Konsumen*, Hukum Bisnis, Jakarta, Rineka Cipta.
- M. Yahya Harahap, (2010), *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*, Jakarta, Sinar Grafika.
- Moeljatno, (2008), *Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta.
- R.P Suyono, (2003), *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi Revisi, Jakarta, Penerbit PPM.
- Roni Wiyanto, (2012), *Asas-asas Hukum Pidana Indonesia*, Bandung, Mandar Maju.
- Ronny Hanitijo Soemitro, (1990), *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Sentosa Sembiring, (2019), *Hukum Pengangkutan Laut*, Bandung, Nuansa Aulia.
- Suratman dan H. Philip Dillah, (2010), *Metode Penelitian Hukum*, Bandung, Alfabeta.

#### **Peraturan Perundang-undangan:**

- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.
- International Maritime Organization (IMO), Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1978 with amendment, (Amendment 1995 and 2010).
- Putusan Pengadilan Negeri Palembang Nomor 1096/Pid.SUS/2016/PN/Plg.
- Putusan Pengadilan Tinggi Palembang Nomor 169/PID/2016/PT.PLG.
- Putusan Mahkamah Agung Nomor 965 K/Pid.Sus/2017.

#### **Majalah/Journal:**

- Eka Mulyawan, 2019, Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Tanker Milik PT. Pertamina (Persero) Oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Merak Banten Di Pelabuhan Tanjung Gerem Merak Banten, Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim, Volume 1 No.1 p-ISSN 2684-9135, Cirebon.
- Kemhub, Dirjenhubla, Direktorat Kepelabuhanan, 2019, Kebijakan dan Strategi Pengembangan Transportasi Laut di Indonesia, [https://supplychainindonesia.com/wp-content/files/Kebijakan\\_dan\\_Strategi\\_Pengembangan\\_Transportasi\\_Laut\\_di\\_Indonesia.pdf](https://supplychainindonesia.com/wp-content/files/Kebijakan_dan_Strategi_Pengembangan_Transportasi_Laut_di_Indonesia.pdf).
- Satria Ramadhan, 2016, Penyidikan Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar Oleh Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Rengat Berdasarkan Undangundang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Journal JOM Fakultas Hukum, Unpan, Volume III Nomer 2.