

**PENERAPAN SANKSI HUKUM PIDANA ATAS PELANGGARAN  
PELAYARAN KAPAL PENGANGGKUT LIMBAH B3 MENURUT  
UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008  
TENTANG PELAYARAN**

***APPLICATION OF CRIMINAL LAW SANCTIONS FOR VIOLATIONS OF  
SAILING VESSELS TRANSPORTING B3 WASTE ACCORDING TO LAW  
NUMBER 17 OF 2008 ABOUT SAILING***

Desfa Lizawati<sup>1</sup>, Rabu<sup>2</sup>, Tri Artanto<sup>3</sup>

Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Riau Kepulauan

<sup>1</sup>desfa.liza@gmail.com, <sup>2</sup>rabu.pesisir@gmail.com

**ABSTRAK**

Penerapan Sanksi Hukum Pidana Atas Pelanggaran Kapal Pengangkut Limbah B3 Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran merupakan Undang-Undang penting dalam menjamin penegakan dan pengamanan di wilayah perairan laut teritorial Negara Kesatuan Republik Indonesia yang menyangkut keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim, sebagaimana yang terkandung dalam Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu “Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.” Jurnal ini dilakukan dengan mengadopsi Teori Penegakan Hukum dengan Moteode Penelitian Hukum Empiris yang termasuk dalam dalam kategori penelitan Kualitatif, dengan Rumusan Masalah yaitu, Bagaimana Penerapan Sanksi Hukum Pidana Atas Pelanggaran Pelayaran Kapal Pengangkut Limbah B3 Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran serta apa kendala yang dihadapi Penegak Hukum Pidana Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Limbah B3.

**Kata Kunci :** Pelanggaran Kapal, Pengangkut Limbah, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

**ABSTRACT**

*Application of Criminal Law Sanctions for Carrier Ship Violations B3 Waste According to Law Number 17 of 2008 concerning Shipping Law Number 17 of 2008 concerning Shipping is an important Law in ensuring enforcement and security in the territorial sea waters of the Unitary State of the Republic of Indonesia which concerns shipping safety and protection of the maritime environment, as contained in Article 1 point (1) of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, namely "Sailing is a unified system consisting of*

*transportation in waters, ports, safety and security, as well as protection of the maritime environment." This Journal was carried out by adopting Law Enforcement Theory with an Empirical Legal Research Method which is included in the Qualitative research category, with a Problem Formulation, namely, How to Apply Criminal Law Sanctions for Shipping Violations of Ships Carrying B3 Waste According to Law Number 17 of 2008 concerning Shipping and what Obstacles faced by Criminal Law Enforcement According to Law Number 17 of 2008 concerning B3 Waste.*

**Keywords :** *Ship Violations, Waste Transporters, Law Number 17 of 2008 Concerning Shipping*

## **PENDAHULUAN**

Negara Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia. Dua pertiga dari total wilayah Indonesia merupakan wilayah laut, dengan jumlah pulau sebanyak 17.499 pulau dan panjang garis pantai 81.000 km<sup>1</sup>, dengan demikian jalur perdagangan laut menggunakan kapal merupakan jalur perdagangan yang sangat ekonomis baik dari dalam maupun ke beberapa manca negara. Untuk menjaga agar lalu lintas pelayaran kapal-kapal yang berlayar di laut teritorial Negara Kesatuan Republik Indonesia, kapal-kapal harus beroperasi dan berlayar sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia baik dari segi perizinan maupun segi fungsional dari kapal-kapal tersebut.

Bertahun-tahun orang tidak peduli dengan pencemaran laut karena melihat volume air laut yang begitu besar dengan kemampuan menetralkan atau mengencerkan segala jenis zat asing yang masuk ke laut, sehingga dalam pandangan dan pemikiran mereka tidak terjadi efek atau pengaruh yang menimbulkan dampak sama sekali. Oleh karena itu laut dianggap sebagai tempat pembuangan limbah. Namun, pandangan tersebut mulai berangsur berubah dikarenakan limbah yang dibuang ke laut semakin lama semakin banyak dan dalam konsentrasi tinggi, sehingga akibat pencemaran lingkungan yang jika dilakukan secara terus menerus akan menimbulkan dampak global dari pencemaran laut.

---

<sup>1</sup>Willem Nikson S, *Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut*, Jakarta: Gakum Kamla, 2009, hlm. 26

Salah satu kasus yang terjadi diperairan Kepulauan Riau adalah sebuah kapal yang mengangkut limbah memasuki Kawasan perairan laut teritorial Kepulauan Riau diamankan oleh Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Batam. Berdasarkan informasi dari Komandan Patroli (KOMPAT) Kapal Negara Patroli 330 (KNP 330)<sup>2</sup> yang mengamankan kapal tersebut adalah, *SB.Cramoil Equity* (nama kapal) berlayar dari Pelabuhan Singapura menuju laut lepas (*higsea*) dan memasuki wilayah perairan Kepulauan Riau Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) tanpa memiliki Izin, setelah diperiksa tersebut mengangkut muatan limbah cair sebanyak 20 (Dua Puluh) kontainer jenis IBC Tank (Tanki Plastik) berkapasitas 1.000 liter, yang kemudian diketahui dari hasil pengujian melalui uji laboratorium oleh pihak terkait bahwa muatan tersebut berupa limbah *Oli* dan *Grease* yang berdasarkan ketentuan hukum Indonesia termasuk kategori limbah B3.

Dalam kasus ini, Nakhoda kapal selaku pemimpin tertinggi di kapal *SB.Cramoil Equity* yang menjadi penanggung jawab. Sebagaimana ketentuan peraturan perundang-undangan yaitu, Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran “*Setiap kapal yang berlayar selalu diawasi oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang (tergantung dari besar kecilnya kapal)*”.<sup>3</sup>

Menurut ketentuan undang undang pelayaran, tim tersebut dinamakan awak kapal dan dipimpin oleh seorang Nakhoda, yang harus mengerti dan paham tentang semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, baik yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Disamping itu Nakhoda harus paham benar mengenai jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal. Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjaminkan kemampuan berlayar dan keamanan kapal,

---

<sup>2</sup>Wawancara Langsung Dengan Kompat KNP 330, Bapak Doni Gusmardi, Tanggal 28 Mei 2024

<sup>3</sup>Undang-Undang Nomor 17 Tentang Pelayaran, Pasal 1 Angka 46

baik keamanan para penumpang dan penguasaan muatannya. Nakhoda tidak akan melakukan pelayarannya kecuali bila kapalnya telah memenuhi syarat sesuai ketentuan perundangan yang berlaku. Nakhoda kapal memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal, antara lain:

- 1) Memperlengkapi kapalnya dengan sempurna;
- 2) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan;
- 3) Membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*);
- 4) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran;
- 5) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapalnya;
- 6) Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selanjutnya tugas dari seorang nakhoda antara lain sebagai pemegang Kewibawaan Umum, artinya semua orang yang berada di atas kapal, siapapun dia tanpa kecuali wajib patuh kepada perintah-perintah yang diberikan oleh seorang Nakhoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban di atas kapal. Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang Nakhoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Jika terdapat penentangan terhadap perintah dari Nakhoda, hal ini merupakan pelanggaran hukum, dan ini sesuai Pasal 460 KUHP.<sup>4</sup>

Permasalahan Terhadap Nakhoda kapal *SB Cramoil Equity*, adalah contoh kasus tindak pidana yang terjadi di laut perairan Kepulauan Riau yang ditetapkan sebagai tersangka, setelah terbukti terlibat dalam kasus pengangkutan limbah tanpa izin memasuki wilayah Indonesia. Yang juga melanggar Pasal 233 ayat (1) jo Pasal 328 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran<sup>5</sup>, yang mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal yang memenuhi persyaratan ketentuan perundangan yang berlaku di Negara Kesatuan Republik Indonesia.

---

<sup>4</sup>*Handbook 3 Kitab Undang-Undang (KUHP, KUHPA, KUHPer)*, Jakarta: Literasi Nusantara, 2020, hlm. 100

<sup>5</sup>Pasal 233 ayat (1) jo Pasal 328 UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, hlm. 95, 125

Dalam Undang-Undang Nomor 17 TAHUN 2008 Tentang Pelayaran tidak terdapat definisi tentang barang khusus dan barang berbahaya. Pasal 44 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menentukan “*Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan*”. Berarti jika kapal mengangkut barang khusus dan atau barang berbahaya, pengangkutannya wajib dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Bahan Berbahaya dan Beracun (Limbah B3) menurut Pasal 1 angka 1 PP No. 101 Tahun 2014<sup>6</sup> tentang Pengelolaan Bahan Berbahaya dan beracun adalah zat, energi, dan/atau komponen lain yang karena sifat, konsentrasi, atau jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan atau merusak lingkungan hidup, atau membahayakan lingkungan hidup, kesehatan, serta kelangsungan hidup manusia dan makhluk hidup lain.

## **PEMBAHASAN**

### **A. Penerapan Sanksi Hukum Pidana Atas Pelayaran Kapal Pengangkut Limbah B3 Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

#### **1. Pelayaran**

Pelayaran memiliki peran yang sangat penting dalam negara maritim bagi kehidupan sosial ekonomi penduduknya dan bagi kepentingan administrasi pemerintah pada umumnya serta dalam rangka pertahanan negara dan lain-lain. Seperti halnya Indonesia, sebagai negara maritim keberadaan sistem transportasi laut merupakan hal yang mutlak diperlukan sebagai penghubung suatu daerah dengan daerah lainnya yang saling terpisah oleh perairan. Untuk menjaga keamanan dan menjamin keselamatan pelayaran diperairan Indonesia merupakan hal yang begitu penting pengaturan lalu lintas dan angkutan laut serta pelabuhan.

Negara Indonesia adalah negara hukum, sebagaimana tertera dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Negara

---

<sup>6</sup>Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah No. 101 Tahun 2014, hlm. 2

hukum yang dimaksud adalah negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya. Indonesia sebagai negara berdaulat memiliki kuasa terhadap wilayah untuk dikelola dengan baik. Kewenangan menguasai tersebut secara konstitusi diatur dalam Pasal 25 A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Jadi kewenangan negara yang dilaksanakan oleh pemerintah tersebut ditujukan untuk menyelenggarakan dan menegakkan kedaulatan serta bertanggung jawab penuh terhadap pengaturan ruang darat, udara maupun udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, keamanan negara dan pertahanan. Sedangkan ketentuan hukum nasional yang mengatur tentang wilayah Negara yang diatur dalam Pasal 1 Undang-undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Indonesia, yang meliputi lingkup batas, daratan perairan laut, dan udara yang menitikberatkan pada batas secara horizontal.

Ada tiga sanksi yang dapat dijatuhkan untuk korporasi yang didapati melangsungkan pembuangan (dumping) limbah tanpa izin menurut Undang-Undang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, dan tiga sanksi tersebut yaitu: Pidana, Perdata dan Administrasi. Dalam hal pidana, pertanggungjawaban korporasi ialah cara seseorang mempertanggungjawabkan kegiatannya antara benar atau salah. Andaiakan ia salah, maka harus menerima hukuman. Hukuman serta sanksi yang akan didapatkan oleh korporasi jika melakukan dumping limbah tanpa izin adalah maksimal sampai 3 tahun penjara dan denda Rp 3 miliar.<sup>7</sup>

Luasnya laut, pengamanan dan penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia sudah tentu memiliki tantangan yang luar biasa. Hal ini ditambah lagi bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan dan juga negara pihak dari *United Nations on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982 harus menerima kompromi kepada dunia internasional. Kompromi tersebut adalah Indonesia perlu menjamin adanya akses atau rute navigasi yang dinikmati oleh kapal-kapal asing yang melewati wilayah laut Indonesia. Akses navigasi itu terwujud dalam hak lintas

---

<sup>7</sup>Barda Nawawi Arief, *RUU KUHP Baru Sebuah Restrukturisasi Rekonstruksi Sistem Hukum Pidana Indonesia*, Semarang: Pustaka Magister, 2001, hlm. 107

damai (*rights of innocent passage*) di laut wilayah (*territorial sea*) dan hak lintas transit (*rights of transit passage*) di alur laut kepulauan Indonesia.<sup>8</sup>

Keamanan laut yurisdiksi nasional dan perairan internasional sebagai jalur-jalur pelayaran telah lama menjadi perhatian serius dunia khususnya bagi negara-negara pantai maupun negara kepulauan yang secara langsung memiliki kepentingan di dalamnya. Salah satu fungsi laut yaitu sebagai jalur transportasi yang menghubungkan satu negara dengan negara lain untuk kepentingan berbagai macam kegiatan. Mengingat fungsi tersebut memiliki nilai yang tinggi bagi negara kepulauan, maka pelanggaran dan kejahatan pun sering terjadi di laut yang mengancam keamanan pelayaran, perdagangan yang mengakibatkan korban jiwa bagi awak kapal, kerusakan fisik kapal, kerugian barang yang diangkut serta kerugian bagi pemilik kapal.

UNCLOS 1982 memberikan hak dan kewajiban bagi negara bendera kapal dan kapal asing yang sedang melaksanakan hak lintas damai dan hak lintas transit di alur laut kepulauan negara pantai. Oleh karena itu, kapal asing yang akan melintas di wilayah negara pantai selain negara benderanya wajib memperhatikan dan menghormati aturan dan hukum nasional negara pantai tersebut. Kebebasan berlayar bagi kapal asing yang dijamin oleh hak lintas damai tersebut tidak luput dari upaya Indonesia dalam menjaga ketahanan dan pertahanan dari ancaman dan gangguan di laut. Jaminan dalam menghormati adanya kebebasan navigasi secara internasional tidak selamanya dirasakan Indonesia.

Beberapa praktik pelayaran yang menggunakan wilayah perairan di Indonesia sering disalahgunakan kapal asing. Penggunaan hak lintas damai bagi kapal asing berpotensi untuk dilanggar dan melakukan tindak pidana tertentu di laut seperti kepabeanan, mengangkut imigran gelap, pencemaran, penyelundupan, penangkapan ikan secara tidak sah, survei, dan sebagainya. Penegakan hukum di wilayah laut yang juga berarti penegakan kedaulatan negara pantai, Indonesia akan menjadi sorotan bagaimana akurasi dan konsistensi tindakan negara ini terhadap

---

<sup>8</sup><https://law.ui.ac.id/penegakan-kedaulatan-di-laut-dan-navigasi-kapal-asing-s-h-m-i-l-ph-d> , diakses 01 Desember 2024

kapal asing yang melanggar aturan domestiknya. Oleh karenanya, sangat penting sebuah analisa hukum yang akurat dalam penanganan kasus ini sehingga tidak menimbulkan penafsiran yang keliru. Jika hal ini terjadi maka akan berakibat buruk pada pemahaman aparat penegak hukum dan tentunya reputasi Indonesia di mata dunia internasional. Penegakan hukum di bidang pelayaran menjadi sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang keefektifitasan pelayaran secara terkendali dan sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayaran sehingga pelayaran dapat berjalan berkelanjutan dengan lebih baik. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, untuk mewujudkan penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara. Memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian dengan mengutamakan kepentingan umum, dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah serta pertahanan keamanan negara. Undang-undang tentang pelayaran ini mengatur tentang transportasi di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim.<sup>9</sup>

Tata cara berlalu lintas di perairan dilakukan berdasarkan ketentuan peraturan perundangundangan. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 191 UUP, Oleh karena itu seorang nakhoda wajib mematuhi ketentuan-ketentuan pelayaran seperti yang disebutkan pada Pasal 193 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu tata cara berlalu lintas, alur-pelayaran, sistem rute, daerah pelayaran lalu lintas kapal, dan sarana bantu navigasi pelayaran. Melayarkan kapal tanpa tata cara berlalu lintas dalam Undang-Undang Pelayaran merupakan sesuatu yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan kapal juga merugikan negara dan dapat dikategorikan sebuah perbuatan pidana. Tindak pidana merupakan rumusan tentang perbuatan yang dilarang untuk dilakukan (dalam peraturan perundang-undangan) yang disertai ancaman pidana bagi siapa yang melanggar larangan tersebut. Perbuatan (*feit*) di sini adalah unsur pokok dari suatu tindak

---

<sup>9</sup>H.K. Martono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta: Rajawali Press, 2011, hlm. 14-15



pidana yang dirumuskan tersebut.<sup>10</sup>

Berdasarkan uraian di atas, hak lintas damai yang berlaku bagi kapal asing di wilayah laut teritorial tidak diijinkan untuk melakukan tindakan-tindakan yang dianggap mengancam atau tindak kriminalitas berupa kejahatan yang akan berdampak pada terganggunya keutuhan wilayah perairan suatu negara serta Adanya pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan Indonesia berkaitan dengan hak lintas damai bagi kapal asing.

## **2. Pengangkutan Barang Berbahaya dan Beracun (B3)**

Pengangkutan barang berbahaya secara internasional disepakati dalam Konvensi Internasional *Safety of Life at Sea* (Keselamatan Jiwa di Laut). Indonesia telah meratifikasinya, sehingga Indonesia memiliki peraturan yang mengatur tentang pangangkutan barang berbahaya melalui laut, yakni, UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Keputusan Komite Keselamatan Maritim (*Maritime Safety Committee Resolution*) MSC Res 262 84 telah dilakukan Amandemen terhadap *International Maritime Dangerous Goods Code/ IMDG Code* dengan Amandemen *34-08 (IMDG Code 2008)*, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 02 Tahun 2010 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 17 Tahun 2000 Tentang Pedoman Penanganan Bahan/Barang Berbahaya dalam Kegiatan Pelayaran di Indonesia.

Pasal 102 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup menyatakan bahwa “setiap orang yang melakukan pengelolaan limbah B3 tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling singkat 1(satu) tahun dan paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling sedikit Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) dan paling banyak Rp. 3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).” Adapun ketentuan Pasal 59 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup adalah sebagai berikut:

- 1) Setiap orang yang menghasilkan limbah B3 wajib melakukan pengelolaan limbah B3 yang dihasilkannya.

---

<sup>10</sup>Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013, hlm. 179

- 2) Dalam hal B3 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) telah kadaluwarsa, pengelolaannya mengikuti ketentuan pengelolaan limbah B3.
- 3) Dalam hal setiap orang tidak mampu melakukan sendiri pengelolaan limbah B3, pengelolaannya diserahkan kepada pihak lain.
- 4) Pengelolaan limbah B3 wajib mendapat izin dari Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.
- 5) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota wajib mencantumkan persyaratan lingkungan hidup yang harus dipenuhi dan kewajiban yang harus dipatuhi pengelola limbah B3 dalam izin.
- 6) Keputusan pemberian izin wajib diumumkan.
- 7) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelolaan limbah B3 diatur dalam Peraturan Pemerintah.”

Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun dalam Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 3 ayat (1) huruf a menyatakan:

2. (1) Setiap Orang yang menghasilkan Limbah B3, Pengumpul Limbah B3, Pemfaat Limbah B3, Pengolah Limbah B3, dan Penimbun Limbah B3 wajib melakukan Penyimpanan Limbah B3
3. (1) Untuk dapat melakukan Penyimpanan Limbah B3 sebagaimana dimaksud Pasal 2 ayat (1): a. Setiap Orang yang menghasilkan Limbah B3 wajib memiliki izin Pengelolaan Limbah B3 untuk kegiatan Penyimpanan Limbah B3.

Pengangkutan limbah berbahaya dan beracun (B3) termasuk barang khusus. Dijelaskan dalam Pasal 44 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Bahan limbah berbahaya dan beracun (B3) jika diangkut menggunakan kapal, maka sebagaimana ditentukan dalam Pasal 44 UU Nomor 17 Tahun 2008 bahwa “Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Ketentuan yang mengatur mengenai pengangkutan limbah berbahaya beracun B3 sebagaimana Pasal 328 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, menentukan bahwa “Setiap orang yang melakukan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun tanpa memperhatikan spesifikasi kapal (Pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk

pengangkutan limbah), dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah)”.

### **3. Nakhoda Sebagai Pemimpin dan Penanggung Jawab Tertinggi dalam Pelayaran Kapal**

Nakhoda merupakan pemimpin di atas kapal yang bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Untuk menegakkan tanggung jawab tersebut, diperlukan sanksi pidana dan sanksi itu telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU Pelayaran).

Berdasarkan Pasal 1 angka 36 Unang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Pengertian Nakhoda dapat dilihat pada Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu Nakhoda kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Oleh karena Nahkoda bertanggung jawab atas keselamatan kapalnya, sudah seharusnya Nahkoda memeriksa keselamatan dan keamanan kapalnya sebelum berlayar. Hal ini tercantum pada Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu:

- 1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinyapersyaratan:
  - a) Kelaiklautan kapal; dan
  - b) Kenavigasian.
- 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.

Dalam penerapan sanksi pelanggaran Hukum Pidana pelayaran terkait Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang dalam hal ini adalah PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) yang diberikan wewenang. Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) merupakan pemeriksaan pendahuluan (*Vooronderzoek*) yang seyogyanya di titik beratkan pada upaya pencarian atau pengumpulan bukti faktual atau bukti konkret, oleh sebab itu penyidikan sering diikuti dengan tindakan penangkapan dan pengeledahan, bahkan penyitaan terhadap barang atau bahan yang diduga erat kaitannya dengan tindak pidana yang terjadi. Menurut Pasal 211 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Penyidik Pegawai negeri sipil (PPNS) merupakan aktivitas yuridis yang dilakukan untuk mencari dan menemukan kebenaran sejati (*membuat terang, jelas tentang tindakan pidana yang terjadi*).

Terkait Studi kasus Nakhoda (*CP*) kapal *SB. Cramoil Equity* berbendera *Blize* yang melakukan pelanggaran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang berlayar dari Pelabuhan Penjuru Singapura dengan tujuan Laut Lepas (*Highseas*) sebagaimana yang tertera pada Surat Izin Berlayarnya (*Port Clereance*), dengan muatan limbah bahan berbahaya dan Beracun (B3) memasuki wilayah laut teritorial perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia, dalam hal ini perairan kepulauan Riau (Perairan Batam) pada tanggal 13 Juni 2021 sehingga yang diamankan oleh Tim Patroli Kesyahbaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam, dan akhirnya oleh petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam melakukan penahanan dan penyitaan Kapal sebagai tindakan awal dalam penerapan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, untuk kemudian ditindak lanjuti sebagai perkara pidana pelanggaran.

Dalam penyidikan yang dilakukan oleh PPNS (Penyidik Pegawai Sipil) Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam, Nakhoda (*CP*) kapal *SB. Cramoil Equity* berbendera *Blize* sebagai penanggung jawab disangkakan melanggar Undnag-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yaitu:

1) Pasal yang disangkakan:

- a) Pasal 317 Undnag-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran: *“Nakhoda yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (Dua Ratus Juta Rupiah).”*
- b) Pasal 328 Undnag-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran: *“Setiap orang yang melakukan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) tanpa memperhatikan spesifikasi kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 233 Ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (Dua) tahun dan denda paling banyak Rp.300.000.000,00 (Tiga Ratus Juta Rupiah).”*

2) Unsur-unsur Pasal yang disangkakan:

- a) Nakhoda.
- b) Tidak mematuhi alur pelayaran.
- c) Mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) tanpa memperhatikan spesifikasi kapal.

3) Uraian unsur-unsur yang dipersangkakan:

- a) Pasal 317 Undnag-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
  - (1) Nakhoda

Sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 angka 41 Undnag-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, yang dalam hal ini terpenuhi subjek hukumnya dan dapat dipertanggung jawabkan dalam perkara pidana, yaitu menetapkan “CP” selaku Nakhoda kapal *SB. Cramoil Equity* berbendera *Belize* menjadi tersangka.

- (2) Tidak mematuhi ketentuan tentang alur pelayaran

Tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 193 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi “Selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, alur pelayaran, system rute, daerah-daerah lalu lintas dan sarana bantu navigasi.

- (3) Mengangkut limbah bahan berbahaya tanpa memperhatikan spesifikasi kapal, sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 328 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, yaitu “Setiap orang yang melakukan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun tanpa memperhatikan spesifikasi kapal. Dalam hal ini pemenuhan subjek unsur hukumnya adalah kapal *SB. Cramoil Equity* berbendera *Belize* melakukan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) di dalam kapalnya dengan menggunakan Tanki Plastik atau IBC Tank (*Intermediate Bulk Container*) dan juga tidak terdapat perlengkapan penanggulangan pencemaran serta alat

keselamatan.

## **B. Kendala yang dihadapi Penegak Hukum dalam Penerapan Sanksi Hukum Pidana Bagi Pelanggaran Pelayaran Kapal Pengangkut Limbah B3 Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.**

Penegak Hukum, di dalam Penelitian ini difokuskan kepada Instansi Kesyahbadaran dan Otoritas Pelabuhan yang berada di bawah Kementerian Perhubungan Laut dan merupakan pemegang wewenang lebih besar dalam pelaksanaan penertiban, pengamanan dan penyidikan diwilayah laut perairan teritorial Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sebagaimana yang diatur dalam UndangUndang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan peran dan fungsi Syahbandar yang memiliki kewenangan lebih besar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan, penegakan hukum di bidang angkutan perairan, kepelabuhan, dan perlindungan di wilayah laut. Sebagai pejabat pemerintah yang memiliki otoritas tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan didalam meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran,<sup>11</sup> terdapat beberapa fungsi syahbandar yang dipercayakan sebagai otoritas tertinggi di Pelabuhan yaitu:

- 1) Melaksanakan koordinasi kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 2) Melaksanakan pengawasan serta pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- 3) Melaksanakan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahanan gelombang, kolampelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.

---

<sup>11</sup>Jasruddin dkk, *Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran*, Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan Vol.5, (2020) : 411

- 4) Membantu tugas pencarian dan penyelamatan di laut perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Terkait sebagaimana tugas Syahbandar diatas, banyak kendala-kendala yang dihadapi didalam pelaksanaan tugas, baik kendala yang intenal maupun eksternal. Dari hasil wawancara dengan Bapak Capt. Doni Gusmardi, SE., M. Mar, selaku Komandan Patroli Kapal Negara (KN) 330 wilayah operasi Perairan Batam Kepulauan Riau menjelaskan, kendala internal yang dihadapi seperti:

- 1) Dalam pelaksanaan tugas, khususnya patroli di wilayah laut bukan hanya instansi Kesyahbandaran yang bertugas namun banyak lagi instansi-instansi lain yang bertugas dan mempunyai kewenangan masing-masing, sehingga seringkali terjadi informasi yang tidak sinkron yang dapat mengakibatkan ketidak fokusnya pada tujuan yang seharusnya diterapkan.
- 2) Terkadang adanya intervensi dari pihak-pihak yang bekepentingan, baik dari instansi-instansi terkait maupun dari pihak luar. Sedangkan kendala yang bersifat eksternal yaitu:

- 1) Terkait dari letak geografis wilayah perairan Kepulauan Riau yang berdampingan dengan negara-negara tetangga tersebut menjadikan wilayah perairan Kepulauan Riau rawan terjadi pencemaran-pencemaran limbah yang diakibatkan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab, apalagi wilayah perairan Kepulauan Riau ini berdekatan dengan lokasi pelabuhan laut lepas (*Out Port Limit*) Malaysia dan Singapura yang tidak bisa diintervensi oleh pemerintah Indonesia khususnya masalah penerapan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tegasnya. Secara umum kita ketahui bahwa perdagangan ilegal minyak lepas pantai terbesar di asia tenggara berada di lokasi tersebut (*Out Port Limit*), sehingga sering terjadi pencemaran-pencemaran limbah diwilayah perairan Kepulauan Riau yang asal muasalnya tidak bisa diselidiki secara tuntas.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka ditarik suatu kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan Sanksi Hukum Pidana Atas Pelanggaran Pelayaran Kapal Pengangkut Limbah B3 menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Penerapan Sanksi Pidana yang diterapkan pada Pelanggaran Sanksi Pidana Pelayaran Kapal Pengangkut Limbah B3 menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dalam hal ini adalah Nakhoda Kapal SB *Cramoil Equity* berbendera *Belize* telah dilakukan dan diterapkan oleh penegak hukum KSOP (Kesayahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) Khusus Batam yang disangkakan Pasal 317 Jo Pasal 193 Ayat (1) dan Pasal 328 Jo Pasal 233 Ayat (1) Undnag-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, sudah diterapkan sebagaimana mestinya dengan ancaman “Pidana penjara paling lama 2 (Dua) tahun dan denda paling banyak Rp.300.000.000,00 (Tiga Ratus Juta Rupiah)”. Dalam kelanjutannya, perkara pidana diatas kemudian limpahkan ke Pengadilan Negeri Batam guna lebih memberikan efek jera yang lebih maksimal terhadap para pelaku pelanggaran-pelanggaran khususnya pelanggaran Pelayaran Kapal Pengangkut Limbah Bahan Berbahaya (B3). Untuk proses peradilan perkara pidana sebagaimana dijelaskan diatas Pelimpahan Berkas Perkara ke Pengadilan Negeri, dimana pembahasan dan penelitian yang lakukan hanya terkait pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Penegak Hukum dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat kendala-kendala yang memungkinkan tidak maksimalnya penerapan Penegakan Hukum di lingkungan Kemaritiman, Dalam Penerapan Sanksi Pidana atas Pelanggaran Pelayaran Kapal Pengangkut Limbah B3 menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kewenangan yang diamanatkan terhadap Penegak Hukum (Kesayahbandaran dan



Otoritas Pelabuhan (KSOP), adalah merupakan penyidikan dan pemeriksaan pendahuluan (*Vooronderzoek*) yang seyogyanya hanya di titik beratkan pada upaya pencarian atau pengumpulan bukti faktual atau bukti konkret terhadap barang atau bahan yang diduga erat kaitannya dengan tindak pidana yang terjadi. Dengan demikian seringkali terjadi Intervensi pihak-pihak lain setelah berkas perkara dilimpahkan pengadilan dan bisa dimentahkan atau diatur sedemikian rupa oleh pihak-pihak yang berkepentingan sehingga hasilnya tidak sesuai dengan fakta yang telah diupayakan.

## **SARAN**

1. Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, telah diatur tentang penegakan sanksi-sanksi Tindak Pidana pelanggaran terhadap pencemaran di lingkungan kemaritiman, *seharusnya Undang-Undang tersebut dipertegas lagi agar mampu memberikan keputusan akhir dalam perkara Pidana yang terjadi di Kemaritiman*, Tanpa perlu pelimpahan ke Pengadilan Negeri. Selanjutnya fungsi Mahkamah Pelayaran dilibatkan sebagai pengadilan tertinggi di kemaritiman.
2. Para Penegak Hukum kemaritiman, didalam menjalankan tugas seharusnya lebih tegas dan betul-betul mengacu kepada Peraturan Perundangan yang telah ada, baik itu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, maupun Peraturan-Peraturan Pemerintah yang terkait.

## **REFERENSI**

### **A. Buku**

Barda Nawawi Arief, *RUU KUHP Baru Sebuah Restrukturisasi Rekonstruksi Sistem Hukum Pidana Indonesia*, Semarang: Pustaka Magister, 2001

H.K. Martono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta: Rajawali Press, 2011

Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013

Willem Nikson S, *Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut*, Jakarta: Gakum Kamla, 2009

### **B. Jurnal**

Jasruddin dkk, *Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran*, Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan Vol.5, (2020) : 411

### **C. Undang-Undang**

*Handbook 3 Kitab Undang-Undang (KUHP, KUHP, KUHPer)*, Jakarta: Literasi Nusantara, 2020

Undang-Undang Nomor 17 Tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah No. 101 Tahun 2014

### **D. Internet**

<https://law.ui.ac.id/penegakan-kedaulatan-di-laut-dan-navigasi-kapal-asing-s-h-m-i-l-ph-d> , diakses 01 Desember 2024