

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan mempunyai lebih dari 3700 pulau dan wilayah pantai sepanjang 80.000 km. Kegiatan pelayaran sangat diperlukan untuk menghubungkan antar pulau yakni pelayaran lokal, pelayaran hanya bergerak dalam batas daerah dalam suatu propinsi di Indonesia seperti pelayaran rakyat sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional yang merupakan bagian dari usaha angkutan diperairan. Pelayaran ini menggunakan kapal kecil atau perahu layar.¹

Akhir-akhir ini banyak terjadi musibah kapal tenggelam di beberapa wilayah Indonesia, salah satunya di kawasan danau toba. Hal ini terjadi karena dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk di Indonesia yang secara otomatis berdampak pada peningkatan kebutuhan, termasuk semakin banyak kegiatan angkutan melalui darat, udara, dan perairan. Disamping itu akibat banyaknya pengusaha melakukan kegiatan di perairan, antara lain dengan bertambahnya pengoperasian kapal. Sebuah kapal dikatakan laik layar, apabila terpenuhinya persyaratan material, konstuksi, bangunan, permesinan, dan elektronik kapal, yang semuanya dibuktikan dengan sertifikat asli.

Tingkat kecelakaan lalu lintas dan angkutan sungai dan danau di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Hal ini disebabkan karena tingginya tingkat kecelakaan penyeberangan sungai dan danau salah satunya adalah faktor manusia yang seringkali

¹ Bambang Triatmodjo, *Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta, 1996, hal 4

mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu sosialisasi dalam kesadaran berkeselamatan dalam transportasi sangat minim adanya yang berakibat kelalaian terhadap pengguna angkutan sungai dan darat. Padahal kerugian akibat kecelakaan tersebut terkadang dirasakan teramat besar khususnya bagi para korban kecelakaan tersebut baik kerugian materi maupun kerugian jiwa.

Penyelenggaraan kegiatan angkutan sungai dan danau untuk melayani kepentingan sendiri dilakukan, tidak untuk melayani kepentingan umum, namun demikian dalam keadaan tertentu untuk kepentingan umum, Menteri Perhubungan dapat memberikan izin penyelenggaraan kegiatan angkutan sungai dan danau untuk melayani kepentingan umum. Kegiatan angkutan sungai dan danau dapat dilakukan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur atau trayek tidak tetap dan tidak teratur, kecuali mendapat izin dari Syahbandar dengan terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal, penyelenggaraan angkutan sungai dan danau dengan menggunakan yang layar berlayar memenuhi persyaratan kelaiklautan dan diperuntukkan bagi angkutan sungai dan danau di wilayah operasi perairan daratan.²

Dalam angkutan kapal danau membutuhkan banyak fasilitas yang diadakan pemerintah, berupa pelabuhan-pelabuhan, kapal-kapal tunda, dermaga, dan kapal penolong. Disamping itu fasilitas yang harus disediakan pemerintah pengamanan alur pelabuhan, rambu penerangan laut, tanda-tanda tempat dangkal, jalur masuk pelabuhan disamping kapal-kapal patrol pelayaran. Tidak lengkap hanya keadaan fasilitas pelabuhan atau dermaga, gudang, dan lain-lain sebagainya tidaklah lengkap

² Martono, Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011. hal 67-68

bila tidak disertai perbaikan kapal atau pembangunan-pembangunan baru kapal-kapal. Setiap kapal yang berlayar mempunyai nahkoda yang memiliki peran yang penting dalam perjalanan tugas nahkoda kapal sebagai Pemimpin Kapal bertanggungjawab dalam membawa kapal berlayar dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain atau dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat, aman sampai tujuan terhadap penumpang, anak buah kapal (ABK) dan segala muatannya.

Didalam suatu pelayaran diwajibkan memenuhi syarat yaitu harus memiliki manifes sebagai data ataupun berupa tiket dalam keberangkatan penumpang dan juga harus mendapatkan ijin dari syahbandar yang bertugas di pelabuhan sebagai pengawas di pelabuhan dan memeriksa kapal apakah layak untuk berlayar dan memeriksa kapasitas kelebihan muatan kapal ataupun fasilitas keselamatan yang tersedia di dalam kapal.

Pertimbangan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan system transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Salah satunya adalah transportasi kapal. Memprioritaskan keselamatan penumpang sebenarnya sudah diatur secara tegas dalam Undang-Undang ini telah mengatur persyaratan perizinan, kelaikan kapal, dan pengawasan pengawasan. Bahkan ada

kewajiban menyampaikan informasi kepada para pemangku kepentingan mengenai angkutan.³

Perusahaan juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian pengangkutan yang telah disepakati. Tanggung jawab dimaksud bisa timbul sebagai akibat pengoperasian kapal yang menyebabkan kematian atau luka penumpang; musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan, atau kerugian pihak ketiga, Perusahaan bisa lepas dari tanggung jawab jika berhasil membuktikan kerugian itu bukan akibat kesalahan perusahaan angkutan.

Saat terjadi musibah seperti kapal tenggelam, kandas atau terbakar, maka semakin besar resiko terhadap keselamatan jiwa penumpang. Tingginya permintaan terhadap sarana dan prasarana dalam mengangkut penumpang seharusnya menjadi prioritas utama. Penambahan kapal saat musim liburan tiba yang dilengkapi fasilitas seperti pelampung keselamatan dan kelayakan kapal tentu sangat diperlukan. Hal ini untuk menghindari timbulnya resiko yang diakibatkan selama musim liburan berlangsung.

Ketidak patuhan terhadap berbagai persyaratan tersebut jelas merupakan sikap pengabaian terhadap aturan-aturan hukum yang mengakibatkan timbulnya resiko kematian dan kerugian materil dan immateril bagi penumpang dan keluarganya dan tentunya kondisi ini tidak dapat dibiarkan begitu saja oleh pemerintah sebagai pemangku kewajiban dan tanggung jawab mewujudkan layanan jasa transportasi angkutan di perairan termasuk angkutan di kawasan Danau Toba.

³ Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran

Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi, Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan sebenarnya sudah jelas memuat peraturan tentang pentingnya melakukan kewajiban pengawasan melekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Namun demikian, dalam prakteknya pihak Dinas Perhubungan belum melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis tertarik menarik judul: **“Pertanggungjawaban Pidana Pejabat Dinas Perhubungan Yang Mengoperasikan Kapal Dan Pelabuhan Yang Tidak Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus No.77/Pid.Sus/2019/PN Blg).**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas ,maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: Bagaimanakah Pertanggungjawaban Pidana Pejabat Dinas Perhubungan Yang Mengoperasikan Kapal Dan Pelabuhan Yang Tidak Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Dalam Putusan No 77/Pid.Sus/2019/PN Blg) ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui Bagaimana Pertanggungjawaban Pidana Pejabat Dinas Perhubungan Yang Mengoperasikan kapal Dan Pelabuhan Yang Tidak Sesuai Dengan Undang-

Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Dalam Putusan No.77/Pid.Sus/2019/PN Blg.

D. Manfaat Penelitian

1. Teoritis

Dari penelitian ini diharapkan dapat membantu atau memberikan sumbangan pemikiran dan pengetahuan dalam pengembangan ilmu pengetahuan tentang Hukum Pengangkutan terutama tentang angkutan penyeberangan sungai dan danau.

2. Praktis

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat praktis yaitu memberikan kontribusi bagi Aparat Penegak Hukum Baik Polisi, Jaksa, Pengacara Hakim, maupun Aparat Penegak Hukum lainnya. Dan juga dapat bermanfaat bagi masyarakat luas, Pemerintah, para pengusaha pengangkutan penyeberangan atau penyelenggaranya, serta praktisi pelabuhan maupun bagi siapa saja yang ingin memperdalam pengetahuannya terhadap hukum pengangkutan melalui angkutan perairan daratan khususnya mengenai kegiatan angkutan penyeberangan yang ada di Indonesia.

3. Manfaat bagi penulis

Penulisan ini merupakan syarat dan ketentuan yang diberikan kepada penulis untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum di Universitas HKBP Nommensen.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Mengenai Pertanggungjawaban Pidana

1. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana dimaksud adalah kesalahan pelaku yang terdiri atas Kesengajaan sebagai niat, dan sengaja karena insyaf akan kemungkinan terjadi atau tidak terjadinya sesuatu, juga Kelalaian serta sikap batin yang tercela maupun kekhilafan dari pelaku perbuatan yang diuraikan dalam peraturan pidana, dengan kata lain terdapat alasan pembenar dan alasan pemaaf dalam lingkup perbuatan yang diuraikan dalam suatu peraturan pidana apabila tidak terdapat unsur kesalahan. Maupun sikap batin tercela sebagai kepatutan yang mendekati keadilan dan kebenaran yang telah diterima dan diakui oleh masyarakat.

Dalam bahasa Inggris pertanggung jawaban pidana disebut sebagai *responsibility*, atau *criminal liability*. Pertanggung jawaban pidana adalah suatu bentuk untuk menentukan apakah seorang tersangka atau terdakwa dipertanggung jawabkan atas suatu tindak pidana yang telah terjadi. Dengan kata lain pertanggung jawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana. Pertanggung jawaban pidana merupakan perbuatan pidana yang dipertanggung jawabkan karena adanya kesalahan yang dilakukan oleh seseorang. Seperti yang diketahui oleh banyak orang perbuatan pidana merupakan perbuatan yang dilakukan oleh seorang atau sekumpulan orang dengan melanggar undang-undang dan peraturan yang berlaku.

Namun dalam pengertian perbuatan pidana, tidak termasuk hal pertanggung jawaban. Dalam menentukan pertanggung jawaban pidana, maka kita harus mengetahui bahwa orang tidak mungkin dipertanggung jawabkan dan dijatuhi pidana kalau tidak melakukan perbuatan pidana.⁴ Pertanggung jawaban pidana merupakan hasil penilaian yang bersifat teleologis, yang dapat dilakukan dengan meneliti sejarah terbentuknya norma hukum dalam perundang-undangan, asas kesalahan maupun teori hukum yang berhubungan dengan pertanggung jawaban pidana. Pemikiran ini berangkat dari kerangka teori monistis dan dualistis dalam kaitannya dengan pertanggung jawaban pidana⁵

Kesimpulan dari uraian tersebut diatas, ialah bahwa bilamana kita hendak menghubungkan petindak dengan tindakannya dalam rangka mempertanggungjawab pidanakan petindak atas tindakannya, agar supaya dapat ditentukan pembedaan kepada petindak harus diteliti dan dibuktikan bahwa:

- a. Subyek harus sesuai dengan perumusan Undang-Undang;
- b. Terdapat kesalahan pada petindak;
- c. Tindakan itu bersifat melawan hukum;
- d. Tindakan itu dilarang dan diancam dengan pidana oleh Undang-Undang;
- e. Dan dilakukannya tindakan itu sesuai dengan tempat, waktu dan keadaan-keadaan lainnya yang ditentukan dalam Undang-Undang.⁶

⁴Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana Dan Pertanggung jawaban Pidana*, Jakarta, Aksara Baru, 2019, hal.76

⁵ Agus rusianto, *Tindak Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana*, Jakarta, Prenamedia Group, 2018, hal.14

⁶ S.R.Sianturi, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Babinkum TNI, Jakarta, 2012, hal. 120

Secara umum, teori-teori hukum pidana mengenai pertanggungjawaban pidana menurut *civil law* selalu dikaitkan dengan kesalahan, atau yang biasa disebut dengan asas kesalahan yang dikenal dengan asas “ tiada pidana tanpa kesalahan”. KUHP yang berlaku saat ini yang menganut kesalahan sebagai unsur tindak pidana, maka dalam membahas kesalahan sebagai unsur tindak pidana akan sekaligus membahas pertanggungjawaban pidana yang disebut dengan teori *monistis*. Teori *dualistis* yang berpendapat bahwa kesalahan sebagai unsur pertanggungjawaban pidana bukan sebagai unsur tindak pidana, karna tindak pidana hanya mengatur perbuatan yang bersifat melawan hukum⁷

2. Unsur-unsur Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban adalah bentuk untuk menentukan apakah seseorang akan dilepas atau dipidana atas tindak pidana yang telah terjadi, dalam hal ini untuk mengatakan bahwa seseorang memiliki aspek pertanggungjawaban pidana maka dalam hal itu terdapat beberapa unsur yang harus terpenuhi untuk menyatakan bahwa seseorang tersebut dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana. Unsur-unsur tersebut ialah:

a. Adanya suatu tindak pidana

Unsur perbuatan merupakan salah satu unsur yang pokok pertanggungjawaban pidana, karena seseorang tidak dapat dipidana apabila tidak melakukan suatu perbuatan dimana perbuatan yang dilakukan merupakan perbuatan yang dilarang oleh undang undang hal itu sesuai dengan asas legalitas yang kita anut. Asas legalitas

⁷ Agus Rusianto, *Tindak Pidana & Pertanggungjawaban Pidana*, Prenada Media, Jakarta, hal 234

nullum delictum nulla poena sine preaevia lege poenali artinya tidak dipidana suatu perbuatan apabila tidak ada Undang-Undang atau aturan yang mengatur mengenai larangan perbuatan tersebut.⁸

Dalam hukum pidana Indonesia menghendaki perbuatan yang kongkrit atau perbuatan yang tampak, artinya hukum menghendaki perbuatan yang tampak keluar, karena didalam hukum tidak dapat dipidana seseorang karena atas dasar keadaan batin seseorang, hal ini asas *cogitationis poenam nemo patitur*, tidak seorang pun dipidana atas yang ada dalam pikirannya saja.⁹

b. Unsur kesalahan

Kesalahan yang dalam bahasa asing disebut dengan *schuld* adalah keadaan psikologi seseorang yang berhubungan dengan perbuatan yang ia lakukan sedemikian rupa sehingga berdasarkan keadaan tersebut perbuatan tersebut pelaku dapat dicela atas perbuatannya.¹⁰ Dalam hukum pidana di Indonesia sendiri yang digunakan adalah kesalahan dalam arti normative.

Kesalahan normative adalah kesalahan adalah kesalahan dari sudut pandang orang lain mengenai suatu perbuatan seseorang. Kesalah normative merupakan kesalahan yang dipandang dari sudut norma-norma hukum pidana, yaitu kesalahan kesengajaan dan kesalahan kealpaan. Dari suatu perbuatan yang telah terjadi maka orang lain akan menilai menurut hukum yang berlaku apakah terhadap perbuatan tersebut terdapat kesalah baik disengaja maupun karena suatu kesalahan kealpaan.

⁸ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Renika Cipta, Jakarta, 2008, Hal. 25

⁹ Frans Maramis, *Hukum Pidana Umum Dan Tertulis Di Indonesia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, Hal. 85

¹⁰ *Ibid*, Hal. 114

a) Kesengajaan

Dalam tindak pidana kebanyakan di Indonesia memiliki unsur kesengajaan atau *opzettelijk* bukan unsur culpa. Hal ini berkaitan bahwa orang yang lebih pantas mendapatkan hukuman adalah orang yang melakukan hal tersebut atau melakukan tindak pidana dengan unsur kesengajaan. Mengenai unsur kesalahan yang disengaja ini tidak perlu dibuktikan bahwa pelaku mengetahui bahwa perbuatannya diancam oleh undang-undang, sehingga tidak perlu dibuktikan bahwa perbuatan yang dilakukan oleh pelaku merupakan perbuatan yang bersifat “jahat”.

Kesengajaan telah berkembang dalam yurisprudensi dan doktrin sehingga umumnya telah diterima beberapa bentuk kesengajaan,¹¹

b) Kealpaan (*culpa*)

Moeljatno mengatakan bahwa kealpaan adalah suatu struktur *gecompliceerd* yang disatu sisi mengarah kepada perbuatan seseorang secara konkret sedangkan disisi lain mengarah kepada keadaan batin seseorang. Kelalain terbagi menjadi dua yaitu kelalaian yang ia sadari (alpa) dan kelalain yang ia tidak sadari (lalai). Kelalain yang ia sadari atau alpa adalah kelalain yang ia sadari, dimana pelaku menyadari dengan adanya resiko namun tetap melakukan dengan mengambil resiko dan berharap akibat buruk atau resiko buruk tidak akan terjadi.

Sedangkan yang dimaksud dengan kelalaian yang tidak disadari atau lalai adalah seseorang tidak menyadari adanya resiko atau kejadian yang buruk akibat dari perbuatan ia lakukan pelaku berbuat demikian dikarenakan antara lain karena

¹¹ *Ibid*, Hal. 121

kurang berpikir atau juga bisa terjadi karena pelaku lengah dengan adanya resiko yang buruk.

3. Syarat-Syarat Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana, berdasarkan sudut pandang terjadinya perbuatan pidana, maka seseorang dipertanggungjawabkan pidana apabila perbuatannya telah melawan hukum. Selain itu perbuatan pidana yang dilakukan juga tidak terdapat alasan pembenar atau peniadaan sifat melawan hukum. Kemudian terhadap sudut pandang kemampuan bertanggung jawab pelaku, maka hanya seseorang yang mampu bertanggung jawab dan memenuhi syarat kemampuan bertanggung jawab yang dapat dipertanggungjawabkan pidana atas perbuatannya.

Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa seseorang dapat dijatuhi pidana, apabila memenuhi syarat-syarat dalam pertanggung jawaban pidana. Menurut Moeljatno syarat-syarat dalam pertanggung jawaban adalah :

1. Seseorang telah melakukan perbuatan pidana;
2. Dilihat kemampuan bertanggungjawab oleh seseorang yang telah melakukan perbuatan pidana;
3. Adanya bentuk kesalahan, baik berupa kesengajaan atau kelalaian dalam perbuatan pidana;
4. Tidak ada alasan pembenar atau alasan pemaaf yang menghapuskan pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku perbuatan pidana.

Disebut sebagai perbuatan pidana, apabila perbuatannya telah terbukti sebagai perbuatan pidana sesuai yang telah diatur dalam peraturan perundangundangan pidana. Didalam perundang-undangan hukum pidana dikenal asas legalitas, yang terdapat didalam Pasal 1 ayat (1) KUHP, yaitu:

“Tiada suatu perbuatan yang dapat dipidana kecuali atas ketentuan perundang-undangan yang telah ada,

sebelum perbuatan dilakukan. Dari pasal tersebut dapat diartikan bahwa suatu perbuatan dapat dipidana apabila telah ada peraturan yang mengatur sebelumnya tentang dapat atau tidaknya suatu perbuatan dijatuhi pidana. Apabila seseorang telah melakukan perbuatan pidana, maka ia hanya dapat diadili berdasarkan peraturan perundangundangan pidana yang berlaku pada saat perbuatan dilakukan. Sehingga perundang-undangan yang mengatur pidana tidak berlaku surut atau mundur.

syarat-syarat kemampuan bertanggung jawab sendiri menurut Van Hammel, yakni:

1. Keadaan psikologisnya adalah sehat, sehingga dapat mengerti akan:
 - a) Niat perbuatan,
 - b) Akibat perbuatan;
2. Harusnya dalam keadaan bebas untuk menentukan kehendaknya;
3. Sadar bahwa perbuatannya adalah larangan (jadi subjektif).

Dalam KUHP, Pasal 44 yang berbunyi:

- 1) Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggung jawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan atau terganggu karena penyakit, maka tidak dipidana.
- 2) Jika ternyata perbuatan itu tidak dapat dipertanggung gungkan kepada pelakunya karena pertumbuhan jiwanya cacat atau terganggu penyakit, maka hakim dapat memerintahkan supaya orang itu memasukkan ke rumah sakit jiwa, paling lama satu tahun sebagai waktu percobaan.
- 3) Ketentuan dalam ayat (2) hanya berlaku bagi Mahkamah Agung, Pengadilan Tinggi, dan Pengadilan Negeri. Pasal 44 KUHP merupakan gambaran yang jelas atas suatu kondisi, di mana seorang pelaku tindak pidana tidak dapat mempertanggungjawabkan atas perbuatan yang dilakukan itu.

Dalam hal dipidananya seseorang yang melakukan perbuatan seperti melawan hukum tergantung dari apakah dalam melakukan perbuatan ia mempunyai kesalahan dan apabila orang yang melakukan perbuatan itu memang melawan hukum, maka ia akan dipidana. Seseorang yang dapat memberikan pertanggungjawaban haruslah memiliki kemampuan bertanggung jawab. Kemampuan bertanggung jawab merupakan salah satu unsur kesalahan yang tidak dapat dipisahkan dengan dua unsur tindak pidana lain. Istilahnya dalam bahasa Belanda adalah “*toerekeningsvatbaar*”, tetapi Pompe lebih suka menggunakan “*toerkenbaar*”.¹²

Bagi seseorang pelaku tindak pidana “delik pidana” dapat dijatuhkan hukuman atau saksi terhadap sesuai dengan perbuatan yang ia perbuat. Yang dimaksud dengan “delik pidana” atau “perbuatan pidana” adalah perbuatan seseorang atau sekelompok

¹² Teguh Prasetyo, *Op. Cit*, hal.79

orang yang menimbulkan peristiwa pidana atau perbuatan yang melanggar hukum pidana dan diancam dengan hukuman.

B. Tinjauan Umum Mengenai Aparatur Sipil Negara Dinas Perhubungan

1. Pengertian Aparatur Sipil Negara Dinas Perhubungan

ASN adalah istilah untuk kelompok profesi bagi pegawai-pegawai yang bekerja pada instansi pemerintah, dengan penetapan ASN sebagai sebuah profesi, maka diperlukan adanya asas, nilai dasar, kode etik, dan perilaku, serta pengembangan kompetensi. Ada pun beberapa asas yang menjadi acuan dalam menyelenggarakan kebijakan dan manajemen ASN yang tertuang dalam UU RI No. 5 Tahun 2014 Tentang ASN Pasal 2, yaitu kepastian hukum profesionalitas, proporsionalitas, keterpaduan, delegasi, netralitas, akuntabilitas, efektif dan efisien, keterbukaan, nondiskriminatif, persatuan dan kesatuan, keadilan dan kesetaraan, dan kesejahteraan.¹³

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas dan berkedudukan dibawah dan bertanggungjawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah. Pegawai ASN berperan sebagai perencana, pelaksana, dan pengawas penyelenggaraan tugas umum pemerintahan dan pembangunan nasional melalui pelaksanaan kebijakan dan pelayanan publik yang profesional, bebas dari intervensi politik serta bersih dari praktik korupsi, kolusi, dan nepotisme.

¹³Bambang Rudito dkk, *Aparatur Sipil Negara*, Kencana, Jakarta, 2016, hal 64-66

Jadi yang dianggap sebagai pegawai negeri sipil adalah mereka yang bekerja pada jabatan-jabatan pemerintah dan perusahaan-perusahaan yang diselenggarakan dan dibiayai oleh pemerintah.¹⁴

2. Tugas Pokok dan Fungsi Kepala Dinas Perhubungan

Bab IV Pasal 4 Peraturan Bupati Samosir Provinsi Sumatera Utara Nomor 49 Tahun 2017 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir menyatakan bahwa:

- 1) Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir mempunyai tugas pokok merencanakan, mengkoordinasikan, mengarahkan, mengorganisir, melaksanakan, mengawasi dan mengevaluasi bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan sesuai ketentuan peraturan yang berlaku untuk terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang tertib dan lancar demi mendukung visi dan misi Kabupaten Samosir.
- 2) Dalam melaksanakan tugas pokok, Kepala Dinas mempunyai fungsi:
 - a) Perumusan program kerja jangka panjang dan jangka pendek Dinas Perhubungan berdasarkan Program pembangunan daerah Kabupaten Samosir sebagai pedoman pelaksanaan tugas;
 - b) Pengkoordinasian pelaksanaan tugas di Dinas Perhubungan sesuai dengan program yang telah ditetapkan dan kebijakan pimpinan agar target kerja tercapai sesuai rencana;

¹⁴ Djoko Prakoso, *Tindak Pidana Pegawai Negeri Sipil Di Indonesia*, Sinar Grafika, 1992, hal.26-27

- c) Pembinaan bawahan di lingkungan Perhubungan dengan cara mengadakan rapat/pertemuan dan bimbingan secara berkala agar diperoleh kinerja yang diharapkan;
- d) Pengarahan pelaksanaan tugas bawahan di lingkungan Dinas Perhubungan sesuai dengan tugas, tanggung jawab, permasalahan dan hambatan serta ketentuan yang berlaku untuk ketepatan dan kelancaran pelaksanaan tugas;
- e) Pengelolaan dan pengendalian sumber daya, sarana dan prasarana dan perijinan di Dinas Perhubungan sesuai dengan aturan untuk peningkatan kinerja Dinas Perhubungan;
- f) Pengawasan pelaksanaan standar pelayanan minimal bidang Perhubungan dengan cara memberikan arahan untuk pencapaian visi dan misi Dinas Perhubungan;
- g) Pengkoordinasian pengawasan kelaiklayaran Angkutan Danau dan Penyeberangan sesuai dengan peraturan yang berlaku sehingga kapal yang beroperasi benar-benar yang laik layar;
- h) Pengkoordinasian Pengawasan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan peraturan yang berlaku untuk peningkatan tertib lalu lintas;
- i) Pengevaluasian pelaksanaan tugas bawahan di lingkungan Dinas Perhubungan dengan cara membandingkan antara Program kerja dan kegiatan yang telah dilaksanakan sebagai bahan laporan kegiatan dan rencana kerja yang akan datang;

- j) Pembuatan dan penyampaian laporan pelaksanaan tugas kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah sesuai dengan kegiatan yang telah dilaksanakan secara berkala sebagai akuntabilitas kinerja; dan
 - k) Pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan baik lisan maupun tertulis.
- 3) Kepala Dinas membawahi;
- a) Sekretaris;
 - b) Kepala Bidang; dan
 - c) Pejabat Fungsional.

C. Tinjauan Umum Mengenai Tindak Pidana Di Bidang Pelayaran

1. Pengertian Tindak Pidana

Pidana berasal dari kata *straf* (Belanda), yang ada kalanya di sebut dengan istilah hukuman, karena hukum sudah lazim merupakan terjemahan dari *recht*.¹⁵ Istilah “hukuman” yang merupakan istilah umum dan konvensional, dapat mempunyai arti yang luas dan berubah-ubah karena istilah itu dapat berkonotasi dengan bidang yang cukup luas. Istilah tersebut tidak hanya sering di gunakan dalam bidang hukum, tetapi juga dalam istilah sehari-hari di bidang pendidikan, moral, agama, dan sebagainya.¹⁶

¹⁵ Adami Chazawi, *Pembelajaran Hukum Pidana Bagian I*, Raja Grafindo persada, Jakarta, 2008, hal.24

¹⁶ Muladi dan Banda Nawawi Arief, *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni Bandung, 2010, hal.2

Menurut Van Hammel arti dari pidana atau *straf* menurut hukum positif dewasa ini adalah suatu penderitaan yang bersifat khusus, yang telah dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama negara sebagai penanggungjawab dari ketertiban hukum umum sebagai seorang pelanggar.¹⁷

Oleh karena “pidana” merupakan istilah yang lebih khusus, maka perlu ada pembatasan pengertian atau makna sentral yang dapat menunjukkan ciri-ciri atau sifatnya yang khas.¹⁸ Menurut sejarah, istilah “pidana” secara resmi di pergunakan oleh rumusan pasal VI U No.1 Tahun 1946 untuk peremian nama kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP). Sekalipun dalam pasal IX-XV masih tetap di pergunakan istilah hukum penjara. Penggunaan istilah pidana di artikan sebagai sanksi pidana. Untuk pengertian yang sama sering di gunakan istilah lain yaitu hukuman, penghukuman, pemidanaan, penjatuhan hukuman, pemberian pidana dan hukum pidana.¹⁹

Tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang suatu aturan hukum, larangan yang mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa melanggar larangan tersebut. Adapun Pompe mendefenisikan bahwa “Tindak Pidana atau *Starfbaar*, sebagai suatu pelanggaran norma yang dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, dimana penjatuhan hukuman terhadap pelaku tersebut adalah perlu demi terpeliharanya tertib hukum dan terjaminnya kepentingan umum”

¹⁷P.A.F, Lamintang dan Theo Lamintang, *Hukum Penitensier Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hal.33

¹⁸ *Ibid*, hal. 2

¹⁹ Marlina, *Hukum Penitensier*, Refika Aditama, Bandung, 2011, hal.13

Istilah-istilah yang pernah digunakan, baik dalam perUndang-Undangan yang ada maupun dalam berbagai literatur hukum sebagai berikut:²⁰

1. Tindak Pidana, dapat dikatakan berupa istilah resmi dalam perUndang-Undangan kita.
2. Peristiwa Pidana, pada pasal 14 Undang-Undang Dasar Sementara tahun 1950 yang berbunyi: “ Setiap orang yang dituntut karena disangka suatu peristiwa pidana dianggap tidak bersalah, sampai dibuktikan kesalahannya dalam suatu sidang, menurut aturan hukum yang berlaku.
3. Perbuatan Pidana, istilah perbuatan pidana dijumpai dalam pasal 5 Undang-Undang Darurat Nomor 1 Tahun 1951 Tentang tindakan-tindakan sementara untuk menyelenggarakan kesatuan susuna kekuasaan.
4. Pelanggaran Pidana, dapat dijumpai dalam buku Pokok-pokok hukum pidana yang ditulis oleh Mr. M.H. Tirtaamidjaja.
5. Perbuatan yang boleh dihukum, istilah ini digunakan oleh Karni dalam buku beliau Ringkasan tentang hukum pidana.

Van Hattum berpendapat bahwa sesuatu tindakan itu tidak dapat dipisahkan dari orang yang telah melakukan tindakan tersebut “pantas untuk dihukum”

Simons sebagai suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya dan yang oleh Undang-Undang telah dinyatakan sebagai suatu tindakan yang dapat dihukum.²¹

²⁰ Marlina, *Op. Cit*, hal. 67-68

²¹ P.A.F Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 182-185

2. Unsur – Unsur Tindak Pidana

Demikian setiap tindak pidana yang terdapat dalam kitab undang – undang Hukum Pidana itu pada umumnya dapat kita jabarkan kedalam unsur – unsur yang pada dasarnya dapat dibagi menjadi dua macam unsur yakni unsur – unsur *subjektif* dan unsur -unsur *objektif*:

- a) Unsur – unsur *subjektif* adalah unsur- unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri si pelaku, dan termasuk kedalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung didalam hatinya. Unsur – unsur *subjektif* dari sesuatu tindak pidana itu adalah :
 - 1) Kesenjangan atau ketidaksengajaan (*dolus* atau *culpa*);
 - 2) maksud atau *voornemen* pada suatu percobaan atau *poging* seperti yang dimaksud di dalam Pasal 53 ayat 1 KUHP;
 - 3) macam – macam maksud atau *oogmerk* seperti yang terdapat misalnya didalam kejahatan – kejahatan;
 - 4) merencanakan terlebih dahulu atau *voorbrdachte raad* seperti yang misalnya yang terdapat di dalam kejahatan pembunuhan menurut Pasal 340 KUHP;
 - 5) perasaan takut atau *vress* seperti yang antara lain terdapat didalam rumusan tindak pidana itu Pasal 308 KUHP.
- b) Unsur – unsur *objektif* itu adalah unsur – unsur yang ada hubungannya dengan keadaan – keadaan, yaitu didalam keadaan – keadaan mana tindakan – tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan. Unsur – unsur *objektif* dari sesuatu tindak pidana itu adalah :

- 1) Sifat melanggar hukum atau *wedderrechtelijkheid*;
- 2) Kualitas dari si pelaku, misalnya “Keadaan sebagai seorang 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 sesuatu tindakan sebagai penyebab dengan sesuatu kenyataan sebagai akibat.²²

3. Pengertian Tindak Pidana Dibidang Pelayaran

Bahwa Tindak Pidana bidang Pelayaran, adalah serangkaian perbuatan terlarang oleh Undang-Undang, dan tercela ndalam kaitan dengan kegiatan Pelayaran. Pelayaran yaitu suatu kesatuan sistem yang terdiri atas Angkutan perairan, Kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antara pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain dengan ketentuan yang berlaku.²³

Bahwa salah satu urgensi pembentukan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah karena perkembangan strategi nasional ndan internasional yang menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai IPTEK, peran serta swasta dan persaingan usah, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggaraan Negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamana pelayaran demi kepentingan nasional.

²²P.A.F. Lamintang, *Dasar – dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hal 193 - 194

²³R. Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Sumur Bandung, Jakarta, 1991, hal 147

4.Unsur – unsur Tindak Pidana Di Bidang Pelayaran

Oleh karena itu tindak pidana pelayaran dalam hal ini merupakan salah satu tindak pidana khusus yang diatur oleh suatu perundang-undangan tersendiri yaitu Undang-undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, sehingga segala sesuatu yang berhubungan dengan dunia pelayaran haruslah tunduk dan patuh terhadap aturan yang terdapat di dalam Undang-undang tersebut.

Namun dalam hal ini penulis tidaklah menjabarkan satu persatu isi dari setiap pasal demi pasal di dalam Undang-undang pelayaran tersebut, tetapi penulis lebih memfokuskan pada pasal-pasal terkait surat ijin berlayar (sijil) serta pasal-pasal mengenai pelanggaran-pelanggaran di dunia pelayaran tersebut sehingga terintegrasi dengan judul penelitian dari skripsi penulis sendiri terkait pertanggungjawaban pidana di dunia pelayaran. Adapun isi dari pasal-pasal tersebut adalah:

Pasal 117

(2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi:

- a. keselamatan kapal;
- b. pencegahan pencemaran dari kapal;
- c. pengawakan kapal;
- d. garis muat kapal dan pemuatan;
- e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
- f. status hukum kapal;
- g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
- h. manajemen keamanan kapal.

Unsur-unsur :

1. kelaiklautan kapal
2. dipenuhinya persyaratan :
 - a. keselamatan kapal
 - b. pencegahan pencemaran dari kapal
 - c. pengawakan kapal
 - d. garis muat kapal dan pemuatan
 - e. kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang
 - f. status hukum kapal
 - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal

h. manajemen keamanan kapal

Penjelasan unsur-unsurnya:

1. Kelaiklautan kapal

Adapun yang dimaksud dengan kelaiklautan kapal menurut Pasal 1 angka 33 UU RI Nomor. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

2. Suatu kapal dikatakan laik laut apabila telah memenuhi syarat-syarat yang telah di atur dalam pasal ini.

Pasal 145

Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.

Unsur-unsurnya:

1. Setiap orang
2. Dilarang mempekerjakan seseorang dikapal dalam jabatan apa pun
3. Tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.

Penjelasan unsur-unsurnya:

1. Yang dimaksud unsur “setiap orang” adalah siapa saja sebagai subjek hukum publik yang terhadapnya terdapat persangkaan atau dengan melakukan suatu tindak pidana. Bahwa orang sebagai subjek hukum sebagaimana layaknya haruslah memenuhi kriteria kemampuan dan kecakapan bertanggungjawab secara hukum, atau yang disebut juga sebagai syarat subjektif dan syarat obyektif.
2. Unsur “yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun” adalah orang yang bekerja diatas kapal dan kegiatan yang dilakukannya semua diatas kapal atau disebut awak kapal dapat sebagai anak buah kapal ataupun nahkoda.
3. Bahwa terhadap unsur ini majelis berpendapat bahwa unsur ini mengandung beberapa elemen didalamnya yang masing-masing berdiri sendiri-sendiri dimana elemen yang satu dapat mengesampingkan elemen lainnya, yang berarti untuk terbuktinya unsur ini tidak harus keseluruhan dari elemen-elemen tersebut terbukti, sehingga bilamana salah satu atau lebih dari elemen-elemen tersebut terpenuhi maka unsur ini dinyatakan telah pula terbukti secara sah menurut hukum.

Pasal 217

Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal di pelabuhan.

Unsur-unsurnya :

1. Syahbandar
2. Berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal dipelabuhan

Penjelasan unsur-unsurnya:

1. Yang dimaksud dengan syahbandar dalam unsur diatas ialah pejabat pemerintah dipelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
2. Yang dimaksud dengan berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal di pelabuhan adalah syahbandar selaku pejabat pemerintah dipelabuhan memiliki kewenangan tertinggi untuk melakukan pemeriksaaan kelaiklautan dan keamanan kapal di pelabuhan.

Syahbandar juga memiliki kewenangan untuk menegakkan hukum dibidang perkapalan dan pelayaran, melalui keputusan Menteri Perhubungan Nomor. KM. 109/HK.208/Phb-82 memberikan kewenangan kepada Syahbandar melaksanakan penilikan tertib bandar, tertib berlayar dan mengeluarkan surat izin berlayar serta menegakkan hukum perkapalan dan pelayaran.²⁴ Lembaga kesyahbandaran dibentuk sebagai instansi pemerintahan yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, dikepalai oleh syahbandar²⁵

Pasal 219

- (1) Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.

Unsur-unsur:

1. Setiap kapal
2. Yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan syahbandar

Penjelasan unsur-unsur :

1. Yang dimaksud dengan unsur setiap kapal ialah tiap-tiap kapal yang berlayar di perairan indonesia atau laut teroterial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalamannya.
2. Yang dimaksud unsur yang “berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan syahbandar” ialah tiap-tiap kapal yang berlayar di wilayah perairan Indonesia wajib memiliki surat ijin berlayar (sijil) yaitu surat persetujuan berlayar yang dalam kelaziman internasional disebut port clearance diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

Pasal 224

²⁴ D.A. Lasse, *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014. Hal. 22

²⁵ D.A . Lasse, *Manajemen Kepelabuhananan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014. Hal.64.

(1) Setiap orang yang bekerja di kapal dalam jabatan apa pun harus memiliki kompetensi dokumen pelaut, dan disijil oleh Syahbandar. Unsur-unsur :

1. Setiap orang
2. Yang bekerja di kapal dalam jabatan apa pun
3. Harus memiliki kompetensi dokumen pelaut, dan disijil oleh syahbandar

Penjelasan unsur-unsurnya :

1. Setiap orang adalah siapa saja sebagai subjek hukum publik yang terhadapnya terdapat persangkaan atau dugaan melakukan suatu tindak pidana. Bahwa orang sebagai subjek hukum sebagaimana layaknya haruslah memenuhi kriteria kemampuan dan kecakapan bertanggungjawab secara hukum, atau yang disebut juga sebagai syarat subyektif dan syarat obyektif.
2. Bahwa yang dimaksud dengan “yang mempekerjakan seseorang kapal dalam jabatan apapun” adalah orang yang bekerja diatas kapal dan kegiatan yang dilakukannya semua diatas kapal atau disebut awak kapal dapat sebagai anak buah kapal atau nahkoda.
3. Yang dimaksud dengan “harus memiliki kompetensi dokumen pelaut, dan disijil oleh syahbandar” adalah tiap-tiap orang yang bekerja di kapal baik nahkoda atau awak kapal wajib memiliki kompetensi dokumen identitas pelaut dan perjanjian kerja laut yang mana dokumen identitas pelaut antara lain terdiri atas buku pelaut atau kartu identitas pelaut serta wajib pula untuk di sijil yaitu dimasukkan dalam buku awak kapal yang dimaksud buku sijil yang berisi daftar awak kapal yang bekerja diatas kapal yang sesuai dengan jabatannya dan tanggal naik turunnya yang disyahkan oleh syahbandar.

Pasal 302

- (1) Nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).

Unsur-unsur:

1. Nahkoda
2. Yang melayarkan kapalnya
3. Sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut

Penjelasan unsur-unsurnya :

1. Nahkoda kapal ialah orang yang memegang kuasa dalam kapal (perahu) atau orang yang menggantikannya. Kata “nahkoda” menunjukkan kepada siapa orangnya harus bertanggungjawab atas perbuatan/kejadian yang didakwakan atau siapa orang yang harus jadi terdakwa. Jadi nahkoda disini ialah sebagai subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban dalam setiap tindakannya sehingga secara historis kronologis manusia sebagai subjek hukum telah dengan sendirinya ada kemampuan bertanggungjawab kecuali secara tegas undang-undang menentukan lain.

Oleh karena itu kemampuan bertanggungjawab tidak perlu dibuktikan lagi karena setiap subjek hukum melekat erat dengan kemampuan bertanggungjawab. Adapun yang dimaksud nahkoda kapal dalam pasal ini ialah nahkoda yang sedang berada didalam kapal tersebut.

2. Maksud dari unsur “yang melayarkan kapalnya” ialah nahkoda atau orang yang melayarkan kapal diwilayah perairan laut teritorial Indonesia.
3. Maksud dari unsur “sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut” ialah nahkoda atau orang yang melayarkan kapal tersebut mengetahui bahwasanya kapalnya tersebut tidak laik laut. Yang mana perbuatannya tersebut melanggar Undang-undang tepatnya melanggar

Pasal 117

UU RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terkait aturan tentang terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan angkutan perairan. Pasal 312 Setiap orang yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan sebagaimana dimaksud dalam pasal 145 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak RP. 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Unsur-unsur :

1. Setiap orang
2. Yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun
3. Tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.

Penjelasan unsur-usurnya:

1. Yang dimaksud unsur “setiap orang” adalah siapa saja sebagai subjek hukum publik yang terhadapnya terdapat persangkaan atau dengan melakukan suatu tindak pidana. Bahwa orang sebagai subjek hukum sebagaimana layaknya haruslah memenuhi kriteria kemampuan dan kecakapan bertanggungjawab secara hukum, atau yang disebut juga sebagai syarat subjektif dan syarat obyektif.
2. Unsur “yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun” adalah orang yang bekerja diatas kapal dan kegiatan yang dilakukannya semua diatas kapal atau disebut awak kapal dapat sebagai anak buah kapal ataupun nahkoda.
3. Bahwa terhadap unsur ini majelis berpendapat bahwa unsur ini mengandung beberapa elemen didalamnya yang masing-masing berdiri sendiri-sendiri dimana elemen yang satu dapat mengesampingkan elemen lainnya, yang berarti untuk terbuktinya unsur ini tidak harus keseluruhan dari elemen-elemen tersebut terbukti, sehingga bilamana salah satu atau lebih dari elemenelemen tersebut terpenuhi maka unsur ini dinyatakan telah pula terbukti secara sah menurut hukum.²⁶

²⁶ Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

5. Syarat-Syarat Pengoperasian Kapal Dan Pelabuhan

a. Syarat –Syarat Pengoperasian Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya di tarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Adapun beberapa jenis kapal yang beroperasi di perairan yaitu:

1. Kapal penumpang (*Passanger Vessels*)
2. Gabungan kapal penumpang dan muatan barang (*Combination Of Passanger End Freiht Vessels*)
3. Kapal muatan barang (*Cargo Freiht Vessels*)
4. Kapal tangki (*Tankers atau Tank Vessels*)
5. Kapal yang spesial (*Special Cargo Vessels*)²⁷

Penyelenggaraan angkutan Sungai dan Danau dilakukan dengan menggunakan kapal yang memenuhi persyaratan.

1. Persyaratan Teknis/kelaiklautan sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Memiliki fasilitas sesuai dengan spesifikasi teknis prasarana pelabuhan pada trayek yang dilayani;
3. Memiliki awak kapal yang sesuai dengan ketentuan persyaratan pengawakan kapal sungai dan danau;

4. Memiliki fasilitas utama dan/atau fasilitas pendukung baik bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang, barang dan/atau hewan sesuai dengan persyaratan teknis yang berlaku;
5. Mencantumkan identitas perusahaan/pemilik dan nama kapal yang di tempatkan pada bagian kapal yang mudah di baca dari samping kiri dan kanan kapal;
6. Mencantumkan informasi/petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia.²⁸

b. Syarat-Syarat Pengoperasian Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah RI No 69 Tahun 2001 Tentang kepelabuhanan, yang di maksud Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan yang disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, 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.

Dalam hal ini ditetapkan bahwa pelabuhan di Indonesia terdiri dari pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang dapat masuk kapal-kapal dari negara-negara tersebut (luar negeri). Sedangkan pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang tidak terbuka bagi

²⁸Martono, Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hal 69-70

perdagangan luar negeri dan hanya dapat dimasuki oleh kapal-kapal yang berbendera Indonesia.

Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang dan pemelancar hubungan antar daerah, pulau atau bahkan antar benua dan bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya (daerah pengaruh). Dengan fungsinya tersebut maka pembangunan pelabuhan harus dapat dipertanggungjawabkan baik secara sosial ekonomis maupun teknis.²⁹ Ada beberapa macam pelabuhan yaitu:

1. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
2. Pelabuhan Daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.
3. Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan - pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
4. Kapal yang berada di pelabuhan harus membayar biaya jasa pelabuhan, yang meliputi biaya labuh, tambat, air, pandu, tunda, dermaga, ataupun lainnya. Untuk bisa memberi pelayanan yang baik dan cepat, maka pelabuhan harus bisa memenuhi beberapa persyaratan sebagai berikut.

²⁹ Bambang Triatmodjo, *Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta, 1996, hal 4

1. Harus ada hubungan yang mudah antara transportasi air dan darat seperti jalan raya dan kereta api, sedemikian sehingga barang-barang dapat diangkut ke dan dari pelabuhan dengan mudan dan cepat.
2. Pelabuhan berada di suatu lokasi yang mempunyai daerah pengaruh subur dengan populasi penduduk yang cukup padat.
3. Pelabuhan harus mempunyai kedalaman air dan lebar alur yang cukup.
4. Kapal-kapal yang mencapai pelabuhan harus bisa membuang sauh selama menunggu untuk merapat ke dermaga guna bongkar muat barang atau mengisi bahan bakar.
5. Pelabuhan harus mempunyai fasilitas bongkar muat barang dan gudang penyimpanan barang.
6. Pelabuhan harus mempunyai fasilitas untuk mereparasi kapal-kapal.³⁰

Fungsi Pelabuhan:

- a. *Gateway*, Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang kedalam maupun keluar pelabuhan yang bersangkutan.
- b. *Link*, Pelabuhan berfungsi sebagai mata rantai yang menjadi penghubung transportasi pelayaran.
- c. *Interface*, Pelabuhan berfungsi sebagai alat memindahkan muatan/menjembatani kapal.
- d. *Industrial Entity*, Pelabuhan berfungsi sebagai penyelenggara bidang usaha sehingga area pelabuhan menjadi zona industri.³¹

³⁰*Ibid*, hal.27-28

6. Ketentuan Pidana Tindak Pidana Di Bidang Pelayaran

Ketentuan tentang tindak pidana di bidang Pelayaran, berjumlah 52 pasal, dan terdapat dalam pasal 284, sampai dengan pasal 336, Undang Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang digunakan untuk memudahkan pemahamannya dibagi dalam 2 (dua) kategori atau bagian yaitu :Berdasarkan Subyek pelaku dan berdasarkan Pertanggungjawaban pidana.Dari segi Subyek hukum pelaku perseorangan, atau pelaku kelompok orang maupun badan swasta, terdapat dalam ketentuan masing masing sebagai berikut:

- a. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal asing yang mengangkut penumpang atau barang antar pulau di wilayah perairan Indonesia, tanpa izin pemerintah.
- b. Dipidana setiap orang yang melayani angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain atau muatan barang umum pihak lain tanpa izin pemerintah.
- c. Dipidana Nakoda angkutan danau dan sungai yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin kesyahbandaran. Dan yang mengakibatkan kerugian barang maupun mengakibatkan kematian seseorang.
- d. Dipidana setiap orang WNI atau Badan Usaha yang mengoperasikan kapal pada angkutan diperairan tanpa izin usaha dari pemerintah.
- e. Dipidana setiap orang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa persetujuan pengoperasian dari menteri/gubernur/bupati/walikota bagi

³¹ H. Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, Hal. 5-7.

- masing-masing kapal untuk melayani lintas pelabuhan di masing-masing wilayah antar provinsi dan antar Negara/antar kabupaten atau dalam wilayah kabupaten/kota ybs.
- f. Dipidana setiap orang yang menyelenggarakan jasa usaha angkuta di perairan, danau dan sungai tanpa izin pemerintah.
 - g. Dipidana setiap orang yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang atau barang terutama angkutan pos.
 - h. Dipidana setiap orang termasuk penyedia jasa angkutan multimoda, yang tidak mengasuransikan tanggungjawabnya sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah /hilang/rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang/barang yang diangkut, kerugian pihak ketiga.
 - i. Dipidana perusahaan angkutan perairan yang tidak dapat memberikan fasilitas khusus dan kemudahan untuk tidak dikenakan biaya tambahan, bagi penumpang cacat, wanita hamil, lanjut usia dan anak dibawah usia lima tahun.
 - j. Dipidana setiap orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yang tidak sesuai persyaratan pengemasan dan penumpukan di pelabuhan, peneanaan tanda keselamatan atau tidak memberi tanda peringatan barang berbahaya, yang sesuai peraturan standar nasional maupun internasional, dan yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.

- k. Dipidana setiap orang yang membangun dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau dan yang memanfaatkan garis pantai untuk melakukan kegiatan tambat kapal, bongkar muat barang atau menaikkan atau menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri diluar kegiatan di pelabuhan/diterminal khusus/terminal untuk kepentingan diri sendiri, Juga yang menggunakan terminal khusus untuk kepentingan umum, tanpa izin pemerintah.
- l. Dipidana setiap orang termasuk badan usaha yang melaksanakan kegiatan dipelabuhan, yang tidak memberikan jaminan ganti rugi atas pelaksanaan kegiatan di pelabuhan yang mengakibatkan kerusakan bangunan atau fasilitas pelabuhan.
- m. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan terminal khusus untuk melayani perdagangan dari dan ke luar negeri tanpa memenuhi persyaratan dan belum ada penetapan pemerintah.
- n. Dipidana Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan diketahuinya jika kapal itu tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.
- o. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapan dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritime.
- p. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi atau melanggar persyaratan kelengkapan navigasi/navigasi elektronik

- kapal. Termasuk yang mengoperasikan kapal yang tidak dilengkapi peralatan komunikasi radio dan kelengkapannya, juga peralatan meteorologi.
- q. Dipidana Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui cuaca buruk yang membahayakan terhadap keselamatan berlayar, namun nakhoda tidak menyebarkan kepada pihak lain dan atau kepada pemerintah.
- r. Dipidana setiap orang yang mempekerjakan awak kapal yang tidak memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional, juga yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta tanpa dokumen kepelautan yang dipersyaratkan.
- s. Dipidana setiap orang yang menghalang haling nakhoda dalam menjalankan kewajibannya berada di kapal selama berlayar.
- t. Dipidana setiap orang yang menggunakan peti kemas sebagai bagian alat angkut tanpa memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas.
- u. Dipidana setiap orang yang sengaja atau karena kelalaiannya mengakibatkan rusak atau merusak atau melakukan tindakan yang mengakibatkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi-pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di laut, sungai dan danau serta telekomunikasi pelayaran.
- v. Dipidana setiap orang yang melakukan pengerukan atau reklamasi alur pelayaran atau kolam pelabuhan tanpa izin pemerintah.
- w. Dipidana Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, alihmuat dikolam pelabuhan, menunda dan membongkar muat barang berbahaya tanpa izin syahbandar.

- x. Dipidana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar, dan yang mengakibatkan kecelakaan kapal serta mengakibatkan kerugian harta benda dan kematian .
- y. Dipidana awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal.
- z. Dipidana setiap orang yang melakukan pembuangan limbah air balas, kotoran, sampah atau bahan lain ke perairan diluar ketentuan peraturan perundang undangan dan mengakibatkan tercemarnya lingkungan hidup dan yang mengakibatkan kematian seseorang.³²

³² <http://asa-keadilan.blogspot.com/2014/04/sekilas-lintas-tindak-pidana-bidang.html>, jumat, 28 Agustus 2020, pukul 12.00

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A . Ruang Lingkup Penelitian

Metodologi penelitian adalah ilmu yang mempelajari cara-cara melakukan pengamatan dengan pemikiran yang tepat secara terpadu melalui tahapan-tahapan yang disusun secara ilmiah untuk mencari serta menganalisis dan menyimpulkan untuk dapat memperoleh suatu kebenaran. Di dalam metodologi penelitian ini terdapat ruang lingkup penelitian, ruang lingkup adalah batasan banyaknya cakupan dalam sebuah masalah baik dalam bentuk materi. Adapun ruang lingkup yang ingin diteliti yaitu Mengenai Pertanggungjawaban pidana pejabat dinas perhubungan yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan yang tidak sesuai dengan Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam Studi Putusan No.77/Pid.Sus/2019/PN Blg.

B. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah jenis penelitian hukum Normatif. Penelitian Hukum Normatif (*Normative law research*) adalah metode yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka, yaitu Buku, jurnal, artikel-artikel resmi menelusuri doktrin-doktrin dan teori-teori hukum dari berbagai literatur dan peraturan Perundang-Undangan yang berlaku dan berkaitan dengan permasalahan yang dibahas.

C. Metode Pendekatan Masalah

Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum yang menjawab isu-isu hukum yang dihadapi:

a. Metode pendekatan kasus (*case approach*)

Dengan cara menganalisis terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang telah mempunyai hukum tetap, yakni Putusan Pengadilan Negeri Balige Studi Putusan No. 77/Pid.Sus/2019/PN.Blg yaitu dalam Penerapan Hukum Pidana Terhadap Pelaku Tindak Pidana pejabat dinas perhubungan yang melakukan pengoperasian kapal dan pelabuhan yang tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

b. Metode pendekatan perundang-undangan (*statute approach*)

Dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang di tangani.³³

D. Sumber Bahan Hukum

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan metode penelitian yang bersifat yuridis normatif maka sumber hukum yang di gunakan adalah data sekunder yaitu dengan melakukan penelitian pustaka kemudian mengkaji bahan-bahan hukum yang telah diperoleh .

³³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana Prenanda Media Group, 2014, hal 181.

1. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum memiliki otoritas. Bahan hukum primer dalam penelitian ini terdiri dari peraturan PerUndang-Undangan, catatan-catatan resmi yang memiliki kaitan dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini yaitu: ³⁴
 1. Putusan Pengadilan Negeri Balige No .77/Pid.Sus/2019/PN Blg
 2. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
 3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang angkutan Di Perairan hukum.
2. Bahan hukum sekunder yang paling terutama adalah buku-buku hukum, termasuk skripsi, tesis dan juga jurnal-jurnal hukum. Dalam penelitian, bahan hukum sekunder yang digunakan ialah buku-buku hukum, jurnal-jurnal hukum dan kamus hukum
3. Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap hukum primer dan sekunder, yaitu kamus hukum serta hal-hal yang bisa memberikan petunjuk yang erat hubungannya dengan masalah yang diteliti.³⁵

E. Metode Penelitian

Untuk memperoleh bahan yang diperlukan dalam penelitian, maka metode yang penulis gunakan ialah melakukan penelitian di perpustakaan universitas HKBP Nommensen, Gramedia dan juga dari website resmi yang dapat diakses

³⁴Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Grup, Jakarta, 2005, hal 141

³⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Prenada Media, Jakarta, 2017, hal 255

menggunakan internet, Metode penelitian ini di gunakan metode analisis yang dilakukan untuk mengumpulkan data dengan cara Studi Kepustakaan.

F. Analisis Bahan Hukum

Analisis data di lakukan secara Yuridis Normatif yaitu pendekatan yang menitik beratkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagai pedoman pembahasan masalah, juga di kaitkan dengan kenyataan yang ada dalam praktek dan aspek-aspek sosial yang berpengaruh dan merupakan pendekatan dengan berdasarkan norma-norma yang atau peraturan perundang-undangan yang mengikat serta mempunyai konsekuensi hukum yang jelas.

