

Jurnal Media Hukum

Vol. 11 Nomor 2, September 2023

Doi : 10.59414/jmh.v11i2.585

Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Usaha Jasa Terkait, Khususnya Bongkar Muat Barang Yang Tidak Memiliki Perizinan di Wilayah Terminal Khusus Berdasarkan Undang Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Andi Munafri DM¹, Rudi H. Suleman²

¹ *Jurusan Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Tompotika, Luwuk, Indonesia*
*munafri_recht@yahoo.com

Article

Kata kunci:
Pertanggungjawaban
Pidana; Pelaku Usaha
Jasa; Perizinan.

Abstrak

Penelitian ini menganalisis tanggungjawab Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) dalam pengaturan dan pengawasan usaha bongkar muat barang di wilayah terminal khusus, serta pertanggungjawaban pidana Pelaku Usaha Bongkar Muat Barang dalam melakukan kegiatan usaha di terminal khusus yang tidak memiliki perizinan. Adapun hasil penelitian ditemukan bahwa KUPP mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga Pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Kegiatan dalam hal keselamatan dan keamanan dilaksanakan oleh Syahbandar sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri Perhubungan dan memiliki kewenangan menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Pelanggaran terhadap perizinan jasa usaha bongkar muat barang berdasarkan Undang-Undang Pelayaran dapat diancam pidana. Keberadaan terminal khusus wajib memiliki perizinan, jika terminal khusus tidak memiliki perizinan maka dapat dipidana. Ancaman pidana dapat juga dikenakan kepada orang yang karena jabatannya bertanggungjawab untuk mengatur dan mengawas kegiatan usaha terkait termasuk bongkar muat di wilayah terminal khusus, orang yang karena jabatannya berwenang dan bertanggungjawab melakukan pengawasan terhadap kegiatan usaha di terminal khusus dan menyalahgunakan kewenangan dapat diancam pidana berdasarkan Undang-Undang Pelayaran.

Keywords:

Criminal Liability;
Service Business Actors;
Licensing

Abstract

This research analyzes the responsibilities of the Head of the Port Management Unit (KUPP) in regulating and supervising the loading and unloading business of goods in special terminal areas, as well as the criminal responsibility of Loading and Unloading Business Actors in carrying out business activities in special terminals that do not have permits. The results of the research found that the KUPP has the task of carrying out the regulation, control and supervision of port activities, shipping safety and security at ports, as well as the provision and/or service of port services that have not yet been operated commercially. The Port Management Unit is a Government institution at the port as an authority that carries out the functions of regulating, controlling, supervising port activities, and providing port services for ports that are not yet commercially operated. Activities in terms of safety and security are carried out by the Harbor Master as a government official at the port who is appointed by the Minister of Transportation and has the authority to carry out and supervise the fulfillment of statutory provisions to ensure shipping safety and security. Violations of business permits for loading and unloading goods based on the Shipping Law may be punishable by crime. The existence of a special terminal must have a permit, if a special terminal does not have a permit then it can be punished. Criminal threats can also be imposed on people who because of their position are responsible for regulating and supervising related business activities including loading and unloading in the special terminal area. People who because of their position have the authority and responsibility to supervise business activities at special terminals and abuse their authority can be threatened with criminal penalties under the Law. Invite Cruise.

PENDAHULUAN

Transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Menyadari pentingnya peran transportasi tersebut, angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah, dan efisien.

Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan perannya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia. Mengingat penting dan strategisnya peranan angkutan laut

yang menguasai hajat hidup orang banyak maka keberadaannya dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.¹

Dalam perjalanan waktu, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran telah diganti karena telah terjadi berbagai perubahan paradigma dan lingkungan strategis, baik dalam sistem ketatanegaraan Indonesia seperti penerapan otonomi daerah atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi. Sejatinya, pengelolaan pelabuhan merupakan persoalan yang rumit dan membutuhkan pengaturan yang teknis dan mendetail. Kompleksnya persoalan dan besarnya potensi pelabuhan di Indonesia, khususnya di daerah-daerah tidak disertai dengan pemahaman pemangku kewenangan atas pengaturan yang tegas, konsisten, sistematis dan berorientasi pada peningkatan Pendapatan Asli Daerah.

Untuk menjamin terselenggaranya pelayaran secara tertib, aman, nyaman, dan selamat maka, di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di atur mengenai fungsi, tugas, tanggung jawab dan wewenang Syahbandar. Dalam Pasal 1 ayat (56) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dinyatakan bahwa syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi masyarakat dan daerah. Jadi dapat dikatakan bahwa syahbandar mempunyai otoritas tertinggi dalam melakukan pengawasan kegiatan kepelabuhanan.²

Keberadaan investasi yang ada di daerah tentunya membutuhkan sarana transportasi laut untuk lalu lintas transportasi dan bongkar muat barang kebutuhan investasi. Olehnya itu apabila kapasitas pelabuhan yang ada tidak memadai untuk menunjang kebutuhan teknis investasi, maka sesuai Undang-Undang Pelayaran diberikan hak kepada pihak perusahaan yang berinvestasi untuk mengadakan terminal khusus, yang tentunya wajib memiliki perizinan yang sudah ditentukan. Di sisi lain, kegiatan pelayaran di wilayah pelabuhan maupun di wilayah terminal khusus merupakan kegiatan usaha pokok yang pengelolaannya juga sudah diatur dalam berbagai peraturan perundnag-undangan. Namun hal yang menarik pula untuk dianalisis mengenai adanya peluang Usaha jasa Terkait diwilayah pelabuhan ataupun terminal khusus.

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Pasal 31, terdapat 11 (sebelas) jenis Usaha Jasa Terkait di wilayah pelabuhan termasuk dapat dilakukan pula di wilayah terminal khusus, diantaranya adalah bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, tally mandiri, depo peti kemas,

¹ M Aldila Siregar, 'Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Dalam Pelanggaran Wewenang Jabatan Perspektif Hukum Pidana Dan Hukum Pidana Islam', *Jurnal Interpretasi Hukum*, 4.2 (2023), 377-84.

² Aldin, 'Pertanggungjawaban Pidana Oknum Syahbandar Dalam Tindak Pidana Penyalahgunaan Wewenang Di Bidang Pelayaran', *Halu Oleo Legal Research. Faculty of Law, Halu Oleo University Kendari, Southeast Sulawesi, Indonesia.*, Volume 1 I (2019), 246.

pengelolaan kapal (ship management), perantara jual beli dan/atau sewa kapal (ship broker), keagenan Awak Kapal (ship manning agency), keagenan kapal dan perawatan dan perbaikan kapal (ship repairing and maintenance). Salah satu jenis Usaha Jasa Terkait tersebut adalah Usaha Bongkar Muat Barang. Ketentuan Usaha Bongkar Muat Barang telah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran. Namun Undang-Undang tersebut belumlah cukup untuk mengatur teknis pengelolaannya. Olehnya itu Pemerintah telah memberlakukan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 Tentang Terminal Khusus Dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri. Namun, aturan tersebut belum pula dapat memberikan pengaturan secara teknis mengenai kegiatan Usaha Bongkar Muat barang khususnya di wilayah terminal khusus. Mengingat bahwa kegiatan kepelabuhanan sangat rumit dan kompleks, maka selanjutnya khusus kegiatan usaha bongkar muat barang, melalui kementerian perhubungan telah diberlakukan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal *Jo*. Peraturan Menteri Perhubungan No 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal pada pokoknya berdasarkan aturan tersebut menegaskan bahwa “setiap Perusahaan bongkar muat barang yang akan melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang wajib memiliki perizinan usaha bongkar muat barang dan memenuhi syarat administrasi dan syarat teknis”.

Hal yang menarik untuk di analisis adalah adanya ketentuan sanksi pidana bagi kegiatan usaha bongkar muat yang tidak memiliki perizinan sesuai ketentuan yang berlaku, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Pelayaran Pasal 290 bahwa Setiap orang yang menyelenggarakan usaha jasa terkait tanpa memiliki izin usaha dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah). Izin merupakan keputusan tata usaha negara yang berisi pengaturan mengenai kegiatan yang dapat atau tidak dapat dilakukan oleh masyarakat. Namun, berdasarkan Undang-Undang pelayaran Pasal 290 tersebut kegiatan usaha bongkar muat tanpa perizinan merupakan tindak pidana. Seolah terjadi pergeseran dari pelanggaran administrasi menjadi tindak pidana, itupun tindak pidana yang dilakukan berhubungan dengan perizinan yang juga jika menyangkut kegiatan Usaha Bongkar Muat Barang sudah diatur tegas wajib dilaksanakan oleh Badan Hukum. Hal tersebut menjadi kajian yang menarik pula mengenai sanksi pidana terhadap badan hukum/korporasi dalam hal ini Perusahaan Bongkar Muat Barang.

Dari uraian latar belakang di atas, penulis melakukan penelitian khususnya menyangkut pertanggungjawaban pidana terhadap kegiatan bongkar muat barang di wilayah terminal khusus, dengan fokus permasalahan tentang tanggungjawab Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) dalam Pengaturan Dan Pengawasan Usaha Bongkar Muat Barang di wilayah Terminal Khusus, serta pertanggungjawaban pidana Pelaku Usaha Bongkar Muat Barang dalam

melakukan kegiatan usaha di terminal khusus yang tidak memiliki perizinan. Penelitian ini bertujuan menganalisis, memahami dan menemukan bentuk tanggungjawab KUPP dalam Pengaturan Dan Pengawasan Usaha Bongkar Muat Barang di wilayah Terminal Khusus, serta menganalisis, memahami dan menemukan bentuk pertanggungjawaban pidana Pelaku Usaha Bongkar Muat Barang dalam melakukan kegiatan usaha di terminal khusus yang tidak memiliki perizinan.

METODE

Tipe penelitian ini adalah penelitian hukum normatif (penelitian kepastasaan), yaitu suatu penelitian dengan menggunakan pendekatan kepastasaan, dengan melihat pendapat para pakar hukum, asas-asas hukum dan peraturan perundang-undangan yang terkait. Adapun sumber bahan hukum penelitian ini adalah bahan hukum primer berupa asas-asas hukum dan peraturan perundang-undangan yang memiliki relevansi dengan obyek permasalahan penelitian. Bahan hukum sekunder berupa pendapat para pakar hukum, teori hukum yang memiliki relevansi dengan obyek pembahasan permasalahan dan bahan hukum tersier pada pokoknya merupakan bahan hukum yang menjadi pendukung dari bahan-bahan hukum primer dan sekunder. Setelah bahan hukum telah dikumpulkan, kemudian penulis melakukan analisis terhadap bahan hukum tersebut. Analisis yang penulis lakukan secara kualitatif dan penulis akan deskripsikan secara sistematis.

PEMBAHASAN

Tanggungjawab Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan Dalam Pengaturan Dan Pengawasan Usaha Bongkar Muat Barang di wilayah Terminal Khusus berdasarkan Undang-Undnag Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Tanggung jawab merupakan salah satu dari beberapa sikap yang menjadi nilai-nilai dalam pendidikan karakter. Tanggung jawab yaitu sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan dan diperkarakan. Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.³ Menurut Abu dan Munawar tanggung jawab merupakan perbedaan antara benar dan yang salah, yang boleh dan yang di larang, yang dianjurkan dan yang di cegah, yang baik dan yang buruk, dan sadar bahwa harus menjauhi segala yang bersifat negatif dan

³ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia & Perkembangannya* (Sofmedia, 2012).

mencoba membina diri untuk selalu menggunakan hal-hal yang positif.⁴ Jadi sejak itu mulai dapat melakukan apa yang dimengertikannya. Tanggung jawab yaitu memiliki penguasaan diri, mampu melaksanakan tugas dengan baik secara individu maupun kelompok, dan memiliki akuntabilitas yang tinggi.⁵

Secara etimologis, tanggung jawab hukum atau liability seringkali dipertukarkan dengan responsibility. Liability merupakan istilah hukum yang meluas yang menunjuk hampir semua karakter resiko atau tanggung jawab, yang pasti yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual dan potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang dengan segera atau pada masa yang akan datang. Responsibility berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas kewajiban, dan termasuk putusan, ketrampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggungjawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah liability menunjuk pada pertanggung jawaban hukum, sedangkan responsibility menunjuk pada pertanggung jawaban politik.⁶

Undang-Undang Pelayaran Pasal 1 angka 27, diatur bahwa Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial. Selanjutnya untuk melaksanakan ketentuan Pasal 19, Pasal 29, Pasal 36, Pasal 67, Pasal 86, Pasal 93, Pasal 104, Pasal 109, Pasal 153, dan Pasal 161 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Nomor : PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Pasal 1 angka 11 diatur bahwa Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga Pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan sebagaimana ketentuan dalam Pasal 80 ayat (3) Undang-Undang Pelayaran. Kegiatan dalam hal keselamatan dan keamanan dilaksanakan oleh Syahbandar sebagaimana ketentuan dalam Pasal 80 ayat (4) Undang-Undang Pelayaran. Pasal 1 angka 56

⁴ Muhammad Ainul Syamsu and M H SH, *Pergeseran Turut Serta Melakukan Dalam Ajaran Penyertaan: Telaah Kritis Berdasarkan Teori Pemisahan Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana* (Kencana, 2015).

⁵ Fatchul Mu'in and Rizky Amelia, 'Unraveling English Department Students' Perception of Using e-Learning', *Arab World English Journal (AWEJ) Special Issue on CALL*, 4, 2018.

⁶ Ridwan Hr, 'Hukum Administrasi Negara Edisi Revisi', *Jakarta: RajaGrafindo Persada*, 2014.

Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri Perhubungan dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.⁷ Sedangkan kegiatan pemerintahan dalam hal kepabeanaan, keimigrasian dan kekarantinaaan dilakukan oleh lembaga yang berwenang berdasarkan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan sebagaimana dinyatakan dalam ketentuan Pasal 80 ayat (4) Undang-Undang Pelayaran. Kemudian dalam kegiatan perusahaan dilakukan oleh pemerintah yang dapat bekerjasama dengan Badan Usaha Pelabuhan dan/atau orang perseorangan warga negara. Pasal 81 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa penyelenggara pelabuhan yang melaksanakan kegiatan pemerintah dalam hal pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yaitu terdiri atas Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan yang akan dijelaskan lebih lanjut dalam subbab berikut :

- 1) Otoritas Pelabuhan. Pasal 81 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa Otoritas Pelabuhan dibentuk pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Otoritas Pelabuhan dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan sebagaimana ketentuan dalam Pasal 82 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran. Tugas dan tanggung jawab Otoritas Pelabuhan dalam melaksanakan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan mempunyai tugas dan tanggung jawab sebagaimana ketentuan dalam Pasal 83 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Pelayaran :
 - a. Menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan.
 - b. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan jaringan jalan.
 - c. Menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
 - d. Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
 - e. Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan.
 - f. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
 - g. Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

⁷ Nono Darsono, Yasin Muhammad Syibli, and Muhammad Akmal Fajar, 'Peranan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Izin Pembangunan Terminal Khusus', *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 3.2 (2021), 41-49.

- h. Menjamin kelancaran arus barang
- i. Melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, Otoritas Pelabuhan mempunyai wewenang sebagai berikut :

- a. Mengatur dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan.
 - b. Mengawasi penggunaan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
 - c. Mengatur lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal.
 - d. Menetapkan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.
- 2) Unit Penyelenggara Pelabuhan. Pasal 81 ayat (3) Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa Unit Penyelenggara Pelabuhan dibentuk pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Unit Penyelenggara Pelabuhan dapat merupakan Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah dan Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah. Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, sedangkan Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah bertanggung jawab kepada Gubernur atau Bupati/Walikota. Tugas dan tanggung jawab Unit Penyelenggara Pelabuhan diatur dalam ketentuan Pasal 87 Undang-Undang Pelayaran yang menyatakan sebagai berikut :
- a. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, dan alur-pelayaran.
 - b. Menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
 - c. Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
 - d. Memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan.
 - e. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
 - f. Menjamin kelancaran arus barang.
 - g. Menyediakan fasilitas pelabuhan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan dipimpin oleh seorang Kepala. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) Kelas, terdiri atas :

- 1) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I.

- 2) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II.
- 3) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III.

Tugas dan Fungsi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.

Dalam melaksanakan tugas di atas, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

- 1) Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.
- 2) Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran.
- 3) Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan.
- 4) Pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan.
- 5) Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan.
- 6) Penjaminan keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
- 7) Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.
- 8) Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 9) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Wilayah Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, sebagaimana telah diatur Wilayah Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai berikut :

- 1) Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan dapat dibentuk wilayah kerja sesuai kebutuhan berdasarkan analisis organisasi dan beban kerja.
- 2) Wilayah Kerja adalah satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang membawahnya.
- 3) Wilayah Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan mempunyai tugas melakukan kegiatan pemberian pelayanan lalu lintas dan angkutan laut, keamanan dan keselamatan peiyaran di perairan pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut.

Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, sebagaimana telah diatur Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai berikut :

- 1) Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan bertindak selaku Syahbandar sebagai penyelenggara fungsi koordinasi tertinggi di pelabuhan.
- 2) Dalam melaksanakan tugasnya, Para Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, Kepala Subbagian, Kepala Seksi dan petugas serta pejabat fungsional wajib menerapkan prinsip koordinasi, integrasi dan sinkronisasi, baik dalam lingkungan masing-masing maupun antar satuan organisasi di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sesuai dengan tugas masing-masing.
- 3) Setiap pimpinan satuan organisasi wajib mengawasi bawahannya masing-masing dan apabila terjadi penyimpangan agar mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- 4) Setiap pimpinan satuan organisasi di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan bertanggungjawab memimpin dan mengkoordinasikan bawahannya masing-masing dan memberikan bimbingan serta petunjuk bagi pelaksanaan tugas bawahannya.
- 5) Setiap pimpinan satuan organisasi wajib mengikuti dan mematuhi petunjuk serta bertanggungjawab kepada atasan masing-masing dan menyampaikan laporan secara berkala tepat pada waktunya.
- 6) Setiap laporan yang diterima oleh pimpinan satuan organisasi dari bawahan wajib diolah dan dipergunakan sebagai bahan untuk penyusunan laporan lebih lanjut dan untuk memberikan petunjuk kepada bawahan.
- 7) Dalam menyampaikan laporan kepada atasan, tembusan laporan wajib disampaikan kepada satuan organisasi lain yang secara fungsional mempunyai hubungan kerja.
- 8) Dalam melaksanakan tugasnya, setiap pimpinan satuan organisasi dibantu oleh kepala satuan organisasi di bawahnya dan dalam rangka bimbingan kepada bawahan masing-masing wajib mengadakan rapat secara berkala.

Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses forwarding (pengiriman) barang, yang dimaksud dengan kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal lalu menyusunnya di dalam gudang atau stockpile atau container. Sedangkan untuk Lingkup kegiatan bongkar muat meliputi:⁸

- 1) Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat dari dermaga tongkang/truk kedalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka dengan menggunakan derek palka atau Derek darat.

⁸ Edi Hidayat and others, 'Tectonic Geomorphology of the Karangsambung Area, Central Java, Indonesia', *Rudarsko-Geološko-Naftni Zbornik*, 36.4 (2021), 85-105.

- 2) Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (ex tackle) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
- 3) Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, telah diatur ketentuan mengenai kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan dan perusahaan angkutan laut nasional untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya. Atas dasar itu, diberlakukan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal pada BAB III Kegiatan Usaha Bongkar Muat Barang Dari Dan ke Kapal Pasal 2 diatur bahwa Kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan :

- a) Stevedoring.
- b) Cargodoring.
- c) receiving/ delivery.

Kegiatan usaha bongkar muat barang, dilakukan oleh pelaksana kegiatan bongkar muat yang terdiri atas :

- a) perusahaan bongkar muat.
- b) perusahaan angkutan laut nasional.
- c) badan usaha pelabuhan yang telah memperoleh konsesi.

Kegiatan usaha bongkar muat oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya. Barang tertentu sebagaimana dimaksud meliputi barang :

- a) milik penumpang.
- b) curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa.
- c) curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui conveyor atau sejenisnya;
- d) yang diangkut di atas kendaraan melalui kapal Ro-Ro.

Perusahaan Bongkar Muat wajib memiliki modal usaha, berupa modal dasar dan modal disetor sebagai berikut :

- a) bagi perusahaan yang akan melakukan kegiatan di pelabuhan utama, modal dasar paling sedikit Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah) dan paling sedikit 25% (dua puluh lima persen) dari modal dasar harus ditempatkan

dan disetor penuh dengan bukti penyetoran yang sah atau laporan keuangan perusahaan yang diaudit oleh kantor akuntan public.

- b) Bagi perusahaan yang akan melakukan kegiatan di pelabuhan pengumpul, modal dasar sekurang-kurangnya Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah) dan paling sedikit 25% (dua puluh lima persen) dari modal dasar harus ditempatkan dan disetor penuh dengan bukti penyetoran yang sah atau laporan keuangan perusahaan yang diaudit oleh kantor akuntan public.
- c) Bagi perusahaan yang akan melakukan kegiatan di pelabuhan pengumpan, modal dasar paling sedikit Rp. 1.000.000.000, 00 (satu miliar rupiah) dan paling sedikit 25% (dua puluh lima persen) dari modal dasar harus ditempatkan dan disetor penuh dengan bukti penyetoran yang sah atau laporan keuangan perusahaan yang diaudit oleh kantor akuntan publik.

Selain itu, Perusahaan Bongkar Muat wajib memiliki Tenaga ahli dengan kualifikasi ahli nautika atau ahli ketatalaksanaan pelayaran niaga, ditetapkan sebagai berikut :

- a) Bagi perusahaan yang akan melakukan kegiatan di pelabuhan utama, paling sedikit 1 (satu) orang dengan kualifikasi Ahli Nautika Tingkat II atau Ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga berijazah Diploma III dengan pengalaman kerja paling singkat 3 (tiga) tahun.
- b) Bagi perusahaan yang akan melakukan kegiatan di pelabuhan pengumpul, paling sedikit 1 (satu) orang dengan kualifikasi Ahli Nautika Tingkat III atau Ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga berijazah Diploma III dengan pengalaman kerja paling singkat 1 (satu) tahun.
- c) Bagi perusahaan yang akan melakukan kegiatan di pelabuhan pengumpan, paling sedikit 1 (satu) orang dengan kualifikasi Ahli Nautika Tingkat IV atau Ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga berijazah Diploma III dengan pengalaman kerja paling singkat 1 (satu) tahun.

Pengoperasian untuk peralatan penunjang produksi untuk kepentingan sendiri sebagaimana dimaksud merupakan kegiatan untuk menunjang usaha anak perusahaan dengan kegiatan usaha pokok yang sejenis, penyediaan bahan baku, hasil produksi dan/atau peralatan penunjang produksi, untuk keperluan pengelola Terminal Khusus atau pengelola Terminal untuk Kepentingan Sendiri yang bersangkutan.

Berdasarkan uraian di atas, dengan demikian Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan wajib untuk melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan bongkar muat barang di wilayah terminal khusus sebagaimana ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku tersebut. Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan berkewajiban untuk mengawasi dan menertibkan kegiatan usaha bongkar muat yang dilakukan di terminal khusus. Kegiatan pengawasan tersebut wajib dilakukan tidak semata-mata pada kegiatan usaha bongkar muat saja, namun

menyangkup pula dengan segala kewajiban perizinan baik berupa syarat administrasi dan syarat teknis pelaku usaha bongkar muat. Bahkan pihak Penyelenggara Pelabuhan berwenang untuk menginventarisir dan mengidentifikasi segala perusahaan bongkar muat yang layak melakukan usaha bongkar muat di wilayah terminal khusus dimaksud, hingga berwenang untuk tidak merekomendasikan suatu perusahaan bongkar muat yang tidak memiliki perizinan sebagaimana dimaksud. Demikian juga pihak Unit Penyelenggara pelabuhan berwenang untuk meminta laporan kegiatan perusahaan bongkar muat tersebut, mengevaluasi dan membrikan masukan sesuai peraturan perundang-undnagan. Bahkan dalam keadaan tertentu Unit Penyelenggara Pelabuhan dapat mengevaluasi kegiatan Terminal Khusus jika telah sesuai dengan kegiatan operasionalnya, hal tersbeut sebagaimana ditegaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.

Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Usaha Bongkar Muat Barang Dalam Melakukan Kegiatan Usaha Di Terminal Khusus Yang Tidak Memiliki Perizinan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pertanggungjawaban pidana adalah sesuatu yang dipertanggungjawabkan secara pidana terhadap seseorang yang melakukan perbuatan pidana atau tindak pidana. Pelaku tindak pidana dapat dipidana apabila memenuhi syarat bahwa tindak pidana yang dilakukannya memenuhi unsur-unsur yang telah ditentukan dalam Undang-Undang. Dilihat dari sudut terjadinya tindakan yang dilarang, seseorang akan dipertanggungjawabkan atas tindakan-tindakan tersebut, apabila tindakan tersebut melawan hukum serta tidak ada alasan pembenar atau peniadaan sifat melawan hukum untuk pidana yang dilakukannya.

Konsep yang berkaitan dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep kewajiban. Seseorang dikatakan bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu adalah bahwa ia dapat dikenakan sanksi dalam hal perbuatan sebaliknya. Biasanya dalam hal sanksi yang dijatuhkan kepada seseorang, yang berbuat salah adalah karena perbuatannya sendiri yang membuat orang tersebut bertanggung jawab. Teori Hans Kelsen Tentang Hukum. Sekretariat Jendral dan kepaniteraaran Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia.⁹

Dalam hukum pidana konsep “tanggung jawab” merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan. Dalam bahasa Latin, ajaran sesat dikenal dengan istilah mens rea.¹⁰ Doktrin mens rea didasarkan pada suatu perbuatan yang tidak menjadikan seseorang bersalah kecuali jika pikiran orang tersebut

⁹ Lamintang PAF, 'Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia', Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997.

¹⁰ S H Chairul Huda, *Dari'Tiada Pidana Tanpa Kesalahan', Menuju'Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan'* (Kencana, 2015).

jahat. Dalam bahasa Inggris, doktrin dirumuskan sebagai suatu tindakan tidak membuat seseorang bersalah, kecuali pikiran tercela secara hukum. Berdasarkan asas ini, ada dua syarat yang harus dipenuhi untuk dapat menghukum seseorang, yaitu ada perbuatan lahiriah/tindak pidana yang dilarang (*actus reus*), dan ada sikap batin yang jahat/terputus (*mens rea*).¹¹

Sehingga seseorang yang melakukan suatu tindak pidana dapat dipidana jika memenuhi syarat bahwa tindak pidana yang dilakukannya itu memenuhi unsur-unsur yang ditentukan dalam undang-undang. Jika dilihat dari terjadinya suatu perbuatan yang dilarang, seseorang akan dimintai pertanggungjawaban atas perbuatan tersebut, jika perbuatan yang dilakukan tidak melawan hukum dan tidak ada alasan untuk membenarkan atau meniadakan sifat perbuatan melawan hukum yang dilakukan.¹²

Jika dilihat dari kemampuan untuk bertanggung jawab, maka hanya orang yang mampu bertanggung jawab yang dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatannya. Dalam hal seseorang dinyatakan bersalah melakukan suatu perbuatan seperti melawan hukum, tergantung pada apakah dalam melakukan perbuatan tersebut orang tersebut telah melakukan kesalahan dan jika orang yang melakukan perbuatan tersebut melawan hukum, maka orang tersebut dapat dipidana. Berdasarkan hal tersebut, Andi Hamzah menjelaskan bahwa pembuat (ayah) harus memiliki unsur rasa bersalah dan rasa bersalah yang harus memenuhi unsur tersebut, yaitu :

1. Kemampuan untuk bertanggung jawab atau akuntabel dari pembuatnya.
2. Adanya keterkaitan psikis antara pembuat dengan perbuatan, yaitu adanya kesengajaan atau kesalahan dalam arti sempit (*culpa*). Pelaku memiliki kesadaran bahwa pelaku harus dapat mengetahui akibat dari perbuatannya.
3. Tidak ada dasar penghapusan suatu tindak pidana yang menghilangkan kemampuan untuk mempertanggungjawabkan suatu perbuatan kepada pembuatnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal Pasal 15 diatur bahwa Perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang telah memiliki izin usaha, harus memenuhi kewajiban sebagai berikut :

- a) melaksanakan ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin usahanya.
- b) melakukan kegiatan operasional secara terus-menerus paling lama 3 (tiga) bulan setelah izin usaha diterbitkan.
- c) mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

¹¹ Aryo Fadlian, 'Pertanggungjawaban Pidana Dalam Suatu Kerangka Teoritis', *Jurnal Hukum Positivum*, 5.2 (2020), 10-19.

¹² Adami Chazawi, 'Pelajaran Hukum Pidana I, Jakarta: PT', *Raja Grafindo*, 2010, 162-63.

- d) menyampaikan laporan rencana pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang kepada Penyelenggara Pelabuhan setempat paling lama 1 (satu) hari sebelum kapal tiba di pelabuhan dengan menggunakan format Contoh 6 sebagaimana tercantum pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- e) menyampaikan laporan bulanan kegiatan bongkar muat barang kepada Gubernur dan Penyelenggara Pelabuhan setempat paling lama 14 (empat belas) hari pada bulan berikutnya dengan menggunakan format Contoh 7 pada sebagaimana tercantum Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- f) melaporkan secara tertulis kegiatan usahanya setiap tahun kepada Gubernur dengan tembusan kepada Penyelenggara Pelabuhan setempat paling lambat tanggal 1 Februari pada tahun berikutnya dengan menggunakan format Contoh 8 sebagaimana tercantum pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- g) melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan data pada izin usaha perusahaan kepada Gubernur untuk dilakukan penyesuaian.
- h) melaporkan secara tertulis kepada Gubernur setiap pembukaan dan penutupan kantor cabang perusahaan bongkar muat.

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal Pasa120 Perusahaan bongkar muat yang telah memiliki izin usaha bongkar muat barang yang tidak melaksanakan kewajibannya sebagai imana dimaksud dapat dikenai sanksi administratif. Sanksi administratif dapat berupa :

- a) peringatan tertulis.
- b) Pembekuan dan/atau pencabutan izin.

Penyelenggara melakukan evaluasi terhadap pemenuhan persyaratan usaha dan kegiatan perusahaan bongkar muat secara berkala paling lambat 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun dan melaporkan hasilnya kepada Direktur Jenderal dan pemberi izin.¹³ Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dilakukan oleh Gubernur. Berdasarkan ketentuan Pasal 21 sanksi administratif berupa peringatan tertulis dikenai sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dalam jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari kalender dengan menggunakan format Contoh 9, Contoh 10, dan Contoh 11 sebagaimana tercantum pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

¹³ Sutedi Adrian, 'Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik' (Sinar Grafika. Jakarta, 2011).

Dalam hal pemegang izin tidak melaksanakan kewajibannya setelah berakhirnya jangka waktu peringatan tertulis ketiga, dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender dengan menggunakan format Contoh 12 sebagaimana tercantum pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Izin dicabut apabila pemegang izin tidak melaksanakan kewajibannya setelah jangka waktu pembekuan izin berakhir dengan menggunakan format Contoh 13 sebagaimana tercantum pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini. Selanjutnya Pasal 22 Izin usaha perusahaan bongkar muat dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin usaha, dalam hal perusahaan yang bersangkutan :

- a) melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.
- b) membubarkan diri atau pailit berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.
- c) memperoleh izin usaha secara tidak sah.
- d) tidak melakukan kegiatan usahanya secara nyata selama 6 (enam) bulan berturut-turut.
- e) melakukan kegiatan usaha yang menyimpang dari usaha pokoknya.

Selanjutnya pula keberadaan terminal khusus wajib memiliki perizinan, jika terminal khusus tidak memiliki perizinan maka dapat dipidana berdasarkan Undang-Undang Pelayaran sebagai berikut :

Pasal 297

- (1) *Setiap orang yang membangun dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).*
- (2) *Setiap orang yang memanfaatkan garis pantai untuk melakukan kegiatan tambat kapal dan bongkar muat barang atau menaikkan dan menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri di luar kegiatan di pelabuhan, terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 339 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).*

Pasal 299

Setiap orang yang membangun dan mengoperasikan terminal khusus tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 300

Setiap orang yang menggunakan terminal khusus untuk kepentingan umum tanpa memiliki izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 301

Setiap orang yang mengoperasikan terminal khusus untuk melayani perdagangan dari dan ke luar negeri tanpa memenuhi persyaratan dan belum ada penetapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 111 ayat (4) atau ayat (5) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Ancaman pidana dapat juga dikenakan kepada orang yang karena jabatannya bertanggungjawab untuk mengatur dan mengawas kegiatan usaha terkait termasuk bongkar muat di wilayah terminal khusus, sebagaimana diatur dalam ketentuan Undang-Undang Pelayaran sebagai berikut :

Pasal 336

(1) Setiap pejabat yang melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana menggunakan kekuasaan, kesempatan, atau sarana yang diberikan kepadanya karena jabatan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

(2) Selain pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pelaku dapat dikenai pidana tambahan berupa pemberhentian secara tidak dengan hormat dari jabatannya.

Berdasarkan ketentuan tersebut, maka kepada pelaku usaha bongkar muat barang dalam melakukan kegiatan usaha di terminal khusus yang tidak memiliki perizinan berdasarkan Undang-Undang Pelayaran dapat diancam dengan pidana demikian pula kepada orang yang karena jabatannya berwenang dan bertanggungjawab melakukan pengawasan sebagai kewajibannya terhadap kegiatan usaha di terminal khusus dan menyalahkan kewenangannya sehingga menimbulkan tindak pidana perizinan usaha bongkar muat di wilayah terminal khusus dapat diancam pidana berdasarkan Undang-Undang Pelayaran dimaksud

KESIMPULAN

Undang-Undang Pelayaran Pasal 1 angka 27, diatur bahwa Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial. Selanjutnya Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Nomor : PM 51

Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Pasal 1 angka 11 diatur bahwa Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga Pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Kegiatan dalam hal keselamatan dan keamanan dilaksanakan oleh Syahbandar sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri Perhubungan dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan dipimpin oleh seorang Kepala. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) Kelas, terdiri atas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III. Tugas dan Fungsi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.

Pelanggaran terhadap perizinan jasa usaha bongkar muat barang berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Pasal 290 dapat diancam pidana bahwa setiap orang yang menyelenggarakan usaha jasa terkait tanpa memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah). Selanjutnya pula keberadaan terminal khusus wajib memiliki perizinan, jika terminal khusus tidak memiliki perizinan maka dapat dipidana berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Pasal 297, Pasal 299, Pasal 300 dan Pasal 301. Ancaman pidana dapat juga dikenakan kepada orang yang karena jabatannya bertanggungjawab untuk mengatur dan mengawas kegiatan usaha terkait termasuk bongkar muat di wilayah terminal khusus, sebagaimana diatur dalam ketentuan Undang-Undang Pelayaran Pasal 336. Undang-Undang Pelayaran mengatur bahwa kepada orang yang karena jabatannya berwenang dan bertanggungjawab melakukan pengawasan sebagai kewajibannya terhadap kegiatan usaha di terminal khusus dan menyalahkannya sehingga menimbulkan tindak pidana perizinan usaha bongkar muat di wilayah terminal khusus dapat diancam pidana berdasarkan Undang-Undang Pelayaran.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya penulis sampaikan kepada seluruh pihak yang telah membantu penyelesaian karya ilmiah ini semoga karya ini dapat menambah khasanah ilmu pengetahuan kedepan. Semoga Allah SWT memberikan balasan berupa pahala yang tak terhingga.. Amiin

REFERENSI

- Adrian, Sutedi, 'Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik' (Sinar Grafika. Jakarta, 2011)
- Aldin, 'Pertanggungjawaban Pidana Oknum Syahbandar Dalam Tindak Pidana Penyalahgunaan Wewenang Di Bidang Pelayaran', *Halu Oleo Legal Research. Faculty of Law, Halu Oleo University Kendari, Southeast Sulawesi, Indonesia.*, Volume 1 I (2019), 246
- Chairul Huda, S H, *Dari'Tiada Pidana Tanpa Kesalahan', Menuju'Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan'* (Kencana, 2015)
- Chazawi, Adami, 'Pelajaran Hukum Pidana I, Jakarta: PT', *Raja Grafindo*, 2010, 162-63
- Darsono, Nono, Yasin Muhammad Syibli, and Muhammad Akmal Fajar, 'Peranan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Izin Pembangunan Terminal Khusus', *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 3.2 (2021), 41-49
- Fadlian, Aryo, 'Pertanggungjawaban Pidana Dalam Suatu Kerangka Teoritis', *Jurnal Hukum Positum*, 5.2 (2020), 10-19
- Hamzah, Andi, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia & Perkembangannya* (Sofmedia, 2012)
- Hidayat, Edi, Dicky Muslim, Zufaldi Zakaria, Haryadi Permana, and Dimas Aryo Wibowo, 'Tectonic Geomorphology of the Karangsambung Area, Central Java, Indonesia', *Rudarsko-Geološko-Naftni Zbornik*, 36.4 (2021), 85-105
- Hr, Ridwan, 'Hukum Administrasi Negara Edisi Revisi', *Jakarta: RajaGrafindo Persada*, 2014
- Mu'in, Fatchul, and Rizky Amelia, 'Unraveling English Department Students' Perception of Using e-Learning', *Arab World English Journal (AWEJ) Special Issue on CALL*, 4, 2018
- PAF, Lamintang, 'Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia', *Bandung: Citra Aditya Bakti*, 1997
- Siregar, M Aldila, 'Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Dalam Pelanggaran Wewenang Jabatan Perspektif Hukum Pidana Dan Hukum Pidana Islam', *Jurnal Interpretasi Hukum*, 4.2 (2023), 377-84
- Syamsu, Muhammad Ainul, and M H SH, *Pergeseran Turut Serta Melakukan Dalam Ajaran Penyertaan: Telaah Kritis Berdasarkan Teori Pemisahan Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana* (Kencana, 2015).