



Aspek Hukum Pidana Dari Perbuatan Nahkoda

Priska Yulianti Wanda¹, Lidia Priscilla Pattiasina^{2*}

^{1,2}Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia.

@ : pattiasina.lidia@yahoo.com

doi : [10.47268/pamali.v2i2.840](https://doi.org/10.47268/pamali.v2i2.840)



Info Artikel

Keywords:

Aspects of Criminal Law;
Actions of The Captain;
Criminal Liability.

Kata Kunci:

Aspek Hukum Pidana;
Perbuatan Nahkoda;
Pertanggungjawaban Pidana.

Abstract

Introduction: The legal issues in this writing is whether the act of transporting dangerous goods (B-3) that is not notified to the portmaster about the conditions of transportation can be qualified as a crime and whether the actions of the captain of transporting dangerous goods (B-3) are not appropriate. With the shipping requirements can be asked for criminal liability.

Purposes of the Research: This writing aims to find out and analyze the act of transporting dangerous goods (B-3 waste) that does not notify its capacity can be qualified as a crime, as well as discussing criminal responsibility for the actions of the captain who transports dangerous goods (B-3) that do not comply with shipping requirements.

Methods of the Research: The research method used is normative, that is, research that primarily examines positive legal provisions and legal principles, explain and predicts in the direction of future legal developments.

Results of the Research: The findings of this study prove that in the transportation of waste and special goods pays attention to the specifications of the ship. And the skipper as the carrier of dangerous goods (B-3) and special goods using transportation in waters without regard to specifications can be criminally accounted for from the criminal aspect on the basis of violating the provisions of Article 328 of Law no. 17 of 2008 in conjunction with Article 102 of Law no. 32 of 2009, because all the elements have been fulfilled, namely everyone who transports hazardous and toxic waste without paying attention to the specifications of the ship. The captain's actions violated Article 102 of Law no. 32 of 2009 and Article 328 of Law no. 17 of 2008, so that the captain can be sentenced to the heaviest criminal threat plus a third.

Abstrak

Latar Belakang: Isu hukum dalam penulisan ini adalah apakah perbuatan mengangkut barang berbahaya (Limbah B-3) yang tidak diberitahukan kepada pihak syahbandar tentang syarat - syarat pengangkutan dapat dikualifikasikan sebagai tindak pidana dan apakah perbuatan nahkoda yang mengangkut barang berbahaya (Limbah B-3) yang tidak sesuai dengan persyaratan pelayaran dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana.

Tujuan Penelitian: Penulisan ini bertujuan untuk mengkaji, menganalisis tindakan mengangkut barang berbahaya (limbah B-3) yang tidak memberitahukan kesyabandaraan dapat dikualifikasikan sebagai tindak pidana, serta membahas pertanggungjawaban pidana tindakan nahkoda yang mengangkut barang berbahaya (limbah B-3) yang tidak sesuai persyaratan pelayaran.

Metode Penelitian: Metode Penelitian yang digunakan ialah normatif yakni suatu penelitian yang utamanya mengkaji ketentuan - ketentuan

hukum positif maupun asas - asas hukum, menjelaskann dan memperkirakan arah perkembangan hukum kedepan.

Hasil Penelitian: Temuan penelitian ini membuktikan bahwa Pengangkutan limbah dan barang khusus memperhatikan spesifikasi kapal. Serta Nakhoda selaku pengangkut barang berbahaya (B-3) dan barang khusus menggunakan angkutan di perairan tanpa memperhatikan spesifikasi secara pidana dapat dipertanggungjawabkan dari aspek pidana atas dasar melanggar ketentuan Pasal 328 UU No. 17 Tahun 2008 jo Pasal 102 UU No. 32 Tahun 2009, karena keseluruhan unsurnya telah terpenuhi, yakni setiap orang yang melakukan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun tanpa memperhatikan spesifikasi kapal. Tindakan Nakhoda tersebut melanggar Pasal 102 UU No. 32 Tahun 2009 dan Pasal 328 UU No. 17 Tahun 2008 sehingga dapat dipidana dengan ancaman pidana terberat ditambah sepertiga.

1. Pendahuluan

Lingkungan hidup yang baik dan sehat merupakan bagian dari hak asasi manusia, untuk hidup dalam lingkungan hidup dengan kualitas minimal yang memungkinkan terwujudnya kehidupan yang bermartabat dan sejahtera,¹ dalam Pasal 9 ayat (3) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia (selanjutnya disebut UU No. 39 Tahun 1999), menegaskan: “setiap orang berhak atas lingkungan hidup yang baik dan sehat”. Pengelolaan lingkungan hidup yang kurang arif dan bijaksana, akan menurunkan kualitas lingkungan hidup, demikian pula sebaliknya, pengelolaan lingkungan hidup yang dilakukan secara baik dan bijaksana, maka akan berdampak pada peningkatan kualitas lingkungan hidup. Pentingnya pengelolaan lingkungan hidup secara baik dan bijaksana adalah dalam rangka mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable development*).² Kalimat “baik dan sehat” dalam frase hak atas lingkungan hidup dikaitkan dengan syarat kualitas minimal lingkungan hidup agar manusia bisa hidup dengan baik dan sehat.

Lingkungan hidup yang baik dan sehat menjadi hak setiap manusia, oleh karenanya Negara atau pemerintah, dan seluruh pemangku kepentingan berkewajiban untuk melakukan perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup dalam pelaksanaan pembangunan berkelanjutan agar lingkungan hidup Indonesia dapat tetap menjadi sumber dan penunjang hidup bagi rakyat Indonesia serta makhluk hidup lain, sebagaimana Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009. Sebagai timbal balik bahwa setiap orang berkewajiban memelihara kelestarian fungsi lingkungan hidup serta mengendalikan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup, sebagaimana Pasal 67 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 1999. Kewajiban memelihara kelestarian fungsi lingkungan hidup maksudnya adalah kewajiban memelihara dan memberikan informasi secara benar, akurat dan menjaga keberlanjutan fungsi lingkungan hidup, sedangkan yang dimaksud mengendalikan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup, berupa

¹ Margaretha Quina, “Pelanggaran Terhadap Hak Asasi Manusia Atas Lingkungan Hidup Oleh Perusahaan Transnasional Dalam Hukum Internasional” (Skripsi: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2012), h. 21.

² Sudi Fahmi, “Asas Tanggung Jawab Negara Sebagai Dasar Pelaksanaan Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup,” *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM* 18, no. 2 (2011): 212-28.

pengawasan sosial, pemberian saran, usul, keberatan, pengaduan dan penyampaian informasi atau laporan yang sangat penting bagi keberhasilan program melestarikan fungsi dan kemampuan lingkungan hidup.³

Kewajiban negara atau pemerintah untuk melakukan perlindungan dan pengelolaan lingkungan dan kewajiban masyarakat memelihara kelestarian fungsi lingkungan hidup serta mengendalikan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup tersebut diharapkan tercipta suatu kelestarian lingkungan, terhindar dari pencemaran dan atau kerusakan lingkungan. Pencemaran lingkungan hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan, sebagaimana Pasal 1 angka 14 UU Nomor 32 Tahun 2009.

Lingkungan hidup menjadi tercemar akibat masuk atau dimasukkannya bahan berbahaya oleh kegiatan manusia, bahan berbahaya dan beracun (B3) adalah bahan yang karena sifat dan konsentrasinya atau jumlahnya baik secara langsung ataupun tidak langsung dapat mencemarkan lingkungan hidup. Bahan-bahan ini menghasilkan suatu sisa yang dapat merusak lingkungan hidup yang disebut Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun. Bahan Berbahaya dan Beracun memiliki 15 sifat yaitu: Mudah meledak (*explosive*), Pengoksidasi (*oxidizing*), Sangat mudah sekali menyala (*extremely flammable*), Sangat mudah menyala (*highly flammable*), Mudah menyala (*flammable*), Amat sangat beracun (*extremely toxic*), Sangat beracun (*highly toxic*), Beracun (*moderately toxic*), Berbahaya (*harmful*), Korosif (*corrosive*), Bersifat iritasi (*irritant*), Berbahaya bagi lingkungan (*dangerous to the environment*), Karsinogenik (*carcinogenic*), Teratogenik (*teratogenic*) dan Mutagenik (*mutagenic*).⁴

Limbah berbahaya (B-3) menurut Achmad Faishal terdiri dari unsur cair, padat, gas dan partikel dan para ahli lingkungan dewasa ini menekankan pada beberapa pembahasan terkait limbah cair, limbah padat, gas partikel".⁵ Limbah berbahaya (B-3) yang diangkut baik melalui angkutan darat maupun angkutan laut, menggunakan kapal, obyek yang diangkut berupa orang dan atau barang. Angkutan berupa barang terdapat barang-barang berupa limbah berbahaya (B-3) perlu dikelola, salah satu kegiatan pengelolaan limbah berbahaya yakni pengangkutan.

Pengangkutan limbah berbahaya termasuk barang khusus dan pengangkutan bahan berbahaya. Dijelaskan dalam Pasal 44 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Nomor 17 Tahun 2008), yang menentukan: Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Bahan limbah berbahaya 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". Pengangkutan barang

³ Grace Pinkan Kawengian, "Partisipasi Masyarakat Dalam Pengelolaan Dan Pelestarian Lingkungan Hidup," *Lex Et Societatis* 7, no. 5 (2019): 55-62.

⁴ Dadan Sumiarsa, Rani Maharani, and Achmad Zainuddin, "Sosialisasi Bahan Berbahaya Dan Beracun (B3) Di Desa Cileles, Jatinangor, Sumedang, Jawa Barat," *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* 3, no. 6 (2019): 145-46.

⁵ Achmad Faishal, *Hukum Lingkungan Pengaturan Limbah Dan Paradigma Industri Hijau* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2016), h. 15-16.

berbahaya melalui laut memerlukan penanganan khusus, seperti dari kemasan, penyimpanan dan persyaratan jenis kapal untuk mengangkut barang berbahaya.

Pengangkutan barang berbahaya secara internasional disepakati dalam Konvensi *Internasional Safety of Life at Sea* = Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS). Indonesia telah meratifikasinya, sehingga Indonesia memiliki peraturan yang mengatur tentang pengangkutan 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.

Kasus mengangkut Limbah B-3 terjadi tepatnya pada tanggal 18 Maret 2018. CD selaku Direktur PT BNP yang mengoperasikan Kapal LCT Bintang Sakti yang di nakhodai oleh HS melakukan perjanjian sewa/ charter Kapal LCT Bintang Sakti dengan PT VOI yang merupakan perusahaan pengerukan dan reklamasi pantai untuk keperluan mengangkut dan mengantar logistic dan pengambilan *sludge oil* dari Kapal MV *Volvok Terranova* yang dioperasikan oleh PT VOI. CD mengetahui bahwa untuk melakukan pengangkutan *sludge oil* oleh Kapal LCT Bintang Sakti harus melengkapi dengan Surat Rekomendasi Izin Pengangkutan Limbah B3 dari Dinas Perhubungan Laut dan Surat Rekomendasi Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun dari Kementerian Lingkungan Hidup, sedangkan Kapal LCT Bintang Sakti tidak memiliki surat tersebut. CD tetap melakukan perjanjian pengangkutan *sludge oil* dengan PT VOI dengan harga yang lebih tinggi dalam perjanjian sewa.

HS mendapat perintah dari CD untuk menakhodai Kapal LCT Bintang Sakti bertolak menuju ke Pelabuhan Pantai Mutiara. HS tetap menerima perintah dari CD tanpa memiliki Surat Rekomendasi Izin Pengangkutan Limbah B3 dan tidak memasukkan pengangkutan *Sludge oil* di manifest. HS membawa Kapal LCT Bintang Sakti merapat atau tender pada kapal MV *Volvok Terranova* yang sedang lego jangkar. Bagian belakang MV *Volvok Terranova* menurunkan selang minyak dan dihubungkan ke tangki cargo Kapal LCT Bintang Sakti. Pada saat sedang dilakukan pemindahan *sludge oil*, datang Petugas Kepolisian yang sedang patrol. Saat dilakukan pemeriksaan, HS selaku Kapal LCT Bintang Sakti tidak membawa Surat Rekomendasi Izin Pengangkutan Limbah B3 dan mengangkut tidak sesuai manifest. Dakwaan Jaksa bahwa HS telah melakukan tindak pidana pada dakwaan kesatu yaitu diancam pidana dalam Pasal 102 UU No. 32 Tahun 2009 jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP.

HS sebagai terdakwa pada Kapal LCT Bintang Sakti bertindak sebagai nakhoda kapal, mengangkut limbah B3 sebagai limbah bahan berbahaya dan beracun, ketika mengangkut pada kapal tidak memperhatikan spesifikasi kapal, secara khusus diberikan sanksi melanggar Pasal 328 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menentukan bahwa setiap orang yang melakukan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun 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). Pasal 233 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008

menentukan: Pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk pengangkutan limbah.

Memperhatikan uraian sebagaimana di atas nampak adanya suatu kekaburan dalam penerapan tindak pidana mengangkut limbah berbahaya (B-3), karena di satu sisi HS ditetapkan sebagai terdakwa oleh jaksa penuntut umum dan diputus Pengadilan Negeri Jakarta Utara Nomor 990/Pid.Sus/ 2014/PN Jkt.Utr dinyatakan bersalah melakukan perbuatan pidana melanggar Pasal 102 UU No. 32 Tahun 2009 jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP, sebagai dakwaan kesatu. Disisi yang lain Nakhoda kapal yang mengangkut limbah berbahaya B3 tanpa memperhatikan spesifikasi kapal melanggar Pasal 328 UU No. 17 Tahun 2008, nampak adanya suatu kekaburan dalam aspek hukum pengangkutan bahan berbahaya dan beracun tanpa memperhatikan spesifikasi kapal antara dua peraturan perundang-undangan yakni UU No. 32 Tahun 1999 dengan UU No. 17 Tahun 2008. Hal terkait nakhoda kapal yang mengangkut limbah khusus berbahaya tidak ditempatkan pada tempat khusus atau spesifikasi ini namun pelaku diputus atas dasar mengelola limbah berbahaya tanpa izin. Hal ini menarik untuk dibahas dalam tulisan ini, yakni, aspek hukum pidana dari perbuatan nakhoda.

2. Metode Penelitian

Tulisan ini menggunakan metode penelitian hukum "*normative*". Metode penelitian hukum normatif adalah metode atau cara yang dipergunakan dalam penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang ada. Penelitian hukum sebagai suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.⁶ Menggunakan pendekatan: *statute approach*, *conceptual approach*, serta *case approach*. Teknik penelusuran bahan hukum menggunakan teknik studi dokumen, serta analisis kajian menggunakan analisis kualitatif.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Perbuatan Pengangkutan Barang Berbahaya Tanpa Pemberitahuan Pihak Syahbandar

Ketentuan yang mengatur mengenai pengangkutan limbah berbahaya beracun B3 sebagaimana Pasal 328 UU 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). Pasal 328 UU Nomor 17 Tahun 2008, di dalamnya terkandung unsur sebagai berikut:

- a. unsur "setiap orang". Pengertian setiap orang menurut Pasal 1 angka 61 UU Nomor 17 Tahun 2008 adalah orang perseorangan atau korporasi. Setiap orang dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 merupakan subyek tindak pidana menurut Roni Wiyanto adalah unsur yang berasal dari dalam diri si pelaku (dader) tindak pidana.⁷ Unsur subyektif ini pada

⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana, 2016), h. 93.

⁷ Roni Wiyanto, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia* (Bandung: Mandar Maju, 2016), h. 160.

dasarnya merupakan hal-hal atau keadaan-keadaan yang dapat ditemukan di dalam diri si pelaku termasuk ke dalam kategori ini adalah keadaan jiwa atau batin si pelaku. Pasal 55 ayat (1) KUHP, menentukan: "Dipidana sebagai pelaku tindak pidana adalah mereka yang melakukan, yang menyuruh melakukan, dan yang turut serta melakukan perbuatan". Pelaku tindak pidana menurut Pasal 55 KUHP di atas dibedakan menjadi empat bagian, yaitu:

- 1) orang yang melakukan (*pleger*),
- 2) orang yang menyuruh melakukan (*doen pleger*),
- 3) orang yang turut melakukan (*mede pleger*) dan
- 4) orang yang dengan pemberian (*uitlokker*).

Dikaitkan dengan kasus yang dibahas, HS selaku Nakhoda kapal Kapal LCT Bintang Sakti didakwa dan diputus melakukan tindak pidana pada dakwaan kesatu yaitu diancam pidana dalam Pasal 102 UU Nomor 32 Tahun 2009 jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP. Setiap kapal yang berlayar selalu diawaki oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang, yang didalam undang-undang pelayaran tim tersebut dinamakan awak kapal, adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil, sebagaimana Pasal 1 angka 40 UU Nomor 17 Tahun 2008. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor km. 30 tahun 2008 tentang Dokumen Identitas Pelaut (Permenhub No. KM 30 Tahun 2008) adalah buku yang berisi daftar Awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatannya dan tanggal naik turunnya yang disahkan oleh syahbandar. Daftar Awak kapal terdiri atas anak buah kapal dan nakhoda, anak buah kapal adalah Awak kapal selain Nakhoda sebagaimana Pasal 2 angka 42 UU No. 17 Tahun 2008, sedangkan Nakhoda adalah salah seorang dari Awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi dikapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, sebagaimana Pasal 1 angka 41 UU Nomor 17 Tahun 2008.

Setiap kapal yang berlayar selalu diawaki oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang (tergantung dari besar kecilnya kapal), yang didalam undangundang pelayaran tim tersebut dinamakan awak kapal. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Yang termasuk Awak kapal yaitu Nakhoda Kapal, Anak Buah Kapal (ABK), Perwira dan Kelasi.

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. Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda pada dasarnya merupakan orang yang paling bertanggung jawab terhadap semua hal yang terjadi di kapal. Nakhoda dituntut untuk mengetahui dan memahami 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 menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya.

Nakhoda tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi seantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam.

Tugas dan tanggung jawab Nakhoda Kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Nakhoda kapal memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal. Tanggung jawab dari seorang Nakhoda kapal adalah sebagai berikut:⁸

- 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; dan
- 6) mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundangundangan yang berlaku.

Adapun 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 di berikan 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 dengan pasal 459 dan 460 KUH Pidana. Jadi jika menentang perintah dari atasan bagi Awak kapal dianggap menentang perintah Nakhoda karena atasan itu bertindak untuk dan atas nama Nakhoda.

Adapun tugas seorang Nakhoda kapal sebagai pemimpin kapal adalah bertanggung jawab pada saat sedang membawa kapal untuk berlayar dari pelabuhan yang satu menuju ke pelabuhan yang lain, atau dari tempat yang satu menuju ke tempat lain dengan selamat aman sampai tujuan terhadap semua penumpang dan semua barang muatannya. Tugas lain seorang Nakhoda dapat pula menjadi penegak hukum di atas kapal dan hal-hal lain yang berkaitan dengan kepentingan para penumpang kapal selaku warga negara (sesuai bendera kapal). Pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing di sebut sebagai "*toereken-baarheid*," "*criminal reponsibility*," "*criminal liability*," dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang (nakhoda) dapat di

⁸ Hari Utomo, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties in Ship Accident)," *Jurnal Legislasi Indonesia* 14, no. 1 (2017): 57-75.

pertanggungjawabkan atasnya pidana atau tidak terhadap tindakan yang di lakukannya itu. Asas yang tidak tertulis mengatakan, “tidak ada pidana jika tidak ada kesalahan,” merupakan dasar dari pada di pidananya si pembuat.

Dengan demikian, seseorang mendapatkan pidana tergantung pada dua hal, yaitu harus ada perbuatan yang bertentangan dengan hukum, atau dengan kata lain, harus ada unsur melawan hukum dan terhadap pelakunya ada unsur kesalahan dalam bentuk kesengajaan dan atau kealpaan, sehingga perbuatan yang melawan hukum tersebut dapat di pertanggungjawabkan kepadanya. Dalam hal kemampuan bertanggungjawab bila di lihat dari keadaan batin orang yang melakukan perbuatan pidana merupakan masalah kemampuan bertanggungjawab dan menjadi dasar yang penting untuk menentukan adanya kesalahan, yang mana keadaan jiwa orang yang melakukan perbuatan pidana haruslah sedemikian rupa sehingga dapat dikatakan normal, sebab karena orang yang normal, sehat inilah yang dapat mengatur tingkah lakunya sesuai dengan ukuran-ukuran yang di anggap baik oleh masyarakat. Telah di maklumi bahwa perbuatan pidana memiliki konsekuensi pertanggungjawaban serta penjatuhan pidana.

Dipidananya seseorang tidaklah cukup orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Untuk itu pemidanaan masih perlu adanya syarat, yaitu bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (*subjective guilt*). hal ini tergantung pada “apakah dalam melakukan perbuatan ini orang tersebut mempunyai kesalahan,” Tidak di pidana jika tidak ada kesalahan (*geen straf zonder schuld:actus non facit reum nisi mens sir rea*), apakah perbuatan tersebut dilakukan secara sengaja atau kelalaian. Tentunya kalau ditinjau dari UU Nomor 17 Tahun 2008, bahwa perbuatan pidana yang mungkin dapat dilakukan oleh nakhoda kapal diantaranya adalah:

- 1) mengemudikan kapal dan menyebabkan tubrukan dengan kapal laut lainnya;
- 2) memberikan perintah kepada Awak kapal untuk melakukan kejahatan;
- 3) mengambil keputusan dalam kapal dengan putus asa sehingga kapal laut diabaikan;
- 4) mengemudikan kapal laut, sedangkan sertifikat khusus untuk mengemudikan kapal tidak punya;
- 5) mengabaikan aturan sarana bantu navigasi;
- 6) memaksakan kapal dijalankan ketika berlabuh tanpa persetujuan Syahbandar; dan
- 7) Nakhoda mengabaikan dan meninggalkan kapal laut tanpa seijin pemilik kapal laut.

Apabila merujuk pada kasus Nakhoda kapal SB Cramoil Equity, CP, ditetapkan sebagai tersangka setelah terbukti terlibat dalam kasus pengangkutan limbah tanpa izin memasuki wilayah Indonesia. CP juga melanggar Pasal 233 ayat (1) jo Pasal 328 UU No 17 Tahun 2008, yang mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk pengangkutan limbah.⁹ Merujuk pada hal sebagaimana tersebut di atas nakhoda (HS) memenuhi unsur sebagai pelaku tindak pidana (unsur setiap orang), namun sebagai turut serta melakukan tindak pidana, menurut Adami Chazawi mengemukakan bahwa “memang dalam praktiknya tindak pidana dapat diselesaikan oleh bergabungnya beberapa atau banyak orang, yang setiap

⁹ Atalya Puspa, “Buang Limbah B3 Ke Indonesia, Nahkoda Kapal SB Cramoil Equity Dijadikan Tersangka,” *mediaindonesia.com*, 2022, <https://mediaindonesia.com/humaniora/464037/buang-limbah-b3-ke-indonesia-nakhoda-kapal-sb-cramoil-equity-dijadikan-tersangka>.

orang melakukan wujud-wujud tingkah laku tertentu, dari tingkah laku-tingkah laku mereka itulah melahirkan suatu tindak pidana”, sebagai pelaku peserta.

Penyertaan (*deelneming*) adalah pengertian yang meliputi semua bentuk turut serta/terlibatnya orang atau orang-orang baik secara psikis maupun fisik dengan melakukan masing-masing perbuatan sehingga melahirkan suatu tindak pidana. Orang-orang yang terlibat dalam kerja sama yang mewujudkan tindak pidana, perbuatan masing-masing dari mereka berbeda satu sama yang lain, demikian juga bisa tidak sama apa yang ada dalam sikap batin mereka terhadap tindak pidana maupun terhadap peserta yang lain,¹⁰ sehingga unsur setiap orang telah terpenuhi.

- b. Unsur “mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk pengangkutan limbah”, sebagaimana pasal 233 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008. Perihal pengelolaan limbah B3 diatur lebih lanjut dalam Pasal 52 PP No. 101 Tahun 2014, bahwa pengangkut Limbah B3 yang telah memperoleh izin Pengelolaan Limbah B3 untuk kegiatan Pengangkutan Limbah B3 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 wajib melakukan Pengangkutan Limbah B3 sesuai dengan rekomendasi Pengangkutan Limbah B3 dan izin Pengelolaan Limbah B3 untuk kegiatan Pengangkutan Limbah B3, menyampaikan manifes Pengangkutan Limbah B3 kepada Menteri; dan melaporkan pelaksanaan Pengangkutan Limbah B3. Laporan paling sedikit memuat nama, sumber, karakteristik, dan jumlah Limbah B3 yang diangkut, jumlah dan jenis alat angkut Limbah B3, tujuan akhir pengangkutan Limbah B3; dan bukti penyerahan Limbah B3. Laporan disampaikan kepada Menteri dan ditembuskan kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 6 (enam) bulan. Mengangkut barang khusus dan barang berbahaya”.

Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tidak terdapat definisi tentang barang khusus dan barang berbahaya. Pasal 44 UU No. 17 Tahun 2008, yang menentukan: “Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”, yang 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 tentang Pengelolaan Bahan Berbahaya dan beracun adalah zat, energi, dan/atau komponen lain yang karena sifat, konsentrasi, dan/atau jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan dan/atau merusak lingkungan hidup, dan/atau membahayakan lingkungan hidup, kesehatan, serta kelangsungan hidup manusia dan makhluk hidup lain. Pasal 1 angka 3 PP No. 101 Tahun 2014 menentukan bahwa limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) adalah sisa suatu usaha dan/atau kegiatan yang mengandung B3.

Menurut Pasal 54 ayat (1) huruf b PP No. 101 Tahun 2014 menentukan bahwa pemanfaatan limbah B3 sebagai substitusi sumber energy antara lain Pemanfaatan Limbah B3 *sludge* minyak seperti *oil sludge*, *oil sloop*, dan oli bekas, yang dimanfaatkan sebagai bahan bakar alternatif pada industri semen. Hal ini berarti bahwa limbah berbahaya dan beracun (B3) di antaranya adalah *oil sludge*. HS merupakan Nakhoda Kapal LCT Bintang Sakti milik PT BNP, nakhoda sebagaimana Pasal 1 angka 41 UU

¹⁰ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016), h. 73.

No. 17 Tahun 2008 adalah pemimpin tertinggi dikapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Nakhoda di kapal yang sedang berlayar adalah pemimpin tertinggi dikapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kapal yang dipimpin HS mempunyai wewenang dan tanggung jawab penuh terhadap kapal dan yang diangkut tersebut beroperasi untuk keperluan pengangkutan *sludge oil* dari Kapal MV *Volvok Terranova* yang dioperasikan oleh PT VOI. *Sludge oil* merupakan bahan cair yang termasuk golongan barang berbahaya, sehingga untuk melakukan penangkutan *sludge oil* oleh Kapal LCT Bintang Sakti harus melengkapi dengan Surat Rekomendasi Izin Pengangkutan Limbah B3 dari Dinas Perhubungan Laut dan Surat Rekomendasi Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun dari Kementerian Lingkungan Hidup, sedangkan Kapal LCT Bintang Sakti tidak memiliki surat tersebut. Pengangkutan barang berbahaya dan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 wajib memenuhi persyaratan:

- 1) pengemasan, penumpukan, dan penyimpanan di pelabuhan, penanganan bongkar muat, serta penumpukan dan penyimpanan selama berada di kapal
- 2) keselamatan sesuai dengan peraturan dan standar, baik nasional maupun internasional bagi kapal khusus pengangkut barang berbahaya; dan
- 3) pemberian tanda tertentu sesuai dengan barang berbahaya yang diangkut.

Dikaitkan dengan kasus yang dibahas yaitu, Kapal LCT Bintang Sakti yang di Nakhodai oleh HS melakukan perjanjian sewa/charter Kapal LCT Bintang Sakti dengan PT VOI yang merupakan perusahaan pengerukan dan reklamasi pantai untuk keperluan mengangkut dan mengantar logistic dan pengambilain *sludge oil* dari Kapal MV *Volvok Terranova*. Untuk melakukan penangkutan *sludge oil* oleh Kapal LCT Bintang Sakti harus melengkapi dengan Surat Rekomendasi Izin Pengangkutan Limbah B3 dari Dinas Perhubungan Laut dan Surat Rekomendasi Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun dari Kementerian Lingkungan Hidup. Kapal yang dinakhodai oleh HS tidak memiliki surat izin tersebut, namun kapal LCT Bintang Sakti tetap mengangkut *sludge oil* tanpa memasukkan barang tersebut dalam Manifest. HS membawa Kapal LCT Bintang Sakti merapat atau tender pada kapal MV *Volvok Terranova* yang sedang lego jangkar. Bagian belakang MV *Volvok Terranova* menurunkan selang minyak dan dihubungkan ke tangki cargo Kapal LCT Bintang Sakti. Dengan tidak adanya Surat Rekomendasi Izin Pengangkutan Limbah B3 dari Dinas Perhubungan Laut dan Surat Rekomendasi Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun dari Kementerian Lingkungan Hidup yang dimiliki oleh Kapal LCT Bintang Sakti tersebut dapat membahayakan keselamatan sesuai dengan peraturan dan standar, baik nasional maupun internasional bagi kapal khusus pengangkut barang berbahaya, sehingga unsur mengangkut barang khusus dan barang berbahaya telah terpenuhi.

- c. Unsur tanpa memperhatikan spesifikasi kapal, ketentuan mengenai pembuatan dan penggunaan manifes dalam Pengangkutan Limbah B3 diatur dalam Peraturan Menteri. Peraturan Menteri yang dimaksud adalah Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Dan Kehutanan Republik Indonesia Nomor P.4/MENLHK/ SETJEN/KUM.1/1/2020 Tentang Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun (PRMENLHK/1/2020),

diundangkan dengan pertimbangan bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 52 ayat (4) PP Nomor 101 Tahun 2014 perlu menetapkan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan tentang Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun.

3.2 Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Yang Mengangkut Bahan Berbahaya (Limbah B-3) Tanpa Persyaratan Pelayaran

HS melakukan tindak pidana melanggar ketentuan Pasal 102 UU No. 32 Tahun 2009 dan Pasal 328 UU Nomor 17 Tahun 2008 karena perbuatannya memenuhi keseluruhan pasal tersebut dan sebagai perbarengan tindak pidana. HS dapat dikenakan sanksi pidana apabila telah memenuhi keseluruhan unsur pertanggungjawaban pidana. Pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk untuk menentukan apakah seorang tersangka atau terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang telah terjadi. Dengan kata lain pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana.¹¹

Pertanggungjawaban pidana dibebankan kepada pelaku pelanggaran tindak pidana berkaitan dengan dasar untuk menjatuhkan sanksi pidana. Seseorang akan memiliki sifat pertanggungjawaban pidana apabila suatu hal atau perbuatan yang dilakukan olehnya bersifat melawan hukum, namun seseorang dapat hilang sifat bertanggungjawabnya apabila didalam dirinya ditemukan suatu unsur yang menyebabkan hilangnya kemampuan bertanggungjawab seseorang.¹²

Berdasarkan definisi pertanggungjawaban pidana sebagaimana tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa setiap orang yang melakukan perbuatan melawan hukum akan dikenakan sanksi pidana, namun sifat melawan hukum tersebut menjadi hilang jika tidak ada kemampuan bertanggungjawabnya pelaku.

Adapun unsur-unsur pertanggungjawaban pidana menurut Moeljatno sebagaimana dikutip oleh Roeslan Saleh adalah:¹³

- 1) melakukan perbuatan yang melawan hukum atau perbuatan pidana;
- 2) untuk adanya pidana harus mampu bertanggungjawab;
- 3) mempunyai suatu bentuk kesalahan;
- 4) tidak adanya alasan pemaaf.

Unsur pertanggungjawaban kesatu yaitu "melakukan perbuatan pidana". Unsur tersebut menurut Moeljatno menerjemahkan istilah "*strafbaar feit* dengan perbuatan pidana. Perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barangsiapa yang melanggar larangan tersebut".

Selanjutnya, mengemukakan bahwa "suatu perbuatan dapat dikategorikan sebagai perbuatan pidana apabila perbuatan itu memenuhi 5 (lima) unsur, yaitu:¹⁴

¹¹ Roeslan Saleh, *Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggung Jawaban Pidana* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990), h. 33.

¹² <http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/pdf>

¹³ Roeslan Saleh, *Op. Cit*, h. 11

¹⁴ Moeljatno, *Perbuatan Pidana Dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana* (Jakarta: Bina Aksara, 1983), h. 69.

- a) kelakuan dan akibat,
- b) hak ikhwal atau keadaan yang menyertai perbuatan,
- c) keadaan tambahan yang memberatkan pidana,
- d) unsur melawan hukum yang objektif, dan
- e) unsur melawan hukum yang subyektif”.

Istilah perbuatan pidana digunakan oleh Moeljatno dengan alasan sebagai berikut:¹⁵

- a) bahwa yang dilarang itu adalah perbuatannya (perbuatan manusia), yaitu suatu kejadian atau keadaan yang ditimbulkan oleh kelakuan orang. Artinya, larangan ini ditujuk pada perbuatannya, sedangkan ancaman pidananya ditujukan kepada orangnya.
- b) Antara larangan dengan ancaman pidana ada hubungan yang erat, dan oleh karena itu perbuatan dengan orang yang menimbulkan perbuatan tadi ada hubungan yang erat pula.
- c) Untuk menyatakan adanya hubungan yang erat itulah maka lebih tepat digunakan istilah perbuatan pidana, suatu pengertian abstrak yang menunjuk pada dua keadaan konkret: adanya kejadian tertentu (perbuatan) dan adanya orang yang berbuat menimbulkan keadaan itu.

Memperhatikan penjelasan sebagaimana diatas, perbuatan pidana merupakan perbuatan yang dilakukan seseorang, namun perbuatan tersebut merupakan perbuatan yang dilarang, serta melanggar norma dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Perbuatan pidana tersebut disertai dengan sanksi pidana yang dikenakan kepada pelaku tindak pidana. HS selaku Nakhoda Kapal LCT Bintang Sakti bertolak menuju ke Pelabuhan Pantai Mutiara untuk mengangkut *sludge oil* dari Kapal MV *Volvok Terranova*. *Sludge oil* merupakan bahan cair yang tergolong dalam barang berbahaya, sehingga dalam pengangkutannya harus memiliki Surat Rekomendasi Izin Pengangkutan Limbah B3 dari Dinas Perhubungan Laut dan Surat Rekomendasi Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun dari Kementerian Lingkungan Hidup, sedangkan Kapal LCT Bintang Sakti tidak memiliki surat tersebut, karena pengangkutan bahan berbahaya B3 atau bahan beracun menggunakan kapal sebagaimana Pasal 233 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008, bahwa pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk pengangkutan limbah jo Pasal 52 ayat (4) PP No. 101 Tahun 2014, bahwa pengangkut Limbah B3 yang telah memperoleh izin Pengelolaan Limbah B3 untuk kegiatan Pengangkutan Limbah B3. Kegiatan pengelolaan limbah meliputi salah satunya adalah pengangkutan limbah berbahaya B3, sehingga unsur melakukan perbuatan pidana telah terpenuhi.

Unsur pertanggungjawaban kedua yaitu “untuk adanya pidana harus mampu bertanggungjawab”. Menurut Sudarto bahwa untuk adanya pertanggungjawaban pidana diperlukan syarat si pembuat mampu bertanggung jawab, adanya unsur kesengajaan atau kealpaan sebagai hubungan batin antara si pembuat dengan perbuatan tercela yang dilakukan, dan tiadanya alasan pemaaf pada si pembuat tindak pidana itu. Seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan kriminalnya adalah orang yang berkemampuan

¹⁵ *Ibid*

bertanggung jawab (*toerekeningsvatbaarheid*). Kriteria orang yang berkemampuan bertanggung jawab adalah:¹⁶

- a) Orang itu mampu mengetahui atau menyadari perbuatannya itu bertentangan dengan hukum.
- b) Orang itu dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran yang dimilikinya.

Kemampuan bertanggungjawab merupakan unsur yang diwajibkan untuk memenuhi pertanggungjawaban suatu perbuatan pidana. Menurut Moeljatno, yang menjadi dasar adanya kemampuan bertanggungjawab adalah:¹⁷

- a) kemampuan untuk membedakan antara perbuatan yang baik dan yang buruk, yang sesuai hukum dan yang melawan hukum;
- b) kemampuan untuk menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik buruknya perbuatan tadi.

Perihal seseorang mampu bertanggungjawab, Roni Wiyanto membedakan dua kategori, yaitu:¹⁸

- a) Jiwanya cacat dalam pertumbuhan
- b) Jiwanya terganggu karena penyakit Jiwa cacat dalam pertumbuhan, dalam hal ini yang dimaksud adalah kurang sempurnanya akal dan pikirannya. Dan yang dimaksud jiwa yang terganggu karena penyakitnya adalah orang-orang yang mengalami penyakit kejiwaan, seperti penyakit syaraf, penyakit epilepsi, histeris dan penyakit jiwa lainnya, gangguan keadaan penyakit kejiwaan seperti golongan-golongan ini disebut penyakit patologis, atau dapat dikatakan terganggu karena penyakit adalah gangguan sejak lahir atau timbul semasa remaja dan gangguan yang datang kemudian pada seseorang yang normal.

Mengenai tidak dapat dipertanggungjawabkan karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan, Kanter dan Sianturi yang mengemukakan bahwa "keadaan jiwa yang cacat karena pertumbuhan ialah seseorang yang sudah dewasa, tetapi perangnya seperti anak-anak. Keadaan seperti ini disebut sebagai dungu, setengah matang atau *idiotisme imbecilitet*, yang diakibatkan oleh keterlambatan pertumbuhan jiwa seseorang".¹⁹ Memperhatikan penjelasan sebagaimana di atas, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap setiap orang yang tergolong mampu untuk mempertanggungjawabkan perbuatan pidana yang telah dilakukan. HS telah dewasa dan cakap untuk melakukan perbuatan hukum saat melakukan tindak pidana sebagaimana UU Nomor 17 Tahun 2008. HS pada kapal LCT Bintang Sakti bertindak sebagai nakhoda adalah salah seorang dari Awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi dikapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu, sebagaimana Pasal 1 angka 41 UU Nomor 17 Tahun 2008. Sebagai pemimpin tertinggi kapal yang mengoperasikan kapal tersebut untuk mengangkut *sludge oil* tentunya

¹⁶ Diah Gustiniati Maulani, "Analisis Pertanggungjawaban Pidana Dan Dasar Pemidanaan Terhadap Pelaku Tindak Pidana Penodaan Agama Di Indonesia," *Fiat Justisia: Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 1 (2013): 1-12, <https://doi.org/10.25041/fiatjustisia.v7no1.362>.

¹⁷ Moeljatno, *Op. cit.*, h. 178

¹⁸ Roni Wiyanto, *Op. Cit.*, h. 190

¹⁹ E. Y. Kanter and S. R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya* (Jakarta: Stora Grafika, 2002), h. 258.

cakap dan mampu dimintakan pertanggungjawaban, sehingga unsur untuk adanya pidana harus mampu bertanggungjawab telah terpenuhi.

Unsur pertanggungjawaban ketiga, yaitu “mempunyai suatu bentuk kesalahan. Istilah kesalahan menurut Adami Chazawi adalah “pengertian hukum yang tidak sama dengan pengertian harafiah. Kesalahan dalam hukum pidana berhubungan dengan pertanggungjawaban, atau mengandung beban pertanggungjawaban pidana, yang terdiri dari kesengajaan (*dolus* atau *opzet*) dan kelalaian (*culpa*)”²⁰. Unsur kesalahan menurut Moeljatno bahwa “semua unsur kesalahan harus dihubungkan dengan perbuatan pidana yang telah dilakukan”. Perihal unsur kesalahan diartikan sebagai bentuk atau tingkatan kesengajaan dalam segala corak yang meliputi:

- a) Kesengajaan sebagai maksud/tujuan (*opzet als oogmerk*) sebagai bentuk kesengajaan yang biasa dan sederhana.
- b) Kesengajaan dengan sadar kepastian (*opzet met zekerheidsbewustzijn*).
- c) Kesengajaan dengan sadar kemungkinan (*voorwaardelijk opzet*) atau *dolus eventualis*. Bentuk kesengajaan menurut Moeljatno terdiri dari tiga corak, yaitu:
 - 1) kesengajaan sebagai maksud;
 - 2) kesengajaan sebagai kepastian, keharusan, dan
 - 3) kesengajaan sebagai kemungkinan (*dolus eventualis*).²¹

Menurut Roni Wiyanto, kesengajaan adalah sebagai berikut:²²

- a) Kesengajaan sebagai maksud yakni si pembuat menghendaki adanya akibat yang dilarang dari perbuatannya.
- b) Kesengajaan sebagai kepastian, yaitu si pembuat hanya dapat mencapai tujuan dengan melakukan perbuatan lain dan perbuatan tersebut juga merupakan perbuatan yang dilarang.
- c) Kesengajaan sebagai kemungkinan, yaitu si pembuat mengetahui adanya kemungkinan terjadinya tindak pidana lain, namun tidak menghalangi maksud dari si pembuat untuk melakukan perbuatannya.

Bentuk kesalahan dapat dilakukan setiap orang dengan kesengajaan atau kelalaian. Kesalahan tersebut dilakukan oleh pelaku tindak pidana dengan melawan hukum dan melanggar larangan undang-undang yang berlaku, sehingga kesalahan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana, dalam konteks perkara tindak pidana sebagaimana HS melakukan tindak pidana tersebut dilakukan dengan sengaja, karena HS tetap menerima perintah untuk mengangkut *sludge oil* tanpa memiliki Surat Rekomendasi Izin Pengangkutan Limbah B3 dari Dinas Perhubungan Laut dan Surat Rekomendasi Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun dari Kementerian Lingkungan Hidup dan tidak memasukkan pengangkutan *Sludge oil* di manifest, sehingga mempunyai suatu bentuk kesalahan telah terpenuhi.

Unsur pertanggungjawaban keempat, yaitu “tidak adanya alasan pemaaf”. Terkait dengan alasan pemaaf maupun alasan pembenar terdapat beberapa perbedaan yang jadi alasan dari tinjauan teori maupun penerapan alasan pemaaf. Teori-teori yang menjadi dasar

²⁰ Adami Chazawi, *Op. Cit.*, h. 90

²¹ Moeljatno, *Op. Cit.*, h. 191

²² Roni Wiyanto, *Op. Cit.*, h. 208-213

tentang alasan pemaaf akan mengakibatkan pandangan yang berbeda. Pada saat penerapan dalam proses pembuktian dipengadilanpun akan menemui perbedaan.²³ Alasan pemaaf dan alasan pembenar hanya dikenal didalam doktrin dan yurisprudensi dalam hal penelitian maupun penerapan pasalpasal di KUHP yang berhubungan peniadaan pertanggungjawaban pidana. Dari penelitian terhadap KUHP dapat dilakukan perbedaan dua alasan pemaaf, yaitu alasan pemaaf yang merupakan peniadaan pidana yang berasal dari dalam batin pembuat. Yang kedua, adalah alasan pemaaf yang merupakan peniadaan pidana yang disebabkan oleh faktor dari luar si pembuat. Alasan pemaaf (termasuk juga alasan pembenar), meskipun perbuatan seseorang telah memenuhi isi rumusan undang-undang mengenai suatu perbuatan yang dapat dihukum (tindak pidana), akan tetapi yang bersangkutan tidak dipidana.

Alasan pemaaf maupun alasan pembenar merupakan pembelaan dari pelaku terhadap tuntutan atas perbuatan pidana yang telah dilakukannya. Alasan pemaaf dapat berfungsi sebagai pelindung bagi terdakwa dari ancaman hukuman. Beberapa ahli hukum sering menggunakan istilah peniadaan pidana dalam hal apabila terdapat alasan pemaaf maupun alasan pembenar Alasan pemaaf merupakan pengecualian dari pertanggungjawaban pidana. Dikecualikannya dari pertanggungjawaban pidana karena keadaan psikis pembuat. Hubungan antara keadaan psikis pembuat dengan pertanggungjawaban pidana merupakan suatu keadaan yang bersifat psikologis pembuat yang melakukan tindak pidana, karena keadaan- keadaan psikis tertentu pembuat tidak dipertanggungjawabkan. Keadaan psikis tertentu yang sedemikian rupa, pembuat dimaafkan. Perbedaan implikasi antara alasan pembenar dengan alasan pemaaf, pada alasan pembenar merupakan implikasi dari keputusan nilai-nilai moral.²⁴ Tidak Adanya Alasan Pembenar Sebagai Unsur Pertanggungjawaban Pidana. Van Kan menjelaskan bahwa kepentingan hukum yang hendak dilindungi juga menekankan bahwa selain memaafkan tingkah laku pembuat dalam keadaan-keadaan pembuat, juga menghapuskan sifat melawan hukumnya perbuatan pembuat. Hapusnya sifat melawan hukum adalah sebagai dasar peniadaan pertanggungjawaban pidana. Lebih tepat menggunakan istilah adanya peniadaan pertanggungjawaban pidana, hal ini disebabkan pengertian alasan pembenar.²⁵

Alasan pembenar mempunyai pengertian bahwa tidak dipidana itu dibenarkan oleh undang-undang atau karena menurut pertimbangan hakim (yurisprudensi) tindak pidana itu dibenarkan. Peniadaan pertanggungjawaban pidana bukan karena hapusnya sifat melawan hukum yang tercantum dalam rumusan tindak pidana, sehingga peniadaan pertanggungjawaban pidana mempunyai pengertian yang berbeda dengan hapusnya sifat melawan hukum. Moeljatno menjelaskan: dalam teori hukum pidana biasanya alasan-alasan yang dihapuskan pidana ini dibedakan menjadi tiga, yaitu:²⁶

²³ Agus Rusianto, *Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana : Tinjauan Kritis Melalui Konsistensi Antara Asas, Teori, Dan Penerapannya* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2016), h. 159.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Yohanis Pasaribu, "Tanggung Jawab Pengemudi Mobil Yang Lalai Dan Akibat Hukumnya Ditinjau Dari Pasal, 359 Dan 360 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana," *Lex Et Societatis* 5, no. 1 (2017): 105-12.

²⁶ Moeljatno, *Op. Cit.*, h. 148

- 1) Alasan pembenar: yaitu alasan yang menghapuskan sifat melawan hukumnya perbuatan, sehingga apa yang dilakukan oleh terdakwa lalu menjadi perbuatan yang patut dan benar.
- 2) Alasan pemaaf: yaitu alasan yang menghapuskan kesalahan terdakwa. Perbuatan yang dilakukan oleh terdakwa tetap bersifat melawan hukum jadi tetap merupakan perbuatan pidana, tetapi dia tidak di pidana, karena tidak adanya kesalahan.
- 3) Alasan penghapus penuntutan: bukan ada alasan pembenar maupun alasan pemaaf, jadi tidak ada pikiran mengenai sifatnya perbuatan maupun sifatnya orang yang melakukan perbuatan, tetapi pemerintah menganggap bahwa atas dasar utilitas atau kemanfaatan kepada masyarakat, sebaiknya tidak di adakan penuntutan. Yang menjadi pertimbangan di sini ialah kepentingan umum.

Dikaitkan dengan kasus yang dibahas, seluruh tindakan yang dilakukan oleh HS dilakukan dengan sengaja dan melawan hukum, serta penuh dengan kesadaran, bukan karena adanya daya paksaan, pembelaan terpaksa, sehingga perbuatan yang dilakukan oleh HS tidak ada alasan pemaaf dan perbuatan SBS telah memenuhi keseluruhan unsur-unsur Pasal 294 UU Nomor 17 Tahun 2008. Berdasarkan uraian dan pembahasan permasalahan mengenai tanggung jawab pidana nakhoda yang mengangkut barang berbahaya (B-3) dan barang khusus tanpa memperhatikan spesifikasi, dapat dijelaskan bahwa limbah sebagai bahan berbahaya B3 dan beracun, jika limbah diangkut menggunakan angkutan kapal pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun tanpa tersebut dengan memperhatikan spesifikasi kapal. Spesifikasi kapal dan tata cara pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri dalam hal ini Permen Nomor P.4/MENLHK/SETJEN/KUM.1/1/2020 Tentang Pengangkutan Limbah Bahan Berbahaya Dan Beracun. Nakhoda yang mengangkut limbah berbahaya B3 *Sludge oil* namun tidak memasukan di manifest, saat sedang dilakukan pemindahan *sludge oil*, datang Petugas Kepolisian yang sedang patrol. Saat dilakukan pemeriksaan, HS selaku Kapal LCT Bintang Sakti tidak membawa Surat Rekomendasi Izin Pengangkutan Limbah B3 dan mengangkut tidak sesuai manifest. Tindakan Nakhoda tersebut melanggar Pasal 102 UU Nomor 32 Tahun 2009 dan Pasal 328 UU Nomor 17 Tahun 2008, sebagai perbarengan tindak pidana atau konkursus dan termasuk konkursus realis sebagaimana Pasal 65 KUHP. Nakhoda tersebut dapat dipidana dengan ancaman pidana terberat ditambah sepertiga.

4. Kesimpulan

Limbah berbahaya B3 dan pengelolaan limbah berbahaya B3 diatur dalam UU Nomor 32 Tahun 2009 dan PP Nomor 101 Tahun 2014. Kegiatan pengelolaan limbah berbahaya satu di antaranya pengangkutan limbah berbahaya B3 namun UU Nomor 32 Tahun 2009 dan PP Nomor 101 Nomor 2014 tidak memberikan penjelasan lebih lanjut terkait pengangkutan limbah berbahaya B3. Limbah tersebut jika diangkut menggunakan kapal, pengangkutannya didasarkan atas UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pengangkutan limbah dan barang khusus memperhatikan spesifikasi kapal. Nakhoda selaku pengangkut barang berbahaya (B-3) dan barang khusus menggunakan angkutan di perairan tanpa memperhatikan spesifikasi secara pidana dapat dipertanggungjawabkan dari aspek pidana atas dasar melanggar ketentuan Pasal 328 UU Nomor 17 Tahun 2008 jo Pasal 102 UU Nomor 32 Tahun 2009, karena keseluruhan unturnya telah terpenuhi, yakni

setiap orang yang melakukan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun tanpa memperhatikan spesifikasi kapal. Tindakan Nakhoda tersebut melanggar Pasal 102 UU Nomor 32 Tahun 2009 dan Pasal 328 UU Nomor 17 Tahun 2008, sebagai perbarengan tindak pidana atau konkursus dan termasuk konkursus realis sebagaimana Pasal 65 KUHP. Nakhoda tersebut dapat dipidana dengan ancaman pidana terberat ditambah sepertiga.

Referensi

- Chazawi, Adami. *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016.
- Fahmi, Sudi. "Asas Tanggung Jawab Negara Sebagai Dasar Pelaksanaan Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup." *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM* 18, no. 2 (2011): 212–28.
- Faishal, Achmad. *Hukum Lingkungan Pengaturan Limbah Dan Paradigma Industri Hijau*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2016.
- Kanter, E. Y., and S. R. Sianturi. *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya*. Jakarta: Stora Grafika, 2002.
- Kawengian, Grace Pinkan. "Partisipasi Masyarakat Dalam Pengelolaan Dan Pelestarian Lingkungan Hidup." *Lex Et Societatis* 7, no. 5 (2019): 55–62.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana, 2016.
- Maulani, Diah Gustiniati. "Analisis Pertanggungjawaban Pidana Dan Dasar Pemidanaan Terhadap Pelaku Tindak Pidana Penodaan Agama Di Indonesia." *Fiat Justisia: Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 1 (2013): 1–12. <https://doi.org/10.25041/fiatjustisia.v7no1.362>.
- Moeljatno. *Perbuatan Pidana Dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*. Jakarta: Bina Aksara, 1983.
- Pasaribu, Yohanis. "Tanggung Jawab Pengemudi Mobil Yang Lalai Dan Akibat Hukumnya Ditinjau Dari Pasal, 359 Dan 360 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana." *Lex Et Societatis* 5, no. 1 (2017): 105–12.
- Puspa, Atalya. "Buang Limbah B3 Ke Indonesia, Nakhoda Kapal SB Cramoil Equity Dijadikan Tersangka." mediaindonesia.com, 2022. <https://mediaindonesia.com/humaniora/464037/buang-limbah-b3-ke-indonesia-nakhoda-kapal-sb-cramoil-equity-dijadikan-tersangka>.
- Quina, Margaretha. "Pelanggaran Terhadap Hak Asasi Manusia Atas Lingkungan Hidup Oleh Perusahaan Transnasional Dalam Hukum Internasional." Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2012.
- Rusianto, Agus. *Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana: Tinjauan Kritis Melalui Konsistensi Antara Asas, Teori, Dan Penerapannya*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2016.
- Saleh, Roeslan. *Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggung Jawaban Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990.
- Sumiarsa, Dadan, Rani Maharani, and Achmad Zainuddin. "Sosialisasi Bahan Berbahaya Dan Beracun (B3) Di Desa Cileles, Jatinangor, Sumedang, Jawa Barat." *Jurnal*

Pengabdian Kepada Masyarakat 3, no. 6 (2019): 145–46.

Utomo, Hari. "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties in Ship Accident)." *Jurnal Legislasi Indonesia* 14, no. 1 (2017): 57–75.

Wiyanto, Roni. *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: Mandar Maju, 2016.