

AKIBAT HUKUM DARI TRANSAKSI ILEGAL BBM DI LAUT HASIL MANIPULASI OPERASIONAL KAPAL OLEH NAKHODA

Fakhrurrozi

Program Studi Nautika Politeknik Bumi Akpelni
email: fakhrurrozi@akpelni.ac.id

Ridwan

Program Studi Ketatalaksanaan Kepelabuhan Pelayaran Niaga Politeknik Bumi Akpelni
email: ridwan@akpelni.ac.id

Tini Utami

Program Studi Ketatalaksanaan Kepelabuhan Pelayaran Niaga Politeknik Bumi Akpelni
email: tini.utami@akpelni.ac.id

ABSTRAK

Nakhoda adalah pemimpin tertinggi di kapal, mempunyai wewenang serta tanggung jawab yang sangat luas terhadap kapal, keselamatan orang dan semua barang, serta inventaris yang ada di dalam kapal, sekaligus menjaga kelestarian lingkungan laut. Dalam memenuhi tanggung jawabnya itu, maka sudah seharusnya Nakhoda bertindak dan bersikap selayaknya sebagai wakil pemilik kapal. Namun, terkadang tanggung jawab tersebut diabaikan, karena ada Nakhoda kapal yang telah bertindak tidak seharusnya dan berbuat tidak profesional, dengan tidak memperdulikan ketentuan hukum yang berlaku. Penelitian ini didasarkan pada penelitian yuridis normatif yang berbasis pada ilmu hukum normatif. Data yang diperoleh dan diolah adalah data sekunder yang berasal dari sumber kepustakaan. Teori yang digunakan dalam penelitian adalah teori internal tentang hukum dengan mengkaji undang-undang, putusan pengadilan dengan pembuktian melalui pasal-pasal dalam peraturan tersebut. Analisa data logis normatif, dari yurisprudensi dengan logika berfikir deduktif dalam penyajian secara deskriptif untuk menarik kesimpulan yang telah ada. Penelitian ini membahas mengenai akibat hukum dari transaksi ilegal BBM di laut hasil manipulasi operasional kapal oleh Nakhoda. Pasal 40 ayat (2) UU No. 17 Tahun 2008, menyatakan bahwa perusahaan pelayaran sebagai pengangkut barang, bertanggung jawab sepenuhnya terhadap muatan kapal yang dinyatakan dalam dokumen muatan, dan ini menjadi tanggung jawab Nakhoda untuk menjaganya selama pelayaran. Tetapi dalam beberapa kasus, terjadi penyalahgunaan wewenang oleh Nakhoda, dengan melakukan hal-hal yang merugikan pihak pengusaha pelayaran dan pemilik muatan bahkan juga negara, seperti kasus manipulasi operasional kapal, hingga pencurian dan penjualan bahan bakar kapal secara ilegal di laut sehingga berakibat pada perbuatan pelanggaran hukum. Atas perbuatan hukum yang dilakukan, maka sudah sepatutnya apabila pelakunya dijatuhi hukuman, sesuai dengan ketentuan pidana Pasal 374 juncto 372 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dan atau Pasal 53 huruf d Undang-Undang Nomor 22 tahun 2001 tentang Minyak dan Gas, sebagai bentuk kejahatan profesi yang dilakukannya.

Kata Kunci : Kejahatan Profesi, Nakhoda, Hukum

ABSTRACT

The Skipper is the supreme leader on the ship, has very broad authority and responsibility for the ship, the safety of people and all goods, as well as the inventory on the ship, while preserving the marine environment. In fulfilling this responsibility, the Skipper should act and behave appropriately as the ship owner's representative. However, sometimes this responsibility is neglected, because there are ship Skippers who have acted inappropriately and have acted unprofessionally, ignoring applicable legal provisions. This research is based on normative juridical research based on normative legal science. The data obtained and processed is secondary data from literature sources. The theory used in the research is an internal theory of law by reviewing the law, court decisions with evidence through the articles in the regulation. Normative logical data analysis, from jurisprudence with deductive thinking logic in a descriptive presentation to draw existing conclusions. This study discusses the legal consequences of illegal fuel transactions at sea as a result of the ship's operational manipulation by the Skipper. Article 40 paragraph (2) Law no. 17 of 2008, states that the shipping company as a carrier of goods is fully responsible for the cargo stated in the cargo document, and it is the responsibility of the Skipper to guard it during the voyage. But in some cases, there is abuse of authority by the Skipper, by doing things that are detrimental to the shipping businessmen and cargo owners and even the state, such as cases of ship operational manipulation, to theft and illegal sale of ship fuel at sea, resulting in violations. law. For the legal act committed, it is appropriate if the perpetrator is sentenced, in accordance with the criminal provisions of Article 374 juncto 372 of the Criminal Code, and or Article 53 letter d of Law Number 22 of 2001 concerning Oil and Gas, as a form of crime. the profession he does.

Keywords: Professional Crime, Skipper, Law

Pendahuluan

Indonesia memiliki wilayah perairan lebih luas dari daratan, dan terdiri dari ribuan pulau baik besar, sedang, maupun kecil, sehingga disebut juga sebagai negara kepulauan. Di Negara Kesatuan Republik Indonesia, laut merupakan bagian terbesar. Luas wilayah laut Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah 3.188.163 km² dan merupakan $\frac{2}{3}$ luas wilayah Nusantara, lebih luas dari wilayah daratan yang hanya 2.027.087 km² (Anis : 1). Sebagai negara kepulauan dan negara maritim, bidang pelayaran memiliki peranan penting bagi peningkatan kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, pertahanan, keamanan dan lain sebagainya. Indonesia memiliki lebih dari 3.700 pulau dan wilayah pantai sepanjang 80.000 km atau dua kali keliling dunia melalui katulistiwa.

Indonesia sebagai negara maritim, keberadaan perairannya memegang peranan penting dalam mempersatukan seluruh pulau-pulau yang ada disekitarnya (Yanto : 97). Dibutuhkan moda transportasi laut sebagai sarana pengangkutan dan penghubung antar pulau. Pengangkutan laut mempunyai beberapa kelebihan dibandingkan dengan moda pengangkutan lain, yaitu biaya angkutan lebih murah bila dibandingkan dengan alat angkut yang lain, serta sanggup mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau ribuan ton sekaligus (Herman : 8).

Pengangkutan laut yang menggunakan kapal dipimpin oleh seorang Nakhoda dengan di awaki oleh beberapa ABK (Anak Buah Kapal). Pengertian Nakhoda berdasarkan Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal. Pasal 138 ayat (4) UU. No. 17 tahun 2008 menjelaskan mengenai kedudukan Nakhoda sebagai wakil dari pemilik kapal, dan mempunyai wewenang serta tanggung jawab, khususnya dalam menjaga keselamatan kapal, keselamatan orang dan semua barang serta inventaris yang ada di kapal. Pasal 395 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), menyatakan bahwa Nakhoda walaupun berkedudukan sebagai pemimpin di atas kapal, ia sebetulnya merupakan buruh/ karyawan dari pengusaha pelayaran, karena Nakhoda terikat perjanjian kerja laut dengan pengusaha kapal.

Kewajiban yang harus ditaati oleh Nakhoda merupakan kewajiban yang ditentukan oleh undang-undang. Berdasarkan Pasal 342 ayat (2) KUHD, apabila Nakhoda tidak mentaati dan tidak memenuhi kewajibannya, kemudian menimbulkan kerugian bagi pengusaha serta pemilik muatan, maka Nakhoda bertanggung jawab atas segala kerugian yang diperbuat dalam jabatannya, kepada pihak-pihak terkait akibat kesalahannya.

Dalam memenuhi tanggung jawabnya sebagai wakil perusahaan pelayaran, maka sudah seharusnya Nakhoda bertindak dan bersikap selayaknya sebagai wakil pemilik kapal, dalam menjaga keselamatan kapal beserta muatannya, kru dan semua inventaris kapal. Namun, terkadang tanggung jawab tersebut diabaikan, karena ada Nakhoda kapal telah bertindak yang tidak seharusnya dan berbuat tidak profesional, dengan tidak memperdulikan ketentuan hukum yang berlaku. Diantaranya adanya kasus manipulasi operasional kapal hingga pencurian dan penjualan bahan bakar kapal secara ilegal di laut. Kasus-kasus seperti ini sudah beberapa kali terjadi, bahkan beberapa oknum yang tertangkap telah diadili dan dijatuhi hukuman, namun belum menjadikan efek jera bagi yang lainnya. Dari maraknya kasus yang terjadi maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan permasalahan mengenai transaksi ilegal BBM di laut hasil manipulasi operasional kapal oleh Nakhoda dan akibat hukumnya.

Dalam penelitian sebelumnya sudah pernah dibahas dengan judul "*Penjualan BBM Ilegal di Dalam Kapal Laut ditinjau dari Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001*", yang ditulis oleh Angela Claresta Foek, Fakultas Hukum Universitas Surabaya, pada 10 Oktober 2019. Dalam penelitian ini Angela membahas mengenai perbuatan yang dilakukan terdakwa yang telah secara sah dinyatakan bersalah, dalam pandangan hukum yang ditinjau dari UU No. 20 Tahun 2001, dan apa saja pertanggungjawaban pidana yang dalam hukum pidana kepada para pelaku. Terdakwa yang dimaksud bukanlah seorang Nakhoda, dia hanya sebagai ABK di kapal. Dalam penelitian yang penulis lakukan adalah membahas mengenai akibat hukum, atau sanksi pidana yang dapat dijatuhkan kepada seorang Nakhoda sebagai pemimpin di kapal, apabila melakukan perbuatan melanggar hukum, yaitu melakukan manipulasi laporan penggunaan bahan bakar kapal dari hasil operasional kapal, dan melakukan transaksi penjualan bahan bakar kapal secara ilegal di laut. Obyek penelitian yang penulis bahas adalah Nakhoda Kapal Niaga berbendera Indonesia, dalam penyalahgunaan jabatan dan wewenang di daerah perairan Kepulauan Riau (Tanjung Balai Karimun dan Batam), Indonesia.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui akibat hukum dari kejahatan profesi yang dilakukan Nakhoda kapal Niaga berbendera Indonesia, dalam penyalahgunaan jabatan dan wewenang, mengenai tindak pidana penjualan BBM ilegal di laut, dari hasil manipulasi operasional kapal.

Manfaat secara teoritis adalah untuk memperkaya ilmu pengetahuan bagi peneliti sendiri, serta rekan-rekan satu profesi pelaut, untuk mengetahui akibat hukum dari kejahatan profesi yang dilakukan Nakhoda kapal, dalam penyalahgunaan jabatan dan wewenang, mengenai tindak pidana penjualan BBM ilegal di laut hasil manipulasi operasional kapal, serta untuk memberikan sumbang saran kepada lembaga pendidikan dan pelatihan kemaritiman, sebagai bahan kelengkapan perpustakaan, sehingga berguna bagi para siswa dan tarunanya.

Manfaat Praktis bagi Nakhoda dan Anak Buah Kapal untuk memberikan tambahan pengetahuan dan pemahaman hukum, mengenai akibat hukum dari kejahatan profesi yang dilakukan Nakhoda kapal, dalam penyalahgunaan jabatan dan wewenang, mengenai tindak pidana penjualan BBM ilegal di laut, hasil manipulasi operasional kapal. Manfaat Praktis bagi perusahaan pelayaran adalah sebagai sumbang saran dan tambahan

pengetahuan tentang akibat hukum dari kejahatan profesi yang dilakukan Nakhoda, dalam penyalahgunaan jabatan dan wewenang, mengenai tindak pidana penjualan BBM ilegal di laut, hasil manipulasi operasional kapal, sehingga perusahaan-perusahaan pelayaran dapat lebih cermat melakukan pemantauan dan kontrol dari penggunaan BBM di kapal, untuk kebutuhan operasional kapalnya.

Metode Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan adalah pendekatan penelitian hukum *yuridis normatif*, yang berbasis pada ilmu hukum normatif atau peraturan perundang-undangan (Krismiyarsi : 14). Data yang diperoleh dan diolah adalah data sekunder yang berasal dari sumber kepustakaan.

Penggambaran obyek faktualnya adalah asas-asas dan pertimbangan hukum yang digunakan oleh pengadilan negeri dalam kasus penyalahgunaan jabatan dan wewenang Nakhoda, mengenai tindak pidana penjualan BBM ilegal di laut, dari hasil manipulasi operasional kapal.

Teori adalah kumpulan dari konsep, prinsip, definisi, proposisi yang terintegrasi, yang menyajikan pandangan sistematis tentang suatu fenomena dengan fokus hubungan antar variabel untuk menjelaskan suatu fenomena (Sudjana dan Kusumah : 8). Teori yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah teori hukum dalam arti sempit yang merupakan keseluruhan pernyataan yang saling berkaitan dengan sistem konseptual aturan-aturan hukum dan putusan-putusan pengadilan.

Data yang digunakan adalah data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui bahan kepustakaan. Data sekunder terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier (Ishaq : 68). Pengumpulan bahan primer dari undang-undang dan putusan pengadilan, bahan hukum sekunder dari studi kepustakaan yaitu dengan mempelajari buku-buku yang berkaitan dengan penelitian dan bahan hukum tersier dari kamus, dan ensiklopedia yang mendukung bahan hukum primer (Hanitijo : 11).

Proses pengolahan data yang dilakukan adalah dengan memeriksa, meneliti data sekunder yang diperoleh untuk menjamin apakah data dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan kenyataan, melalui proses *editing* (Hanitijo : 68). Analisis data yang digunakan adalah **analisis data kualitatif**, yaitu menggunakan proses berfikir induktif, dan untuk menguji teknik hipotesis yang dirumuskan sebagai jawaban sementara terhadap masalah yang diteliti (Abdi dan Rianse : 229).

Hasil Dan Pembahasan

Pengertian Nakhoda dapat dilihat dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang angkutan laut. Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa Nakhoda adalah salah seorang yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran menjadi pemimpin tertinggi di kapal dengan tugas, wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan undang-undang. Berdasarkan pengertian di atas, dapat dipahami bahwa Nakhoda berkedudukan sebagai pemimpin tertinggi di kapal. Berdasarkan Pasal 341 KUHD, dalam memimpin Nakhoda diberikan kekuasaan umum atas semua orang yang berada di kapal (pelayar). Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, memberikan pengertian mengenai Nakhoda yang agak berbeda, dimana Nakhoda kapal merupakan seorang yang diberikan jabatan oleh Perusahaan Pelayaran untuk menjadi pimpinan umum di atas kapal. Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi di kapal, pada waktu kapal berlayar di tengah laut bertanggung jawab sepenuhnya terhadap keselamatan dari kapalnya, muatan serta semua inventaris dan perbekalan yang ada di kapal.

Selain itu, Nakhoda juga masih mempunyai tugas yang penting, yaitu sebagai wakil dari pemerintah untuk menjalankan tugas-tugas administrasi serta batas-batas tertentu di atas kapal laut, baik terhadap masalah-masalah internal di kapal sendiri maupun masalah eksternal yang menyangkut hubungan Internasional, misalnya di pelabuhan luar negeri. Beradanya sebuah kapal di tengah-tengah samudera luas atau samudera bebas, pada hakekatnya merupakan segumpal tanah air dari negara bendera pendaftaran kapal dan yang dikibarkan oleh kapal tersebut (Trisnawati : 3). Dari pengertian tersebut dapat dilihat bahwa Nakhoda mempunyai peranan yang penting di kapal, sehingga dalam pengangkatannya harus memenuhi persyaratan baik persyaratan akademis yang mengacu pada ketentuan dalam *Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1978* dengan amandemennya, berupa sertifikat kompetensi dan profesi, sikap dan *attitude*, serta pengalaman kerja sebagai perwira di kapal.

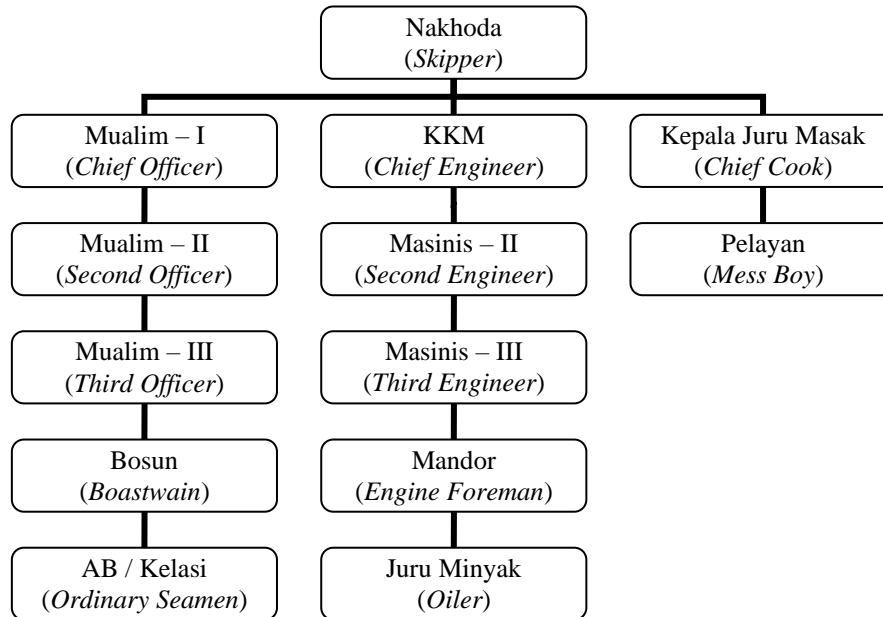
Sebagai Nakhoda kapal yang merupakan tenaga kerja profesional dibidang pelayaran niaga, sudah sepatutnya Nakhoda dalam bertindak dan berbuat, selalu didasarkan pada ketentuan dan kode etik profesinya, dengan tetap menjaga kewibawaan serta mematuhi perintah dan peraturan-peraturan perusahaan, selama tidak menyimpang dari perjanjian kerja lautnya dan undang-undang atau kebiasaan-kebiasaan yang lazim (Rozaimi Jatim dan Abrial : 172-179). Pernyataan ini sesuai dengan yang tertuang dalam Pasal 364 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Menurut Arso Martopo, Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi di kapal, dalam melaksanakan tugas-tugasnya dibantu oleh beberapa orang perwira dan rating yang menjadi bawahannya. Secara singkat akan penulis gambarkan struktur organisasi di kapal dalam bentuk yang paling sederhana, dimana organisasi di kapal dibagi menjadi 3 departemen, yaitu:

1. *deck departement* (bagian geladak)
2. *engine department* (bagian mesin)
3. *cathering departement* (bagian pelayanan dan permakanan)

Berikut ini adalah diagram gambaran struktur organisasi di kapal dalam bentuk yang paling sederhana.

Diagram 1 - Struktur Organisasi di Kapal



Sebagai seorang pemimpin, Nakhoda memiliki tugas sesuai ketentuan yang ada dalam undang-undang yaitu sebagai pemegang kewibawaan umum di atas kapal (Pasal 384, 385, 386 KUHD); sebagai penegak hukum (Pasal 137 (1), 143 (1) UU No. 17 Tahun 2008 dan Pasal 387, 388, 390, 391 dan 394a KUHD); sebagai pencatatan sipil dan Notaris (Pasal 137 (5) UU No. 17 Tahun 2008 dan Pasal 937, dan 947 KUHD); sebagai wakil pemilik muatan (Pasal 369 dan 371 KUHD); dan sebagai wakil perusahaan (Pasal 138 (4) UU No. 17 Tahun 2008).

Nakhoda selain sebagai pemimpin dikapal juga memiliki beberapa kewajiban yang harus ditunaikannya, sesuai dengan ketentuan yang ada dalam peraturan perundangan yaitu melaksanakan keseluruhan tugas dengan baik (Pasal 342 KUHD); mentaati peraturan kelaiklautan, perlengkapan dan pengawakan (Pasal 138 (2) UU No. 17 Tahun 2008 dan Pasal 343 KUHD); memberikan pertolongan di laut (Pasal 158a KUHD); menjaga kepentingan pemilik muatan (Pasal 371 KUHD); mentaati perintah pengusaha kapal selama tidak bertentangan dengan UU (Pasal 364 KUHD) dan beberapa kewajiban yang lainnya sesuai ketentuan UU.

Kewenangan yang diberikan kepada Nakhoda diantaranya adalah untuk memakai bahan makanan penumpang atau muatan untuk permakanan pelayar dalam keadaan darurat (Pasal 357 KUHD); melakukan apa saja dengan kapal, kalau perlu menjual bagian-bagian kapal untuk melengkapinya guna meneruskan pelayaran (Pasal 360, 362 KUHD); untuk melaksanakan tata tertib di kapal terhadap para pelayar, dan menjatuhkan hukuman serta sanksi sesuai dengan undang-undang (Pasal 137 (1) UU No. 17 Tahun 2008, dan Pasal 57, 386, 388, 390, 391, 394, 414 KUHD); mewakili perusahaan pelayaran dalam membuat perjanjian dengan ABK atau buruh (Pasal 397 KUHD); mewakili perusahaan menandatangani konosemen atau *Bill of Lading* (Pasal 505 KUHD) dan beberapa kewenangan lainnya

Begitu rinci dan detail peraturan yang mengatur baik tugas, kewajiban ataupun kewenangan Nakhoda di kapal. Untuk itu, sebagai Nakhoda seharusnya dapat menjadi panutan dan contoh yang baik bagi seluruh ABK yang ada di kapal. Segala perbuatan yang dilakukan Nakhoda adalah merupakan bentuk perbuatan hukum, yang tentunya akan membawa akibat hukum. Berikut ini akan dibahas mengenai akibat hukum dari perbuatan pelanggaran hukum yang dilakukan oleh Nakhoda, dalam kegiatan transaksi ilegal BBM di laut hasil manipulasi operasional kapalnya.

Selama dalam pelayaran, keseluruhan kegiatan operasional kapal, sepenuhnya menjadi tanggung jawab dan kewenangan dari Nakhoda, untuk mengatur dan melaksanakannya. Sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 137 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa Nakhoda memiliki wewenang dalam penegakan hukum dan

bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal serta semua harta benda di kapal. Semua aset perusahaan yang ada di kapal, tentunya menjadi tanggung jawab Nakhoda untuk menjaga dan memeliharanya. Dalam Pasal 40 ayat (1) dari UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya. Sebagai wakil perusahaan maka sudah seharusnya Nakhoda juga bertanggung jawab terhadap barang-barang dan muatan yang ada di kapalnya, termasuk bahan bakar untuk operasional kapal. Pasal 40 ayat (2) UU No.17 Tahun 2008, menjelaskan bahwa perusahaan pelayaran sebagai pengangkut memiliki tanggung jawab penuh terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan mulai dari barang itu diterima sampai diserahkan kembali kepada pemilik barang. Namun dalam beberapa kasus, terjadi penyalah-gunaan wewenang oleh Nakhoda. Nakhoda sebagai wakil pengusaha kapal yang seharusnya menjaga semua aset perusahaan dan pemilik muatan, tetapi terkadang tanggung jawab tersebut diabaikan, karena ada Nakhoda kapal telah bertindak dan berbuat tidak profesional, dengan tidak memperdulikan ketentuan hukum yang berlaku.

Seperti yang terjadi pada tanggal 3 Juni 2014, disekitar jam 05.00 WIB, bertempat di perairan Tanjung Berakit kepulauan Riau, dimana Nakhoda MT. Jelita Bangsa yang berbendera Indonesia, telah bekerja sama dengan Mualim I melakukan penyelundupan di bidang ekspor berupa minyak mentah (*crude oil*) (finance.detik.com). Muatan minyak mentah yang di muat di dermaga PT. Chevron Dumai, seharusnya dibawa ke dermaga UP-VI PT Pertamina Balongan Cirebon, akan tetapi oleh Nakhoda dan Mualim I, minyak tersebut di jual kepada kapal penadah yaitu MT. Ocean Maju di perairan Tanjung Penyusu, Malaysia. Pada saat transfer muatan ini, diketahui oleh kapal patroli Bea Cukai yaitu Kapal BC-9004 dan langsung minta agar kegiatan segera di hentikan, karena kegiatan transfer muatan minyak mentah ini tanpa ada pemberitahuan/ dokumen ekspor. Oleh Tim Patroli BC-9004, kedua kapal tersebut dibawa menuju dermaga Ketapang di kantor wilayah DJBC Kepulauan Riau. Dari hasil pemeriksaan diketahui bahwa sudah terjadi penggelapan atas muatan dari kapal MT. Jelita Bangsa yang di transfer ke MT. Ocean Maju sebanyak 761,531 *metric ton crude oil*. Perbuatan ini merupakan tindak kejahatan profesi dan diancam pidana dalam Pasal 102A huruf (a) UU RI No. 17 Tahun 2006 tentang perubahan atas UU No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP.

Kasus ini disidangkan di Pengadilan Tanjung Balai Karimun pada hari Selasa, tanggal 24 Februari 2015, dan telah ditetapkan dalam Putusan Pengadilan Negeri Tanjung Balai Karimun Nomor:131/Pid.Sus/2014/PN.Tbk oleh Majelis Hakim, dengan memperhatikan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP) dan Pasal 102A huruf (a) UU Nomor 17 Tahun 2006, tentang perubahan atas UU Nomer 10 Tahun 1995 tentang Kepabeananan jo. Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP, dinyatakan terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana secara bersama-sama melakukan penyelundupan di bidang ekspor. Untuk Nakhoda dijatuhi pidana Penjara selama 2 (dua) tahun 6 (enam) bulan dikurangi masa tahanan dan pidana denda sebesar Rp. 100.000.000,- (seratus juta rupiah). Apabila pidana denda tidak dibayar maka sebagai gantinya adalah pidana kurungan selama 2 (dua) bulan. Sedangkan Mualim I dijatuhi pidana Penjara selama 2 (dua) tahun dikurangi masa tahanan dan pidana denda sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah). Apabila pidana denda tidak dibayar maka sebagai gantinya adalah pidana kurungan selama 2 (dua) bulan.

Kasus lain terjadi pada tanggal 4 Februari 2015 (merdeka.com Kamis, 5 Februari 2015), Nakhoda kapal MV. Batam Fast bersama dengan Kepala Kamar Mesin (KKM), dibantu dengan anak buah kapal lainnya, telah melakukan perbuatan dengan menjual minyak yang seharusnya digunakan sebagai operasional kapal, di dermaga *ferry international* Sekupang kota Batam. Kejadian ini diketahui dan akhirnya di tangkap tangan oleh pihak kepolisian perairan Sekupang. Atas kejadian ini Nakhoda dan KKM kapal, dapat dijerat dengan Pasal 374 juncto 372 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dan atau pasal 53 huruf d Undang-Undang Nomor 22 tahun 2001 tentang Minyak dan Gas.

Penjualan BBM ilegal di laut juga terjadi di perairan Tanjung Sauh Kabil kota Batam, seorang Nakhoda dan KKM, telah melakukan perbuatan hukum yaitu memanfaatkan jabatannya untuk memperoleh keuntungan atau uang. Bermula pada hari Sabtu tanggal 7 Desember 2019 sekira jam 07.00 WIB, pada saat kapal TB. BSP III berlabuh di Perairan Tanjung Sauh Kabil, sambil menunggu antrian untuk bersandar di Pelabuhan CPO Kabil, KKM Kapal TB. BSP III hendak menjual bahan bakar minyak jenis solar kepada seorang pembeli di daerah Kabil tersebut yaitu Sdr.(E), dengan harga Rp. 4.000,- (Empat Ribu Rupiah) per liter, dan setelah mendengar penawaran Sdr.(E) tersebut KKM menemui Nakhoda Kapal TB. BSP III dan ABK kapal lainnya yang ada di kapal. Nakhoda dan KKM dengan menggunakan jabatannya telah mengajak para ABK untuk mensepakati melakukan perbuatan menjual minyak solar tersebut kepada Sdr.(E) sebagai pembelinya, dan dijawab semuanya ABK dengan kata sepakat atau setuju melakukan transaksi tersebut. Bahan Bakar Minyak jenis solar sebanyak 7.680 (tujuh ribu enam ratus delapan puluh) liter, yang ada di Kapal BSP III milik PT. BSP dijual tanpa seizin atau sepengetahuan pemilik kapal dan perbuatan ini dilakukan dengan sengaja oleh Nakhoda dan KKM kapal TB. BSP III. Kejadian ini diketahui oleh Petugas Badan Keamanan Laut Republik Indonesia yang sedang melakukan patroli pada tanggal yang sama jam 22.15 WIB. Perbuatan tindak kejahatan ini dapat diancam pidana sesuai dengan ketentuan Pasal 374 Jo Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHPidana dengan ancaman pidana penjara paling lama 4 tahun atau denda Rp 30 miliar serta ketentuan Pasal 53 huruf d Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi.

Dan tentunya kasus-kasus seperti diatas masih banyak lagi terjadi di perairan Indonesia. Penjualan BBM di kapal kadang dilakukan oleh beberapa pelaut Indonesia, khususnya mereka yang bekerja di kapal berjenis *tug boat*, *ferry* cepat, atau *tanker*, baik *crude oil*, *palm oil*, *diesel oil* ataupun kapal-kapal *bunker*. Hal ini merupakan bentuk keprihatinan, betapa nurani dan kepercayaan yang diberikan oleh pihak pengusaha pelayaran, telah diabaikan dan dikalahkan oleh kepentingan pribadi.

Dari maraknya kasus penjualan muatan minyak dan BBM di kapal, tentu tidak dapat dilakukan oleh satu orang saja. Dengan jumlah kru yang tidak banyak, serta lingkungan yang terbatas, kegiatan ini pasti diketahui oleh kru yang lainnya dan tidak menutup kemungkinan juga pasti diketahui oleh Nakhoda. Cara dan motif yang paling sering dilakukan oleh Nakhoda dan para ABK kapal Indonesia dalam melakukan penyimpangan tersebut, diantaranya dengan memanipulasi perhitungan bahan bakar yang digunakan dalam operasional kapal (kompasiana, 18 Januari 2010). Dalam pelayaran ataupun pada saat kapal sedang berlabuh biasanya kebutuhan bahan bakar kapal sudah bisa dihitung setiap harinya. Perusahaan telah menetapkan ketentuan jumlah konsumsi pemakaian bahan bakar untuk setiap 24 jam dari penggunaan mesin di kapal, baik untuk mesin induk (*main engine*), mesin bantu (*auxiliary engine*) atau mesin pemanas (*boiler*). Kepala kamar mesin (KKM) selaku orang yang bertanggung jawab terhadap pemakaian BBM di kapal, melakukan kerjasama dengan Nakhoda untuk memanipulasi penggunaan BBM.

Laporan-laporan konsumsi harian penggunaan BBM di kapal dibuat tidak sesuai dengan yang sebenarnya. Dalam pelayaran KKM akan menurunkan putaran RPM mesin induk, sehingga konsumsi pemakaian BBM menjadi berkurang dari yang telah di tentukan oleh perusahaan. Hal ini akan berakibat menurunnya kecepatan kapal, sehingga kapal menjadi terlambat tiba di pelabuhan tujuan. Untuk itu seorang Nakhoda membantunya dengan menyampaikan laporan ke perusahaan pelayaran bahwa kondisi cuaca sedang tidak bersahabat, sehingga kecepatan kapal menurun dari yang semestinya. Laporan pemakaian BBM tetap dilaporkan sesuai dengan konsumsi pada putaran RPM maksimal. Belum lagi untuk mesin bantu seperti generator, terkadang yang digunakan hanya satu mesin bantu, tetapi dengan alasan adanya pekerjaan tambahan yang membutuhkan penambahan energi atau tenaga yang besar, dilaporkan bahwa generator yang digunakan adalah 2 unit atau bahkan 3 unit. Sedangkan pekerjaan tersebut sebenarnya tidak pernah dilakukan. Penghematan penggunaan BBM yang didapat dari hal ini kemudian dikumpulkan diberberapa tangki penampungan yang ada di kapal, dan kemudian dijual. Untuk penipuan jenis ini, nominalnya tidaklah terlalu besar, tergantung dari besar kecilnya *horse power* atau tenaga kuda dari mesin kapal, kira-kira dapat menyimpan sekitar 3 sampai dengan 5 ton atau sekitar 3,615 sampai dengan 6.024 liter perbulannya. Apabila berat jenis solar adalah 0,83 kg/liter. Apabila 1 liter minyak dihargai dengan Rp.6.000,- maka sudah barang tentu Nakhoda dan ABK akan mendapatkan Rp.21 juta sampai dengan Rp.36 juta dalam sekali penjualan. Hasil tersebut dibagi sesuai dengan tingkatan jabatan dan jumlah kru yang ada di kapal.

Manipulasi penggunaan bahan bakar dalam operasional kapal MV. Batam Fast, dilakukan oleh Nakhoda dan KKM kapal. Dalam kasus ini keduanya telah terbukti bersalah, yaitu terbukti menjual BBM Solar yang merupakan bahan bakar untuk operasional kapal, sebanyak 600 liter dan perbuatan ini merupakan perbuatan yang tidak mendukung pemerintah, dalam pemberantasan penyalahgunaan BBM. Semua unsur dari dakwaan Penuntut Umum, dinyatakan telah melanggar Pasal 53 huruf d UU No. 22 Tahun 2001, tentang minyak dan gas bumi Jo Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP, bahwa para terdakwa telah melakukan, menyuruh melakukan dan yang turut serta melakukan niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 UU No. 22 Tahun 2001, tanpa izin usaha niaga telah terpenuhi, maka para terdakwa dinyatakan telah terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana. Atas perbuatan ini maka para terdakwa dituntut dengan pidana penjara masing-masing selama 2 (dua) tahun dikurangi selama mereka terdakwa berada dalam tahanan, dengan perintah agar mereka terdakwa tetap ditahan, serta menjatuhkan pidana denda sebesar Rp.5.000.000,- (lima juta rupiah) subsidair 4 (empat) bulan kurungan.

Didalam persidangan yang dipimpin oleh Cahyono, SH., MH., selaku Hakim Ketua, para terdakwa yaitu Nakhoda dan KKM di jatuhi hukuman atas putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor. 296/Pid.B/2015/PN.Btm dengan amar putusan menyatakan bahwa Nakhoda dan KKM sebagai terdakwa dan terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana secara bersama-sama melakukan niaga bahan bakar solar tanpa memiliki izin usaha niaga dan menjatuhkan pidana terhadap terdakwa dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dikurangi masa tahanan. Selain itu PN Batam juga memerintahkan terdakwa tetap berada dalam tahanan ditambah pidana denda terhadap keduanya sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah dan jika denda tidak dibayar maka diganti dengan pidana penjara selama 2 (dua) bulan lamanya. Putusan pengadilan ini lebih ringan dari tuntutan yang didakwakan oleh penuntut umum dikarenakan beberapa pertimbangan, yaitu pertimbangan yang memberatkan bahwa, perbuatan terdakwa tidak mendukung pemerintah dalam pemberantasan penyalahgunaan BBM dan terdakwa dalam memberikan keterangan berbelit-belit dalam persidangan, sedangkan pertimbangan yang meringankan dakwaan adalah bahwa terdakwa belum pernah dihukum dan terdakwa bersikap sopan selama di persidangan.

Kejahatan lainnya dalam penjualan BBM ilegal ini seperti yang dilakukan oleh Nakhoda dan KKM TB.BSP III, milik PT.BSP. Dari hasil penjualan ini langsung dibagi dua dengan Nakhoda dan anak buah kapal (biasanya pihak kapal mendapatkan kurang lebih sepertiga bagian). Bisa dibayangkan kalau sebuah kapal berkapasitas 10.000 liter minyak (ini hanya kapal kecil untuk ukuran normalnya), menjual minyak seharga 6 ribu rupiah per liternya. Berarti

pertransaksi pihak kapal akan mendapatkan 60 juta rupiah, yang langsung dibagi sesuai dengan tingkat jabatan dan jumlah ABK nya. Menimbang, bahwa berdasarkan alat bukti dan barang bukti yang diajukan diperoleh fakta-fakta hukum benar telah terjadi tindak pidana penggelapan dalam jabatan dan pelakunya adalah Nakhoda dan KKM TB.BSP III, pada hari Sabtu tanggal 7 Desember 2019 sekira jam 22.15 WIB di Perairan Tanjung Sauh Kabil Batam. Penjualan ilegal BBM ini juga melibatkan kapal penadah yaitu KM.Anugerah Brothers sebagai pembeli.

Perbuatan yang demikian ini merupakan suatu bentuk penipuan kepada pihak perusahaan, negara dan rakyat, melalui sebuah konspirasi dan manipulasi dan merupakan perbuatan telah merugikan orang lain (perusahaan). Nakhoda yang seharusnya bertindak dan berbuat untuk melindungi aset dan harta perusahaan, tetapi justru melakukan perbuatan yang merugikan perusahaan bahkan juga negara. Dalam persidangan Penuntut Umum mengajukan tuntutan kepada majelis hakim agar menjatuhkan hukuman dengan pidana penjara masing-masing selama 7 (tujuh) bulan penjara, dikurangi selama para terdakwa berada dalam tahanan sementara, dengan perintah agar para terdakwa tetap ditahan, dikarenakan terdakwa telah terbukti bersalah secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana turut serta melakukan Penggelapan dalam jabatan sebagaimana diatur dalam dakwaan kesatu Pasal 374 Jo pasal 55 ayat (1) ke - 1, KUHP.

Memperhatikan, Pasal 374 Jo pasal 55 ayat (1) ke - 1 KUHP, dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan, maka pengadilan menjatuhkan putusan sesuai putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor. 120/Pid.B/2020/PN Btm, telah mengadili dan memutuskan bahwa Nakhoda dan KKM sebagai terdakwa dinyatakan terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana turut serta melakukan penggelapan dalam jabatan, dan menjatuhkan pidana penjara selama 6 (enam) bulan dan menetapkan para terdakwa tetap berada dalam tahanan.

Amar putusan ini lebih ringan dari tuntutan yang diajukan oleh Penuntut Umum, dikarenakan beberapa pertimbangan hukum selama persidangan yaitu, pertimbangan keadaan yang memberatkan dimana para terdakwa telah merugikan orang lain dan pertimbangan keadaan yang meringankan yaitu para terdakwa mengakui terus terang perbuatannya dan tidak berbelit-belit di persidangan.

Untuk mengantisipasi agar kejadian demikian tidak terulang kembali, maka sebaiknya pihak perusahaan melakukan pemeriksaan dan perhitungan secara detail terhadap penggunaan BBM di kapal, dan meminta pihak kapal untuk melaporkan secara detail setiap hari. Pemeriksaan terhadap kondisi tangki-tangki penyimpanan BBM di kapal, dilakukan dengan cara pengukuran pada saat kapal berada di pelabuhan, sehingga kemungkinan untuk menyelundupkan atau menyimpan sisa-sisa BBM akan dapat diketahui lebih awal. Untuk itu perlu adanya sosialisasi secara intensif terutama pada saat sebelum menandatangani PKL kepada para Nakhoda dan ABK kapal, mengenai perbuatan atau hal-hal yang merupakan pelanggaran hukum sehingga pemahaman hukum dan sanksi-sanksinya, dapat dimengerti dan dipahami oleh Nakhoda dan ABK kapal.

Kesimpulan

Nakhoda memiliki wewenang dalam penegakan hukum dan bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal serta menjaga dan memelihara semua inventaris di kapal. Namun, terkadang tanggung jawab tersebut diabaikan, karena ada beberapa Nakhoda kapal telah bertindak yang tidak seharusnya dan berbuat tidak profesional, dengan tidak memperdulikan ketentuan hukum yang berlaku. Penjualan BBM dan muatan secara ilegal di kapal merupakan suatu bentuk kejahatan konspirasi yang dilakukan oleh Nakhoda, ABK kapal dan tentunya pihak/oknum yang tidak bertanggung jawab di darat sebagai penjual ataupun pembeli.

Perbuatan yang demikian ini merupakan suatu bentuk penipuan kepada pihak perusahaan, negara dan rakyat, melalui sebuah konspirasi dan manipulasi dan merupakan perbuatan telah merugikan orang lain (perusahaan). Nakhoda yang seharusnya bertindak dan berbuat untuk melindungi aset dan harta perusahaan sebagaimana amanah yang diberikan kepadanya, tetapi justru melakukan perbuatan yang merugikan perusahaan bahkan juga negara. Sudah sepatutnya apabila pelakunya dijatuhi hukuman sesuai dengan ketentuan pidana, sebagai bentuk kejahatan profesi yang dilakukannya.

Daftar Pustaka

Buku:

- Abdi, Rianse, (2009), *Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi (Teori Dan Aplikasi)*, Bandung, CV. Alfabeta Bandung.
- Anis Ilham: Pranata, (2005), *Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut*, Bandung, Bandung Alumni.
- Arso Martopo, *Materi Kuliah Hukum Maritime*, Jakarta, Balai Besar Pendidikan, Penyegaran dan Peningkatan Ilmu Pelayaran.
- Bakti Trisnawati, (2004), *Sari Kuliah Hukum Laut*, Semarang, Fakultas Hukum UNTAG Semarang.

- H. Nana Sudjana, H. Awal Kusumah, (2000), *Proposal Penelitian di Perguruan Tinggi*, Bandung, Sinar Baru Algensindo.
- H. Ishaq, (2017), *Metode Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi, Tesis, serta Disertasi*, Bandung, CV.Afabeta Bandung.
- Herman Susetyo, (2010), *Tanggung Jawab Nakhoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang dan Barang Melalui Laut di Indonesia*, MMH. Jilid 39 No.1.
- Krismiarsi, (2018), *Hand out Metode Penelitian Hukum*, UNTAG Semarang, Semarang.
- Nur Yanto, (2014), *Memahami Hukum Laut Indonesia*, Jakarta, Mitra Wacana Media.
- Rozaimi Jatim & Abrial, (2009), *Undang-Undang Perkapalan*, Jakarta, Riuneka Cipta.

Undang-Undang/ Peraturan/ Putusan Pengadilan:

- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981, tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP).
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001, tentang Minyak dan Gas.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2006, tentang Perubahan Atas UU No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.
- Putusan Pengadilan Negeri Tanjung Balai Karimun Nomor. 131/Pid.Sus/2014/PN.Tbk, hari Selasa, 24 Februari 2015.
- Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor. 296/Pid.B/2015/PN.Btm, hari Senin, tanggal 13 Juli 2015.
- Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor. 120/Pid.B/2020/PN.Btm, hari Senin, tanggal 27 April 2020.

Jurnal Ilmiah:

- Angela Claresta Foek, (2019), *Penjualan BBM Illegal di dalam Kapal Laut Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001*, *Jurnal Law and Justice*, Vol.4, No. 2, 2019, pp.93-100.
- <https://www.finace.detik.com>. penyelundupan minyak terbesar dalam sejarah ditangkap siapa pemilik tankernya