

Konsepsi Penegakan Hukum Bongkar Muat Barang Berbahaya BBM Solar di Perairan Pelabuhan tanpa Persetujuan Syahbandar

Fakhrurrozi¹, BL Hentry Widodo²

^{1,2}Politeknik Bumi Akpelni, Semarang

fakhrurrozi@akpelni.ac.id¹, bl.hentri@akpelni.ac.id²

Diterima 21 Februari 2022, direvisi 29 Maret 2022, diterbitkan 31 Maret 2022

Abstrak

Kegiatan alih muat atau bongkar muatan berbahaya BBM Solar di wilayah perairan pelabuhan di Indonesia, tanpa memberitahu atau tidak memiliki izin bongkar muatan berbahaya dari syahbandar, merupakan suatu bentuk pelanggaran terhadap ketentuan dalam Pasal 322 jo. Pasal 216 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam kajian ini penulis membahas mengenai : 1) Bagaimana sistem pengurusan dokumen izin bongkar muatan berbahaya di kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan?, 2) Bagaimana konsepsi penegakan hukum bongkar muat barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa persetujuan Syahbandar?, 3) Apa akibat perbuatan melawan hukum bagi Nakhoda kapal yang melakukan kegiatan bongkar muatan barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa memiliki izin bongkar muat barang berbahaya?. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan suatu penjelasan tentang pengurusan dokumen izin bongkar muatan berbahaya melalui sistem yang ada di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, konsepsi penegakan hukum bongkar muat barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa persetujuan Syahbandar, dan akibat hukum bagi Nakhoda kapal yang melakukan kegiatan bongkar muatan barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa memiliki izin bongkar muat barang berbahaya. Dalam penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif dengan menyajikan analisis data secara kualitatif. Nakhoda kapal yang melakukan kegiatan bongkar muatan barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan, tanpa memiliki izin bongkar muat barang berbahaya, adalah merupakan suatu perbuatan melanggar hukum dan dapat dikenai sanksi, sebagaimana dalam keputusan Pengadilan Negeri Tanjungpinang Nomor. 159/Pid.Sus/2020/PN Tgg, jelas merupakan tindakan pidana khusus dan telah diputus dengan hukuman pidana penjara dan denda.

Kata kunci : Barang Berbahaya, Penegakan Hukum, Syahbandar

Abstract

The activity of loading and unloading dangerous cargoes of diesel fuel in the waters of ports in Indonesia, without notifying or not having a permit for loading and unloading dangerous cargo from the harbormaster, is a form of violation of the provisions in Article 322 jo. Article 216 paragraph (1) of Law no. 17 of 2008 concerning Shipping. In this study, the author discusses: 1) How is the system for managing dangerous cargo loading permit documents at the harbormaster's office and the Port Authority?, 2) How is the conception of law enforcement for loading and unloading dangerous goods for diesel fuel in port waters without the harbormaster's approval?, 3) What are the consequences of this action? Is it against the law for the captain of the ship to carry out loading and unloading activities for diesel fuel dangerous goods in port waters without having a permit for loading and unloading dangerous goods? This research aims to provide an explanation of the management of permit documents to unload dangerous cargo through the existing system in the Syahbandar office and the Port Authority, the conception of law enforcement for loading and unloading dangerous goods for diesel fuel in port waters without the harbormaster's approval, and the legal consequences for ship masters who carry out loading and unloading activities. dangerous goods for diesel fuel in port waters without having a loading and unloading permit for dangerous goods. This research uses a normative juridical approach by presenting qualitative data analysis. The captain of a ship carrying out loading and unloading activities for diesel fuel dangerous goods in port waters, without having a loading and unloading permit for dangerous goods, is an act that violates the law and can be subject to sanctions, as

stated in the decision of the Tanjungpinang District Court No. 159/Pid.Sus/2020/PN Tgg, is clearly a special criminal act and has been sentenced to imprisonment and a fine.

Keywords: Dangerous Goods, Law Enforcement, Harbormaster

Pendahuluan

IMDG Code sebagai buku pedoman bagi para pengirim, pengangkut dan penerima barang berbahaya, yang diangkut melalui kapal yang salah satunya adalah Bahan Bakar Minyak (BBM). Kita ketahui sebenarnya bahwa minyak merupakan suatu jenis *fuel* atau bahan bakar yang dihasilkan dari proses penyulingan di pabrik pengolahan minyak atau kilang minyak (*refinery*). Hasil olahan minyak bumi di *refinery* (pabrik pengolahan minyak/ kilang minyak), menjadi hasil produk-produk minyak, dan produk lain seperti gas, naphta, serta aspal. Sebagai sumber bahan baku strategis dari alam untuk bahan bakar yang tidak terbarukan, maka sangat perlu untuk dilindungi oleh pemerintah Indonesia. Sebagai kekayaan nasional, Minyak dan gas bumi secara mutlak dikuasai oleh negara, dan dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya untuk keperluan masyarakat dengan pemerintah pusat bertindak sebagai pemegang kuasa dalam pengelolaan dan pertambangan.

Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 menentukan “Bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat”. Menurut Arum Sutrisni Putri, makna kata “didalamnya” menunjukkan bahwa ruang lingkup dari fungsi kekuasaan negara dalam menguasai kekayaan alam ini adalah tidak hanya yang ada di dalam tanah saja namun juga menyangkut di permukaan daratan (bumi).[1] Untuk itu dalam pendistribusiannya, semua di atur oleh negara melalui pemerintah. Pemerintah Indonesia mengatur tentang BBM di Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi, yang ditetapkan pada tanggal 23 November 2001.

Kegiatan bongkar muat barang berbahaya sesuai dengan standar operasional prosedur yang ada pastinya akan melibatkan perusahaan pengiriman barang sebagai perusahaan yang dipercaya oleh pemilik barang yang dikuasakan oleh pengirim ataupun shipper dan government agencies atau pemerintah dalam hal ini adalah Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Menteri secara langsung menunjuk Syahbandar sebagai pejabat pemerintah atau kepala pelabuhan untuk melakukan koordinasi terhadap semua kegiatan pemerintah di pelabuhan. Selain itu Syahbandar juga melakukan kegiatan pengawasan terhadap keselamatan pelayaran dan kapal-kapal, penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran khususnya bidang perkapalan dan kepelautan. Menurut Purgana (2018), kegiatan alih muat atau bongkar muatan berbahaya BBM Solar di wilayah perairan pelabuhan di Indonesia, tanpa memberitahu atau tidak memiliki izin bongkar muatan berbahaya dari syahbandar, sampai saat ini masih banyak terjadi. Ini menjadi tugas dari Syahbandar dalam upaya melakukan pengawasan dan penanganan terhadap kegiatan dan aktifitas bongkar muat barang berbahaya sesuai amanat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Ditjen Perhubungan Laut selalu mengedepankan segala upaya dalam meningkatkan pengawasan dan penanganan dari setiap kegiatan alih muat atau bongkar barang berbahaya baik di pelabuhan maupun di kapal. Hal ini penting untuk dilakukan demi menjaga keselamatan dalam pengawasan dalam setiap kegiatan bongkar muat barang berbahaya di kapal. Untuk itu maka penting untuk membuat kebijakan, dan kebijakan ini dituangkan dalam Telegram Ditjen Perhubungan Laut No.20/II/DN-18 tentang Peningkatan Pengawasan Terhadap Kegiatan Bongkar Muat Barang Berbahaya di Kapal tanggal 27 Februari 2018.[2]

Sebagaimana yang dialami oleh JFB,[3] seorang Nakhoda TB. ASL Abadi 5 berbendera Indonesia, milik perusahaan PT. AST, Selasa, 10 Maret 2020, jam 04.20 WIB bertempat di sekitar perairan sebelah selatan pulau Janda Berias Batam pada posisi 01°-07'-006" U - 103°-54'-015" T yang merupakan wilayah Perairan Republik Indonesia yang masih termasuk dalam daerah perairan Pelabuhan Batam, telah melakukan alih muatan berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan Batam ke KM. 328 yang di Nakhodai oleh M, dan ke KM. Julio yang di Nakhodai oleh R, tanpa izin bongkar muat barang berbahaya BBM Solar. Perbuatan ini

jelas sangat bertentangan dengan ketentuan yang tertuang dalam Pasal 322 jo. Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran Indonesia.

Penelitian ini membahas mengenai sistem pengurusan dokumen izin bongkar muat barang berbahaya, dan akibat perbuatan dari Nakhoda yang melakukan kegiatan alih muat atau bongkar muat barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa memiliki izin kegiatan bongkar muat dari Syahbandar daam ranah hukum pidana. Obyek penelitian ini mengenai penyalahgunaan jabatan dan wewenang seorang Nakhoda Kapal Niaga berbendera Indonesia, dengan lokasi kejadian di wilayah perairan Kepulauan Riau, Indonesia (tepatnya di perairan Tanjung Balai Karimun dan Batam).

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan dan menganalisis serta memberikan gambaran secara deskriptif mengenai sistem pengurusan dokumen di Syahbandar tentang izin alih muat atau bongkar muat barang berbahaya di kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan. Konsepsi penegakan hukum bongkar muat barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa persetujuan Syahbandar, dan akibat hukum bagi Nakhoda kapal yang melakukan kegiatan bongkar muatan barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa memiliki izin bongkar muat barang berbahaya. Perbuatan ini secara hukum tidak sesuai dengan ketentuan yang ada di dalam Pasal 322 jo. Pasal 216 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,[4] dan atau Pasal 53 huruf d Undang-Undang Nomor 22 tahun 2001 tentang Minyak dan Gas sebagaimana diubah dengan UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.[5] Nakhoda juga telah menyalahi perjanjian yang sudah menjadi kesepakatan antara dirinya dengan pihak perusahaan berdasarkan Perjanjian Kerja Laut (PKL), sebagai perjanjian kontrak kerja.

Materi dan Metode

Secara teoritis penelitian ini dimaksudkan untuk memberikan suatu penggambaran dari konsep pengurusan izin dokumen alih muat atau bongkar muatan barang berbahaya di kapal serta untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dalam bidang hukum maritim, sehingga dapat bermanfaat bagi penulis, taruna dan para pelaut. Menambah pengetahuan mengenai sistem pengurusan dokumen izin bongkar muatan berbahaya di kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan, konsepsi penegakan hukum bongkar

muat barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa persetujuan Syahbandar, dan akibat hukum bagi Nakhoda kapal yang melakukan kegiatan bongkar muatan barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa memiliki izin bongkar muat barang berbahaya.

Nakhoda dan Anak Buah Kapal secara praktis akan mendapatkan pengetahuan dan penjelasan serta gambaran tentang hukum, mengenai tindak pidana dari akibat perbuatan hukum yang dilakukan oleh Nakhoda kapal sendiri, yaitu melakukan kegiatan bongkar muatan barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa memiliki izin bongkar muat barang berbahaya, serta akibat hukum bagi Nakhoda kapal yang melakukan kegiatan bongkar muatan barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa memiliki izin bongkar muat barang berbahaya.

Metode pendekatan yang digunakan adalah pendekatan penelitian hukum *yuridis normatif*, yang berbasis pada ilmu hukum normatif atau peraturan perundang-undangan.[6] Data primer yang berasal dari putusan pengadilan, dan data sekunder dari kepustakaan, diolah dan disajikan secara deskriptif.

Lukisan atau penggambaran pada suatu obyek hukum atau keadaan sebenarnya di lapangan yang diperoleh dari data penelitian, tertentu secara faktual dan akurat dituangkan dalam pembahasan penelitian dan secara analitis disajikan dari data-data yang diperoleh akan dianalisis dari sisi normatifnya.[7] Obyek faktual sebagai penggambaran hasil penelitian didasarkan pada data-data faktual yang diperoleh dan pertimbangan hukum dari hasil putusan pengadilan yang digunakan oleh majelis hakim di pengadilan dalam menyelesaikan kasus tindak pidana, melakukan kegiatan alih muat dan bongkar muat barang berbahaya jenis Solar di area perairan pelabuhan tanpa ada memiliki dokumen atau surat izin kegiatan bongkar muat.

Penulis menggunakan teori hukum dengan mengerucutkan suatu masalah menjadi lebih sempit, dimana keseluruhan pernyataan yang saling berkaitan dikerucutkan menjadi suatu konsep yang didasarkan pada aturan-aturan hukum dan hasil putusan pengadilan yang sudah inkrah dan berlaku menurut ketentuan hukum. **Analisis data kualitatif** digunakan oleh penulis, dengan pola berfikir iduktif, dan dalam menguji suatu data menggunakan teknik dugaan

sementara dalam suatu hipotesis yang dirumuskan sebagai suatu dugaan untuk dirumuskan menjadi suatu hasil dan dikembangkan dan disajikan secara deskriptif. Untuk masalah yang diteliti juga dikembangkan dalam kerangka berfikir deskriptif.[8]

Hasil dan Pembahasan

Penulis menggunakan data primer dalam penelitian dari kasus perbuatan melawan hukum dari seorang Nakhoda Kapal Tug Boat yang melakukan kegiatan bongkar atau alih muatan barang berbahaya tanpa memiliki surat persetujuan bongkar barang berbahaya dari Syahbandar di perairan pelabuhan yang masih berada di wilayah perairan pelabuhan Batam. Namun mengingat satu dan lain hal yang tersebut dalam acara pengadilan, maka berdasarkan Pasal 84 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), maka Pengadilan Negeri Tanjung Pinang mengambil alih pemeriksaan dan mengadili perkara ini (sesuai dengan Pasal 137 KUHAP).[9]

Dalam ketentuan peraturan perundangan seharusnya Nakhoda memiliki surat atau dokumen izin kegiatan bongkar muat barang berbahaya, namun yang terjadi tidak demikian. Nakhoda dari TB ASL Abadi 5 ini justru melakukan kegiatan bongkar muat barang berbahaya BBM Solar ke kapal KM. 328 dan KM. Julio tanpa dilengkapi dokumen atau surat izin bongkar muatan berbahaya.[10] Artinya Syahbandar tidak mengetahui kegiatan ini yaitu bongkar muat barang berbahaya yang dilakukan di area pelabuhan, sehingga hal ini bertentangan dengan ketentuan yang ada dalam Pasal 216 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang intinya bahwa Syahbandar sebagai pengawas kegiatan di pelabuhan harus diberitahu dan mengetahui setiap kegiatan di pelabuhan, untuk itu setiap kapal yang melakukan kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, khususnya bongkar muat barang berbahaya. Pasal 216 ayat (1) tersebut jelas telah memberikan suatu ketentuan bahwa setiap Nakhoda wajib memiliki surat izin kegiatan seperti yang tertulis di dalam ketentuan dari Syahbandar. Apabila ada persyaratan yang tidak terpenuhi, maka sudah pasti akan menimbulkan sanksi baik secara administratif maupun sanksi hukum.

Dalam penelitian ini jenis barang berbahaya yang dimaksud adalah jenis Bahan Bakar Minyak Solar yang masuk dalam klasifikasi

Class 3 dari *IMDG Code* [11] dan Pasal 45 ayat (3) huruf c yaitu *flammable liquids* yang merupakan cairan mudah menyala atau mudah terbakar. Secara *das sollen* berdasarkan ketentuan yang ada dalam Pasal 47 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa setiap kegiatan pengangkutan barang khusus atau barang berbahaya saat tiba di pelabuhan haru diberitahukan kepada Syahbandar. Sedangkan *das sein* menunjukkan bahwa pemilik atau operator atau Nakhoda kapal tidak memberitahukan kepada Syahbandar mengenai kegiatan bongkar muat barang berbahaya yang dilakukan di perairan pelabuhan.

Kita ketahui bersama bahwa wilayah perairan yang masuk dalam perairan pelabuhan adalah merupakan wilayah perairan pedalaman atau perairan kepulauan dari suatu negara pantai, sehingga memiliki kedaulatan mutlak berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982 dalam pembagian wilayah atau zona laut, sehingga setiap kegiatan yang dilakukan maka harus memperoleh izin terlebih dahulu dari negara pantai tersebut, melalui pemerintahan di pelabuhan tersebut.[12] Berikut ini adalah dasar hukum untuk melakukan kegiatan di wilayah perairan pelabuhan yaitu:

1. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Nomor 31 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
3. KM Perhubungan No.KM.2 Tahun 2010 tentang Pedoman Penanganan Bahan/Barang Berbahaya dalam Kegiatan Pelayaran di Indonesia; dan
4. Permenhub No. 57 tahun 2020 tentang Perubahan Kedua atas PM 51 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 216 ayat (1) UUP, setiap kapal yang melakukan kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar. Namun dalam hal ini masih ada beberapa Nakhoda Kapal yang tidak memiliki izin atau surat persetujuan dari Syahbandar. Kondisi ini mengakibatkan munculnya tindakan pelanggaran terhadap ketentuan peraturan yang ada, sehingga menjadi penting untuk mengetahui proses pengurusan surat persetujuan alih muat barang berbahaya dari Syahbandar.

Berdasarkan tinjauan kepustakaan dan literasi serta informasi yang diterbitkan oleh Dirjenhubla Kementerian Perhubungan, mengenai sistem

pengurusan dokumen izin bongkar muatan berbahaya (khususnya BBM Solar) yang merupakan barang berbahaya klasifikasi *Class 3* menurut *IMDG Code* oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Ketentuan pengurusan dokumennya sebagai berikut:

1. Perusahaan Pelayaran atau agen perusahaan pelayaran yang mewakili untuk mengurus kapal, kemudian mempersiapkan surat permohonan izin bongkar muat barang berbahaya. Kemudian diajukan kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Pengajuan izin ini dipersiapkan pada saat kapal telah bersandar di pelabuhan bongkar ataupun di rede (tempat berlabuh jangka untuk kegiatan *ship to ship transfer*). Lampiran dokumen yang harus ada yaitu *copy Bill of Lading*, surat keterangan asal-usul barang, daftar muatan kapal/ *manifest* dan *stowage plan*, *crew list* atau dokumen daftar awak kapal.
2. *Carrier* atau agen mengajukan permohonan kepada Kepala KSOP, melalui seksi Tata Usaha (TU) melalui pintu surat masuk untuk diberi nomor dan penempatan disposisi surat tersebut.
3. Permohonan akan diperiksa secara administratif oleh seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Pelabuhan (seksi LALA). Pemeriksaan meliputi keaslian dokumen muatan kapal/ *manifest* dan *stowage plan*, keaslian dokumen awak kapal/ *crew list*, dan kelengkapan surat permohonan sesuai yang dipersyaratkan.
4. Seksi LALA menerbitkan surat persetujuan bongkar muat barang berbahaya, berdasarkan hasil pemeriksaan oleh petugas LALA.
5. Surat izin bongkar muat barang berbahaya, diperiksa oleh Kepala Seksi LALA, yang meliputi total jumlah muatan sesuai dengan *manifest* kapal. Pemeriksaan ini adalah sebagai verifikasi dalam penerbitan surat izin bongkar muatan barang berbahaya.
6. Penandatanganan surat izin bongkar muat barang berbahaya oleh Kepala Seksi LALA, dan pembukuan surat keluar dilakukan oleh petugas seksi Tata Usaha akan melakukan.
7. Petugas seksi Tata Usaha menyerahkan surat izin bongkar muat barang berbahaya kepada pemohon, melalui pintu surat keluar.

8. Pelaksanaan bongkar muat barang berbahaya dilakukan pengawasan oleh petugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang biasanya dilakukan oleh KPLP. Petugas pengawas yang ditunjuk harus dapat memastikan bahwa semua persyaratan yang terdapat dalam surat persetujuan bongkar muat barang berbahaya telah dipenuhi semuanya.

Surat izin bongkar muat barang berbahaya yang dikeluarkan oleh Syahbandar berlaku sesuai tanggal yang ditetapkan untuk satu kali kegiatan atau pelayaran dari satu pelabuhan ke pelabuhan tujuannya.

Konsepsi Penegakan Hukum Bongkar Muat Barang Berbahaya BBM Solar di Perairan Pelabuhan Tanpa Persetujuan Syahbandar

Undang-undang telah memberikan suatu kejelasan bagi semua kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, baik yang dilakukan secara *ship to ship* ataupun *ship to port*, adalah merupakan perbuatan melawan hukum dan menyalahi ketentuan yang berlaku. Pasal 44 UU No. 17 Tahun 2008 menyatakan bahwa setiap pengangkutan barang khusus dan barang-barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sesuai yang telah diatur dalam Keputusan Menteri Nomor KM.17 Tahun 2000 tentang Pedoman Penanganan Bahan/Barang Berbahaya dalam Kegiatan Pelayaran di Indonesia adalah bahan atau barang berbahaya yang tersebut di dalam buku *IMDG Code* dan suplemennya. Barang berbahaya yang dimaksud adalah barang yang berbentuk cair, padat dan gas. Setiap pemilik, operator, dan/atau agen perusahaan angkutan laut yang mengangkut barang berbahaya wajib menyampaikan pemberitahuan kepada Syahbandar sebelum kapal tiba di pelabuhan. Pasal 46 UUP memberikan persyaratan yang wajib dipenuhi dalam pengangkutan muatan berbahaya sebagai berikut :

1. standar penyimpanan di pelabuhan, penanganan bongkar muat, penumpukan, pengemasan, dan penyimpanan selama berada di kapal sesuai dengan yang dipersyaratkan dalam *IMDG Code Volume 2* dalam ketentuan *Dangerous Good List*;
2. standar keselamatan bagi kapal khusus pengangkut barang berbahaya; dan

3. pemberian label atau tanda tertentu sesuai dengan barang berbahaya yang diangkut.

Berdasarkan Pasal 207 ayat (1) UUP menyatakan tentang tugas utama Syahbandar. Syahbandar dalam menjaga keselamatan dan pengamanan dilingkungan pelabuhan tempat bekerja harus selalu melakukan pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan. Untuk itu setiap kegiatan pergerakan kapal, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya harus sepengetahuan dan mendapatkan izin dan persetujuan dari Syahbandar sebelum kegiatan tersebut dilaksanakan. Pasal 208 ayat (1) huruf b dan c memberikan tugas kepada Syahbandar untuk mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran serta kegiatan alih muat di perairan pelabuhan. Penanganan terhadap limbah bahan berbahaya dan beracun dan pengawasan dalam setiap kegiatan pengisian bahan bakar juga menjadi tugas utama Syahbandar.

Setiap kapal yang melakukan kegiatan di wilayah perairan pelabuhan, berdasarkan Pasal 216, ayat (1), wajib mendapatkan persetujuan dari Syahbandar. Ini jelas bahwa perizinan mengenai persetujuan kegiatan di wilayah perairan pelabuhan adalah wajib dimiliki oleh setiap kapal. Sehingga apabila didapati ada yang tidak memiliki surat izin berkegiatan di wilayah perairan pelabuhan, sudah jelas menyalahi ketentuan dan dapat diberikan suatu sanksi. Sebagaimana yang terjadi pada Sdr. JFB, seorang Nakhoda TB. ASL Abadi 5 berbendera Indonesia, milik perusahaan PT. AST, pada hari Selasa tanggal 10 Maret 2020 sekira jam 04.20 WIB, bertempat di sekitar perairan sebelah selatan pulau Janda Berias Batam pada posisi 01°-07'-006" U - 103°-54'-015" T, yang merupakan wilayah Perairan Republik Indonesia yang masih termasuk dalam daerah perairan Pelabuhan Batam, telah melakukan alih muatan berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan Batam ke KM. 328 yang di Nakhodai oleh M, dan ke KM. Julio yang di Nakhodai oleh R, tanpa izin bongkar muat barang berbahaya BBM Solar.

Perbuatan ini jelas telah melanggar Pasal 322 jo. Pasal 216 ayat (1) UUP. Pasal 322 UUP menjelaskan bahwa Nakhoda kapal yang melakukan kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, dan bongkar muat barang berbahaya

tanpa persetujuan dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 216 ayat (1), dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah). Dalam UU No. 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi, Pasal 55 yaitu "*Setiap orang yang menyalahgunakan Pengangkutan dan/atau Niaga Bahan Bakar Minyak yang disubsidi Pemerintah dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda paling tinggi Rp 60.000.000.000,00 (enam puluh miliar rupiah)*". Atas perbuatannya melakukan suatu kegiatan alih muat barang berbahaya BBM jenis Solar ini maka perbuatan Sdr. JFB ini merupakan suatu perbuatan tindak pidana.

Akibat Perbuatan Melawan Hukum bagi Nakhoda Kapal yang Melakukan Kegiatan Bongkar Muatan Barang Berbahaya BBM Solar di Perairan Pelabuhan Tanpa Memiliki Izin Bongkar Muat Barang Berbahaya

Setiap perbuatan yang melawan hukum, maka akan ada sanksi hukumnya. Berdasarkan ketentuan Pasal 219 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) wajib dimiliki terhadap kapal yang akan berlayar keluar dari wilayah kerja kantor Syahbandar, jika berlayar masih di dalam kolam Pelabuhan tidak memerlukan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) namun memerlukan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) yaitu surat yang dikeluarkan oleh kantor Syahbandar apabila kapal akan bergerak untuk melakukan suatu kegiatan yang masih berada di dalam wilayah kerjanya. Sesuai dengan Pasal 216 ayat (1) UUP, maka Kapal TB. ASL Abadi 5, KM. Julio dan KM. 328 yang melakukan kegiatan bongkar muat Bahan Bakar Minyak (BBM) jenis Solar yang merupakan barang berbahaya dan masuk dalam klasifikasi *IMDG Code Class 3 flammable liquid*, cairan yang mudah menyala atau terbakar, sehingga ketiga kapal tersebut seharusnya meminta persetujuan terlebih dahulu kepada kantor Syahbandar setempat, yang akan dituangkan dalam bentuk Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) dan melakukan kegiatan alih muat barang berbahaya. Namun ketiganya tidak mengajukan permohonan surat persetujuan atau izin alih muat barang berbahaya. Tanpa surat izin tersebut, ketiganya melakukan alih muat BBM Solar dari TB. ASL Abadi 5 ke KM. Julio dan kemudian ke KM. 328.

Kejadian ini bermula pada hari Senin tanggal 9 Maret 2020 sekira jam 23.00 WIB, Sdr. JFB yaitu Terdakwa selaku Nakhoda Kapal TB. ASL Abadi 5 menggandeng TK. AOM 2513 tanpa muatan berangkat dari Galangan PT. ASL di Tanjung Uncang Batam menuju Tanjung Balai Karimun untuk mengambil muatan guna dibawa ke Singapura, bersama dengan 9 (sembilan) orang awak kapal. Sebelum berangkat, tangki bahan bakar kapal TB. ASL Abadi 5 telah diisi Bahan Bakar Minyak (BBM) jenis Solar sekira 50.000 (lima puluh ribu) liter oleh pihak perusahaan guna operasional kapal selama pelayaran. Kemudian pada hari Selasa tanggal 10 Maret 2020 sekira jam 01.00 WIB di sekitar perairan Batam atau pada posisi koordinat 01° 07' 006" U - 103° 54' 015" T, Sdr. MAH menelepon Terdakwa dan menanyakan apakah ada Solar yang mau dijual, yang mana Terdakwa mengatakan ada dan disepakati harganya sejumlah Rp. 3.000,- (tiga ribu rupiah) per liter sebanyak 50.000,- (lima puluh ribu) liter serta akan dibayar setelah bongkar muat selesai.

BBM Solar yang akan dijual kepada Sdr. MAH merupakan bahan bakar dari tangki Kapal TB. ASL Abadi 5, yang merupakan sisa dari perjalanan sebelumnya, dan kelebihan bahan bakar yang disediakan perusahaan dari rute perjalanan yang telah dihitung atau diperkirakan Terdakwa bersama awak kapal TB. ASL Abadi 5. Setelah terjalin komunikasi, kemudian datang 2 (dua) buah kapal yaitu KM. Julio dan KM. 328 yang berbendera Indonesia merapat ke sebelah kiri Kapal TB. ASL Abadi 5, lalu awak kapal KM. Julio menyerahkan selang kepada awak kapal TB. ASL Abadi 5 dan langsung dimasukkan ke dalam tangki kapal, kemudian awak kapal KM. Julio menyalakan mesin pompa untuk menyedot Solar yang berada di tangki Kapal TB. ASL Abadi 5 dan mengalirkannya melalui selang yang terhubung tempat penampungan yang berada di KM. Julio. Setelah tempat penampungan Solar di KM. Julio penuh maka awak kapal KM. 328 menyerahkan selang kepada awak kapal TB. ASL Abadi 5 untuk kembali dimasukkan ke dalam tangki Kapal TB. ASL Abadi 5, kemudian awak kapal KM. 328 menyalakan mesin pompa untuk menyedot Solar yang berada di tangki Kapal TB. ASL Abadi 5 dan mengalirkannya melalui selang yang terhubung tempat penampungan di KM. 328.

Sekira jam 04.00 WIB atau pada saat bongkar muat BBM Solar ke KM. 328, datang Kapal Angkatan Laut (KAL) Mapur I-4-64 dan

mengamankan Terdakwa selaku Nakhoda beserta awak kapal TB. ASL Abadi 5, ABK KM. 328 dan ABK KM. Julio karena melakukan bongkar muat BBM Solar. Anggota TNI AL menanyakan izin atau persetujuan dari Syahbandar mengenai bongkar muat BBM Solar tersebut, Terdakwa bersama awak kapal TB. ASL Abadi 5, ABK KM. Julio dan ABK KM. 328 menyatakan tidak ada. Dalam hal ini Terdakwa sangat paham dan mengetahui secara jelas bahwa BBM Solar yang dijual atau dibongkar muat tersebut merupakan barang berbahaya karena mudah terbakar, yang mana Terdakwa bersama awak kapal TB. ASL Abadi 5 dalam hal menjual atau bongkar muat BBM Solar tidak ada mendapat izin atau persetujuan dari Syahbandar ataupun pemilik kapal TB. ASL Abadi 5. Setelah dilakukan pemeriksaan muatan BBM Solar, diketahui KM. Julio telah memuat sebanyak 31.326 (tiga puluh satu ribu tiga ratus dua puluh enam) liter dan KM. 328 telah memuat sebanyak 9.095 (sembilan ribu sembilan puluh lima) liter dari kapal TB. ASL Abadi 5, sedangkan Solar yang tersisa ditangki kapal TB. ASL Abadi 5 sebanyak 23.579 (dua puluh tiga ribu lima ratus tujuh puluh sembilan) liter. Terdakwa bersama awak kapal TB. ASL Abadi 5 mengetahui perbuatannya yang menjual dan bongkar muat BBM Solar tanpa izin atau persetujuan Syahbandar merupakan perbuatan terlarang dan melawan hukum, yang mana Terdakwa tetap melakukannya karena ingin mendapatkan keuntungan berupa uang dari hasil penjualan BBM Solar.

Memperhatikan dan menimbang, Pasal 322 jo. Pasal 216 ayat (1) UUP dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan, maka Majelis Hakim dalam persidangan yang dilakukan pada hari Kamis tanggal 11 Juni 2020, yang dibacakan pada hari Senin tanggal 15 Juni 2020 oleh Hakim Ketua. Memutuskan dengan keputusan Majelis Hakim PN Tanjungpinang Nomor. 159/Pid.Sus/2020/PN.Tgg, sebagai berikut :

1. Terdakwa JFB tersebut di atas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana melakukan kegiatan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar sebagaimana dalam dakwaan tunggal Penuntut Umum;

2. Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana denda sejumlah Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan; dan
3. Membebaskan kepada Terdakwa untuk membayar biaya perkara sejumlah Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah).

Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tanjungpinang dalam menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa, tidak sepenuhnya seperti yang didakwakan oleh Penuntut Umum berdasarkan ketentuan dalam Pasal 322 jo. Pasal 216 ayat (1) UUP dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana. Majelis Hakim tetap mempertimbangkan pada keadaan yang memberatkan dan yang meringankan dalam mengambil keputusan. Keadaan yang memberatkan bagi Terdakwa adalah perbuatan Terdakwa dapat membahayakan keselamatan kapal dan Anak Buah Kapal. Namun dalam mempertimbangkan keadaan yang meringankan didapati bahwa Terdakwa belum pernah dihukum, Terdakwa belum mendapatkan keuntungan dari tindak pidana yang dilakukannya, Terdakwa bersikap sopan dan berterus terang sehingga memperlancar jalannya persidangan, dan Terdakwa merasa bersalah, menyesali perbuatannya dan berjanji tidak akan mengulangnya di kemudian hari. Namun demikian tetap saja bahwa setiap perbuatan melanggar hukum, tentu akan mendapatkan sanksi baik itu sanksi pidana maupun perdata, sebagaimana yang dialami oleh JFB, selaku Nakhoda TB. ASL Abadi 5.

Kesimpulan

Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 216 ayat (1) UUP, menyatakan bahwa setiap kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di perairan atau kolam pelabuhan, dan bongkar muat barang berbahaya, wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar. Namun dalam hal ini masih ada beberapa Nakhoda Kapal yang melakukan kegiatan tersebut di wilayah perairan pelabuhan yang tidak memiliki izin atau surat persetujuan dari Syahbandar. Kondisi ini mengakibatkan munculnya tindakan pelanggaran terhadap ketentuan peraturan yang ada, sehingga menjadi penting untuk mengetahui proses pengurusan

surat persetujuan alih muat barang berbahaya dari Syahbandar.

Ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai konsepsi penegakan hukum bongkar muat barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan tanpa persetujuan Syahbandar, jelas telah diatur dalam ketentuan Pasal 322 jo. Pasal 216 ayat (1) UUP. Namun sebagaimana kasus yang menimpa JFB selaku Nakhoda TB. ASL Abadi 5, menunjukkan bahwa perbuatan yang dilakukan oleh JFB adalah perbuatan yang jelas melanggar ketentuan hukum, sehingga sudah sepatutnya diberikan sanksi hukum seperti yang dijatuhkan majelis hakim dalam putusan pengadilan nomer. 159/Pid.Sus/2020/PN Tgg .

Setiap perbuatan melawan hukum bagi Nakhoda kapal, yang melakukan kegiatan bongkar muatan barang berbahaya BBM Solar di perairan pelabuhan, tanpa memiliki izin bongkar muat barang berbahaya, berdasarkan keputusan Pengadilan Negeri Tanjungpinang Nomor. 159/Pid.Sus/2020/PN Tgg, jelas merupakan tindakan pidana khusus dan telah diputus dengan hukuman pidana penjara dan denda.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih yang tiada terhingga penulis ucapkan kepada istri tercinta yang senantiasa setia mendampingi, Yayasan Wiyata Dharma yang senantiasa memberikan dukungan anggaran dalam setiap penelitian dosen di Politeknik Bumi Akpelni, Direktur Politeknik Bumi Akpelni beserta seluruh jajaran dosen, staf beserta civitas akademika dan spesial buat LP3M Politeknik Bumi Akpelni yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melakukan penelitian ini. Penulis juga berterima kasih kepada Tim Saintara : Jurnal ilmiah ilmu-ilmu Maritim Akademi Maritim Nusantara Cilacap, yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengunggah karya dari penulis.

Daftar Pustaka

- [1] Arum Sutrisni Putri, Kompas.com dengan judul "Pengelolaan Bahan Bakar Minyak (BBM) di Indonesia", Klik untuk baca: <https://www.kompas.com/skola/read/2020/01/07/200000769/pengelolaan-bahan-bakar-minyak-bbm-di-indonesia?page=1>
- [2] Purgana, 2018, Bimbingan Teknis Tata Cara Pengawasan dan Penanganan Barang

- Berbahaya di lingkungan Ditjen Hubla tahun 2018, Bandung.
- [3] Putusan Pengadilan Negeri Tanjung pinang Nomor 159/Pid.Sus/2020/PN Tgg.
 - [4] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - [5] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi.
 - [6] Krismiarsi, 2018, Hand Out Metode Penelitian Hukum, Semarang, Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Semarang.
 - [7] Suratman dan H. Philip Dillah, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung, Alfabeta.
 - [8] Tatang M. Amirin, 1995, Menyusun Rencana Penelitian, Cet.3, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.
 - [9] Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
 - [10] Putusan Pengadilan Negeri Tanjung pinang Nomor 159/Pid.Sus/2020/PN Tgg.
 - [11] International Maritime Organization (IMO), 2014, International Maritime Dangerous Good Code Volume 1, London, Polestar Wheatons (UK) Ltd Exeter Ex 2 BRP.
 - [12] Suyono, 2007, Pengangkut Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Jakarta, Argya Putra.