

TINDAK PIDANA KORUPSI TERHADAP TRANSPORTASI LAUT

Tedy Subrata
dosen.tedy@gmail.com
STIH Painan, Banten

ABSTRAK

Transportasi Laut menjadi salah satu pilihan transportasi masyarakat Indonesia, khususnya pada kebutuhan transportasi antar pulau, sebab angkutan laut banyak tersedia di pelabuhan-pelabuhan Indonesia, harga ekonomis, serta fasilitas yang cukup memadai. Namun, kondisi ini oleh oknum pengusaha angkutan laut tertentu justru dijadikan sebagai salah satu cara mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya tanpa mempertimbangkan keamanan dan keselamatan kapal dan penumpang. Pada beberapa kasus kecelakaan kapal, investigasi KNKT menemukan pelanggaran yang disebabkan oleh *human error*, seperti perawatan kapal yang buruk, fasilitas keselamatan yang kurang memadai, dan kapal beroperasi tanpa adanya Surat Perijinan Berlayar. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tindak pidana korupsi yang diduga dilakukan oleh pejabat Negara dalam sektor Perhubungan Laut dengan meloloskan pelayaran kapal tanpa perijinan dan tanpa pengecekan ketat pada kondisi kapal, mesin, muatan, dan manifes penumpang, sehingga banyak pelanggaran angkutan kapal lolos dari pengawasan sehingga menyebabkan kecelakaan kapal. Hasil penelitian menunjukkan bahwasannya terdapat tindak pidana korupsi yang dilakukan oleh pejabat Perhubungan Laut dengan melanggar Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Tindak Pidana Korupsi Pasal 2 dan Pasal 3 tentang Merugikan Keuangan Negara dan Penyalahgunaan Kewenangan serta Pasal 5 tentang Suap Menyuaup. Dalam perkara terpisah, syahbandar atau pengusaha angkutan laut juga dapat dikenakan pemidanaan apabila terbukti melakukan kelalaian atau kesalahan berupa kurangnya tindakan pada perawatan kapal, penyediaan fasilitas keselamatan kapal, dan kondisi kelaikan kapal sebelum berlayar menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun sayangnya, angkutan laut di Indonesia sangat kurang mendapatkan perhatian dan pengawasan sehingga banyak terjadi pelanggaran yang lepas dari kendali pemerintah pusat menyebabkan pelanggaran oleh syahbandar atau nahkoda atau pengusaha angkutan laut lepas dari bentuk tindakan pemidanaan.

Kata kunci : Tindak Pidana Korupsi, Transportasi Laut

PENDAHULUAN

Transportasi atau pengangkutan di Indonesia terdiri dari berbagai macam, dan salah satu model angkutan atau transportasi yang menjadi pilihan masyarakat Indonesia adalah transportasi laut. Transportasi laut menjadi salah satu pilihan masyarakat manakala mereka membutuhkan transportasi khususnya pada angkutan jarak jauh antar pulau, selain menggunakan transportasi via darat. Selain itu, semakin dengan berkembangnya teknologi dan kebutuhan masyarakat, modifikasi bentuk transportasi laut semakin banyak di perbarui dengan berbagai macam fasilitas yang menunjang keamanan dan kenyamanan penumpang selama dalam perjalanan serta harga yang lebih ekonomis. Sehingga transportasi laut tak hanya menjadi alat penghubung atau transportasi, tetapi juga menjadi salah satu wahana rekreasi. Selain itu, angkutan laut

juga menjadi salah satu pilihan masyarakat dalam kebutuhan angkutan atau pengiriman barang.

Untuk menunjang kebutuhan transportasi laut yang sedemikian rupa, pemerintah Indonesia juga melengkapi transportasi laut dengan seperangkat undang-undang sebagai bentuk perlindungan hukum bagi penumpang atau konsumen bilamana terjadi kecelakaan atau segala hal yang terjadi yang menjadi resiko menggunakan transportasi laut. Undang-undang tentang ketertiban transportasi laut tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam Pasal 40 ayat (1) menegaskan mengenai tanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkut melalui transportasi laut.

Hal ini dilakukan menjadi salah satu kebijakan Pemerintah bersama Kementerian Perhubungan mengingat banyaknya kasus kejadian kecelakaan laut yang merugikan masyarakat baik secara materiil dan immaterial. Pemerintah dan Kementerian Perhubungan juga senantiasa menghimbau kepada para pemangku jabatan yang bertanggungjawab pada manajemen transportasi laut, agar senantiasa menjaga lingkungan transportasi laut bersih dari korupsi. Korupsi yang dimaksud dalam berbagai macam bentuk, seperti pungutan liar, korupsi dana perawatan kapal, dan lain sebagainya.

Sebagaimana yang telah diketahui, menurut Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 jo. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Tindak Pidana Korupsi, bahwasannya setiap tindak pidana korupsi dapat dikenakan pidana sesuai undang-undang. Termasuk dalam hal ini korupsi yang dilakukan oleh pejabat yang bertanggungjawab dalam pengaturan transportasi laut. Hal ini diperkuat dengan pendapat oleh Brigjen Pol Erwanto, selaku Direktur Tindak Pidana Korupsi Bareskrim Polri, bahwasannya area rawan korupsi yang bersinggungan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah terkait dengan pengadaan barang dan/atau jasa serta belanja modal, pengisian jabatan structural, serta penerbitan ijin/pelayanan umum.

Walaupun belum banyak media massa yang meliput banyak berita mengenai tindak pidana korupsi yang dilakukan oleh kalangan pejabat Perhubungan Laut atau transportasi kelautan, namun nyatanya hal ini tetap harus dijadikan sebuah pembelajaran dan perhatian khusus. Dimana dalam kenyataannya, masih banyak transportasi laut yang tidak termasuk dalam kategori kelaiklautan tetap beroperasi. Kondisi ini tentu

dapat berbahaya, terutama bagi kapal yang merupakan transportasi dengan muatan penumpang. Pejabat atau ASN yang bertugas melaksanakan tanggungjawab memeriksa kelaiklautan kapal yang beroperasi tentu harus dapat diberikan pembekalan yang baik mengenai resiko pidana yang akan mereka hadapi apabila terbukti melakukan tindak pidana korupsi atau tidak melaksanakan tanggungjawabnya sesuai undang-undang.

KAJIAN PUSTAKA

Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut atau transportasi laut ialah usaha pada bidang pelayaran yang bergerak pada perniagaan untuk penyediaan jasa angkutan muatan laut. Transportasi laut memiliki peranan penting dalam sirkulasi perdagangan di Indonesia, baik jalur perdagangan dalam negeri maupun dalam negeri. Transportasi laut juga digunakan dalam proses distribusi barang produksi dari satu daerah ke daerah lain menjadi lebih lancar. Sehingga dapat disimpulkan bahwasannya transportasi laut tidak jauh berbeda dengan moda transportasi lain, yang memiliki kegunaan dalam kepentingan kelancaran arus perdagangan.

Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan Perairan menguraikan bahwasannya angkutan laut atau transportasi ialah setiap angkutan yang menggunakan kapal untuk kepentingan memindahkan penumpang atau barang atau hewan dari satu daerah ke daerah lain atau dari satu pelabuhan atau pelabuhan lain, serta diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut (Paikah, 2018). Tujuan dari adanya angkutan laut tidak lain adalah dalam upaya meningkatkan daya nilai dan guna yang diangkut oleh kapal, baik penumpang maupun barang yang dipindahkan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain. Demikian pula dengan fungsinya, yakni untuk memindahkan penumpang atau barang atau hewan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain menggunakan angkutan kapal.

Dasar hukum pengadaan atau perusahaan transportasi laut (Maharani, et. Al, 2021) adalah berdasarkan pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang sebagai sumber hukum utamanya. Adapun ketentuan-ketentuan tersebut meliputi:

- 1) Buku II KUHD Titel V tentang penggunaan dan penyediaan kapal dalam Pasal 435-436 KUHD;

- 2) Buku II KUHD Titel V-A tentang pengangkutan barang dalam Pasal 466-520 KUHD;
- 3) Buku II KUHD Titel V-B tentang pengangkutan barang dalam Pasal 521-533 KUHD.
- 4) Titel I tentang kapal-kapal laut dan muatan kapal;
- 5) Titel II tentang pemilikan dan penguasaan bersama kapal;
- 6) Titel III tentang nakhkoda, anak buah kapal, dan penumpang;
- 7) Titel IV tentang perjanjian kerja laut.

Dalam menjalankan operasional angkutan lautnya, perusahaan angkutan laut harus melaksanakan angkutan dengan prinsip-prinsip (Gultom, 2020) sebagai berikut:

- a) Prinsip tanggungjawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*);

Prinsip ini didasarkan pada Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum, artinya setiap kerugian yang dialami oleh pihak yang dirugikan baik oleh penumpang maupun barang yang mengalami kerusakan atau kerugian, maka pihak pengangkut bertanggungjawab untuk mengganti kerugian tersebut.

- b) Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*);

Prinsip tanggungjawab atas praduga artinya pengangkut dibebaskan dari kewajiban ganti rugi atas kerusakan atau kerugian yang dialami oleh penumpang atau barang yang diangkut apabila pengangkut dapat membuktikan bahwasannya ia tidak bersalah atas kerusakan atau kerugian tersebut.

- c) Prinsip tanggungjawab mutlaq (*absolute liability*);

Prinsip tanggungjawab mutlaq mengharuskan pengangkut ganti rugi atas kerusakan atau kerugian yang dialami penumpang atau muatan secara mutlaq tanpa harus membuktikan bahwasannya pengangkut tidak bersalah sebab mutlaq kesalahan telah dilakukan oleh pengangkut, sehingga dalam hal ini unsur kesalahan tidak relevan.

Menurut Pasal 61 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, yang mewajibkan bagi setiap perusahaan penyedia layanan angkutan kapal untuk memenuhi persyaratan (Pattipawaej, et. Al, 2022) sebagai berikut:

- a) Memiliki persyaratan kelaiklautan dan pelayanan minimal angkutan penyeberangan;

- b) Memiliki persyaratan tentang spesifikasi teknis sesuai dengan standar fasilitas pelabuhan yang ditentukan dan digunakan untuk menyediakan layanan angkutan perairan bagi penumpang maupun barang sesuai ketentuan masing-masing pelabuhan yang dilalui oleh kapal tersebut;
- c) Memiliki awak kapal yang bekerja sesuai dengan persyaratan kualifikasi awak kapal penyedia layanan jasa angkutan perairan;
- d) Memiliki atau menyediakan fasilitas yang dibutuhkan oleh awak kapal, penumpang, maupun barang yang diangkut;
- e) Memiliki identitas perusahaan dan kapal yang lengkap;
- f) Memiliki dan mencantumkan informasi atau petunjuk mengenai fasilitas yang disediakan di dalam kapal agar dapat dengan mudah dibaca dan dipahami oleh para awak kapal maupun penumpang untuk menjaga ketertiban selama angkutan perairan beroperasi.

Tindak Pidana Korupsi

Tindak Pidana Korupsi dalam Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1971 ialah perbuatan seseorang yang merugikan Negara atau perbuatan yang menyebabkan adanya lingkungan pejabat pemerintah menjadi tidak efektif, efisien, bersih, dan berwibawa. Secara harfiah, tindak pidana korupsi ialah keburukan, kebusukan, ketidakjujuran, kebejatan, tidak bermoral, dapat disuap, dan penyimpangan. Tindak pidana korupsi yang dilakukan oleh pejabat Negara dapat terjadi di banyak sektor, terutama pada sektor yang didalamnya sangat kurang dengan pengawasan. Tindak pidana korupsi dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 jo. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 diklasifikasikan dalam tujuh bentuk korupsi (Ifrani, 2017), yakni:

1. Merugikan keuangan Negara (Pasal 2 dan 3);
2. Suap-Menyuap (Pasal 5, Pasal 6, Pasal 11, Pasal 12, dan Pasal 13);
3. Penggelapan dalam Jabatan (Pasal 8, Pasal 9, dan Pasal 10);
4. Pemerasan (Pasal 12 huruf e, f, dan g);
5. Perbuatan Curang (Pasal 7 dan Pasal 12 huruf h);
6. Benturan Kepentingan dalam Pengadaan (Pasal 12 huruf i);
7. Gratifikasi (Pasal 12 b jo. Pasal 12 c).

Setiap tindak pidana korupsi yang dilakukan oleh pejabat pemerintah mulai dari ASN sampai pada kedudukan pejabat pemerintah pemerintah harus dilakukan tindak

penyidikan, penyelidikan, dan diadili oleh Pengadilan Tindak Pidana Korupsi, serta diberikan sanksi setimpal sesuai dengan ketentuan undang-undang dengan tujuan agar pelaku tindak pidana mendapatkan efek jera. Pada sektor angkutan laut, indikasi tindak pidana korupsi yang sering dilakukan adalah tindak pidana korupsi penyalahgunaan dan tindak pidana korupsi suap-menyuap yang mengakibatkan lemahnya kewaspadaan pengusaha angkutan laut pada performa keselamatan kapal sehingga menyebabkan kecelakaan kapal.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normative yakni penelitian dengan sumber bahan hukum utamanya ialah dengan melakukan analisa teori-teori, konsep-konsep, dan asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang relevan dengan penelitian. Untuk melengkapi penelitian, pendekatan penelitian yang digunakan menggunakan pendekatan konseptual, pendekatan perundang-undangan, dan pendekatan kasus berupa sekumpulan realita yang pernah terjadi dalam dunia transportasi laut Indonesia. Teknik pengumpulan datanya menggunakan teknik pengumpulan data kepustakaan, artinya penulis mengumpulkan bahan yang berasal dari literatur, jurnal penelitian, artikel, berita-berita yang berasal dari internet, dan berbagai sumber lain yang dapat digunakan untuk melengkapi proses penelitian. Bahan-bahan hukum tersebut kemudian dikumpulkan dan dianalisa. Adapun teknik analisa datanya menggunakan teknik kualitatif dan metode penyajian datanya menggunakan teknik penyajian data deskriptif (Marzuki, 2012).

PEMBAHASAN

Indonesia merupakan Negara maritim dengan wilayah perairan yang luas. Belum tersedianya sarana transportasi udara yang menyeluruh di wilayah Indonesia menjadikan transportasi laut tetap menjadi salah satu primadona transportasi yang digunakan oleh masyarakat. Pertimbangan ekonomis juga menjadikan salah satu alasan mengapa kapal laut hingga kini masih terus eksis keberadaannya, ditunjang dengan inovasi fasilitas kapal yang semakin baik oleh para pengusaha bidang transportasi laut, menjadi kapal laut semakin diminati oleh masyarakat. Kondisi ini ditunjang pula dengan perbaikan dan perkembangan pada setiap pelabuhan kapal di Indonesia yang semakin baik fasilitasnya.

Dalam hal ini, demi menciptakan ketertiban dalam moda transportasi laut, pemerintah turut menyusun kebijakannya dalam Undang-Undang Tentang Pelayaran dengan tujuan menciptakan perlindungan hukum bagi pengusaha transportasi laut atau syahbandar dan penumpang dan jaminan hukum, apabila timbul kerugian baik materiil maupun non materiil dari pihak pengangkut maupun penumpang dan barang (Anantyo, 2012). Pada beberapa yang pernah terjadi sebelumnya, seringnya terjadi kecelakaan laut menjadi sebuah pertimbangan bagaimana menegakkan hukum dengan baik bagi transportasi kelautan.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 41 menyatakan bahwasannya perusahaan angkutan laut bertanggungjawab atas keselamatan dan keamanan penumpang maupun barang yang diangkut diatas kapal. Tanggungjawab tersebut khususnya pada bentuk kerugian materiil maupun non materiil, seperti kematian penumpang, terlukanya penumpang, musnahnya barang, hilangnya penumpang atau barang, keterlambatan, atau kerugian yang dialami oleh pihak ketiga. Tanggung jawab yang dibebankan kepada pengangkut apabila penumpang mengalami luka adalah pengobatan sampai sembuh, apabila kerugian sampai kehilangan nyawa atau meninggalnya penumpang maka pihak pengangkut harus bertanggungjawab pada pemberian santunan untuk keluarga yang ditinggalkan (Hasibuan, 2019).

Menurut investigasi yang dilakukan oleh KNKT pada kasus kecelakaan kapal yang sering terjadi di Indonesia, ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Kecelakaan kapal dapat dikategorikan dalam beberapa jenis, diantaranya; tabrakan; ledakan; kebakaran; tenggelam; kegagalan peralatan; kandas; dan terbalik (Hasugian, et. Al, 2019). Adapun faktor penyebab kecelakaan-kecelakaan tersebut dipengaruhi oleh dua faktor, yakni faktor kesalahan manusia (*human error*); dan faktor teknologi. Dari segi faktor kesalahan manusia (*human error*) kecelakaan kapal dapat disebabkan oleh beberapa sebab seperti kurang memadainya fasilitas hal dalam menyediakan keselamatan dan keamanan kapal, kecerobohan awak kapal dalam memberikan ijin berlayar tanpa memperhatikan dengan baik kapasitas kapal yang kelebihan sebelum berlayar (*overloading*), menggunakan obat-obatan terlarang atau mengkonsumsi alkohol, perawatan kapal yang buruk, mesin dan perlengkapan keselamatan kapal tidak berfungsi dengan baik, dan cuaca buruk. Sedangkan pada segi teknologi penyebab kecelakaan kapal seperti kondisi alam, kegagalan teknis, faktor

teknologi kapal yang kurang memadai, faktor kelebihan kargo, dan kondisi rute yang tidak sesuai sebab kurang baiknya teknologi yang digunakan sebelum memastikan kondisi rute yang dilewati.

Keselamatan pelayaran atau angkutan laut tentu harus menjadi perhatian dan tanggungjawab semua pihak. Baik pemerintah sebagai regulator, dan syahbandar beserta awak kapalnya sebagai operator. Peralatan keselamatan perlu ditingkatkan, perawatan mesin kapal harus dilakukan secara berkala, peranan pihak-pihak terkait untuk memastikan kondisi kapal laik jalan melalui pengawasan ketat, serta implementasi regulasi yang dilaksanakan dengan baik di lapangan (Dogarawa, 2012). Pemerintah sebagai regulator perlu memberikan intervensi untuk penyediaan jaket keselamatan (*life jacket*), alat pemadam kebakaran, pelatihan surveyor, perbaikan feri dalam upaya penegakan keselamatan.

Selain pemerintah, yang memiliki peranan penting untuk memastikan kondisi kapal dalam keadaan laik jalan ialah syahbandar dan nahkoda kapal. Syahbandar bekerjasama dengan pejabat pemerintah bertanggungjawab mengeluarkan surat perijinan berlayar bagi setiap kapal yang akan berlayar. Sebelum itu, syahbandar dan pejabat pemerintah harus memastikan manifest penumpang sesuai dengan penumpang kapal yang telah menumpang. Demikian dengan muatan barang dipastikan tidak dalam keadaan *overloading*. Nahkoda sebagai penanggungjawab dan pemimpin tertinggi selama kapal berlayar juga memiliki peranan penting pada setiap proses pengadaan, pembangunan, perbaikan, pengerjaan kapal, kesiapan perlengkapan pengoperasian, dipastikan sesuai dengan persyaratan berlayar dan keselamatan kapal. Nahkoda dan awak kapalnya berkewajiban melaporkan ke Petugas Keselamatan Kapal apabila menemukan keganjikan atau kondisi dimana kapal dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Namun, prosedur ini nyatanya banyak yang dilewatkan oleh syahbandar, nahkoda, dan oknum pejabat pemerintah. Surat laik jalan diterbitkan atau bahkan tidak diterbitkan dengan tidak memastikan dengan baik kapal laik jalan. Faktor mendapatkan keuntungan yang sebanyak-banyaknya juga menjadi sebab banyak pengusaha transportasi tidak melakukan perawatan feri dengan baik, tidak menyediakan peralatan keselamatan yang layak, dan berusaha mendapatkan surat ijin berlayar dengan memberikan uang suap kepada syahbandar atau oknum pejabat pemerintah. Hal ini juga

kemudian menjadi pertanyaan pada beberapa kasus kecelakaan kapal yang pernah terjadi sebelumnya.

Contohnya kecelakaan kapal yang dialami oleh KM Sinar Bangun yang kecelakaan di Danau Toba pada Juni 2018 silam. Tim investigasi menemukan penyebab KM Sinar Bangun ini tenggelam di Danau Toba. Kronologisnya, KM Sinar Bangun tenggelam di perairan Danau Toba pada jarak 1 mil dari pelabuhan Simanindo Kabupaten Samosir dan akan berangkat menuju ke pelabuhan Tigaras Nagori Kecamatan Dolok Perdamean Kabupaten Simalungun Sumatera Utara pada pukul 17.15 WIB. Penyebab kecelakaan dipastikan karena *overload* kapasitas. KM Sinar Bangun dalam Surat Pendaftaran dan Kelengkapan angkutan Danau dan Penyeberangan terdaftar sebagai kapal angkutan penumpang dan barang dengan kapasitas 45 penumpang, 3 orang ABK, dan tidak menerangkan mampu membawa muatan kendaraan. Tonase yang mampu dimuat KM Sinar Bangun mencapai maksimal berat 8 ton atau 8000 kg. Namun pada saat kejadian, KM Sinar Bangun memuat sekitar 150 orang dan 70 kendaraan. Kondisi ini sangat berlebihan dari seharusnya yang mampu dimuat oleh kapal. Menurut sumber dalam media massa, kapal dioperasikan tanpa manifes perjalanan. 166 orang penumpang dilaporkan hilang dalam peristiwa tersebut.

Dalam penyelidikan berikutnya, ditemukan pula fakta bahwasannya pada saat berlayar KM Sinar Bangun seharusnya mendapatkan pengawasan dan pengecekan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir pada kondisi mesin kapal. Namun prosedur tersebut tidak dilakukan, bahkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang seharusnya dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan juga tidak diterbitkan sehingga KM Sinar Bangun hanya memiliki Surat Kecakapan Kelaikan selaku nahkoda dan Sertifikat Kelaikan dan Kebangsaan Kapal Sungai dan Danau yang diterbitkan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara.

KM Sinar Bangun merupakan satu dari contoh dari banyaknya bentuk pelanggaran dalam transportasi laut. Bentuk pungutan liar, penyalahgunaan dana perawatan kapal, pelanggaran pengadaan barang, dan berbagai macam bentuk penyalahgunaan tanggungjawab yang mengindahkan keselamatan kapal. Sama halnya dengan moda transportasi lain, pihak-pihak yang seharusnya bertanggungjawab dalam pemenuhan persyaratan kelaiklautan apabila tidak menjalankan tugasnya dengan baik, juga dapat dikenakan tindak pidana, baik karena kelalaian maupun apabila ditemukan

bukti adanya bentuk korupsi atau penyalahgunaan dana pengadaan alat keselamatan kapal dan dana perbaikan feri. Apabila terbukti kelalaian dan tindakan penyalahgunaan wewenang atau anggaran tersebut terjadi pada setiap kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia, maka Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 dapat dikenakan sebagai sanksi atas tindak pidana korupsi yang dispesifikasikan dalam beberapa bentuk tindak pidana korupsi. Sebagaimana menurut R Agus H Purnomo, selaku Direktur Jenderal Perhubungan Laut, bahwasannya pegawai di lingkungan pemerintahan dan dinas perhubungan laut sangat rentan dengan godaan untuk melakukan tindak pidana korupsi yang sarat dengan pelayanan dan perijinan, maka harus diberikan tindakan tegas apabila terbukti melakukan pelanggaran berupa tindak pidana korupsi, kolusi, dan nepotisme (KKN) (Utomo, 2017).

Penyalahgunaan wewenang termasuk dalam kategori tindak pidana korupsi. Hal ini sesuai dengan Pasal 3 UU Nomor 31 Tahun 1999 jo. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Penyalahgunaan Kewenangan yang menyatakan bahwasannya setiap orang yang memiliki tujuan menguntungkan diri sendiri atau orang lain atau suatu korporasi, menyalahgunakan wewenang, kesempatan atau sarana yang ada pada seseorang karena alasan jabatan atau kedudukan dan merugikan keuangan negara atau perekonomian negara, maka dapat dipidana penjara seumur hidup atau pidana penjara paling singkat 1 (satu) tahun dan paling lama 20 (dua puluh) tahun dan atau denda paling sedikit Rp50.000.000,00 dan paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah). Pasal ini dapat dikenakan pada setiap pejabat pemerintah atau pegawai negeri, dalam konteks ini merupakan pejabat Perhubungan Laut, yang tidak menjalankan kewajiban dengan baik, menerbitkan Surat Perijinan Berlayar dan kewajiban mengecek kondisi kapal sebelum berlayar. Dalam banyak investigasi kasus yang ditemukan, banyak petugas dari Perhubungan Laut yang melewatkan prosedur ini, tidak memastikan kapal dalam kondisi laik jalan sehingga menyebabkan keselamatan kapal dan penumpang diabaikan (Ardisasmita, 2006).

Pasal berikutnya yang dapat dikenakan bagi para pengangkut atau syahbandar dan atau nahkoda yang bertanggungjawab pada pengecekan utama kondisi kapal dan memastikan manifes penumpang serta pengecekan terhadap muatan kapal yang sesuai dengan spesifikasi kemampuan muatan kapal, adalah pasal penyuaian terhadap pegawai negeri. Syahbandar atau nahkoda walaupun merupakan rakyat sipil dan bukan

merupakan pejabat pemerintah namun tidak mungkin lepas dari jerat pidana apabila terbukti melakukan tindak pidana korupsi. Menurut Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 jo. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 yang menyatakan bahwasannya apabila setiap orang yang memberi atau menjanjikan sesuatu berupa imbalan atau kekayaan atau hadiah kepada pegawai negeri atau penyelenggara negara dengan tujuan agar pegawai negeri atau penyelenggara negara tersebut melakukan sesuatu atau tidak berbuat sesuatu yang bertentangan dengan kewenangan atau kewajibannya, maka dapat dipidana penjara paling singkat 1 (satu) tahun dan paling lama 5 (lima) tahun dan atau pidana denda paling sedikit Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) dan paling banyak Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah) (Ardisasmita, 2006).

Tentu agar berjalan dengan baik peraturan yang berlaku dalam Undang-Undang Tindak Pidana Korupsi, diperlukan pengawasan yang ketat bagi setiap pejabat pemerintahan agar dapat melaksanakan kewajibannya dengan baik. Yang paling fatal dari prosedur pemberian izin berlayar bagi angkutan laut adalah kurangnya pengawasan yang cermat pada kondisi kapal yang berusia tua mesinnya, kurang perawatan, dan kondisi kelengkapan fasilitas keselamatan kapal. Minimnya pengawasan ini menjadikan para pengusaha transportasi mengabaikan pengadaan dana perawatan kapal dan pengadaan fasilitas keselamatan kapal. Kontribusi tiap penumpang yang mereka dapatkan pada setiap pengangkutan hanya menjadi keuntungan pribadi tanpa mempertimbangkan bagaimana keselamatan kapal dan penumpang menjadi aspek utama.

Adapun untuk dalam penggelapan dana untuk pengadaan barang atau perawatan kapal tentu juga termasuk dalam pelanggaran Pasal 2 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Tindak Pidana Korupsi, yang menyatakan bahwasanya setiap orang yang secara melawan hukum melakukan perbuatan memperkaya diri sendiri atau orang lain atau korporasi yang dapat merugikan keuangan Negara. Namun, disebabkan pasal-pasal pada Tindak Pidana Korupsi ini hanya dapat dikenakan pada setiap pegawai negeri, maka pengadaan barang yang diduga terdapat pelanggaran penggelapan hanya dapat dijatuhkan pada kasus-kasus penggelapan pada kapal-kapal feri milik Perhubungan Laut, dan belum dapat menjerat tindak pidana korupsi pengadaan barang yang terjadi pada rakyat sipil (Mubarok, et, al, 2022). Hal ini tentu menjadi sebuah bentuk

kelemahan sebab hukum tidak dapat menjerat adanya perbuatan pelanggaran korupsi di kalangan syahbandar atau nahkoda dalam pengadaan dana untuk perawatan kapal atau pengadaan fasilitas keselamatan kapal. Pidana penggelapan hanya dapat ditindak melalui prosedur hukum rakyat sipil dengan undang-undang yang berkaitan apabila ada salah satu pihak yang melapor dugaan adanya tindak pidana korupsi. Akan tetapi, pada kenyataannya dalam lingkungan pengusaha transportasi laut tentu dapat diindikasikan adanya persekongkolan antar pengusaha dengan pegawai angkutan laut sehingga tindak pidana korupsi tidak dapat dilakukan penyelidikan dan pemidanaan.

PENUTUP

Korupsi pada pengadaan barang dan jasa (PBJ) menjadi salah satu kasus korupsi paling tinggi di Indonesia. Korupsi semacam ini terjadi di berbagai sektor, mulai dari administrasi pemerintah, transportasi, sarana public, dan lain-lain. Selain korupsi pada pengadaan barang/jasa, korupsi juga banyak terjadi pada penyalahgunaan wewenang dan tindak pidana suap-menyuap. Tindak pidana korupsi suap menyuap dan penyalahgunaan wewenang ternyata menjadi salah satu sebab banyaknya kasus kecelakaan kapal yang terjadi dalam sektor transportasi laut di Indonesia. Terdapat oknum pejabat pemerintah Perhubungan Laut yang tidak melaksanakan pengawasan, kewajiban mengecek kondisi kapal, dan menerbitkan Surat Perijinan Berlayar menjadi salah satu fakta yang ditemukan oleh tim investigasi KNKT dalam kasus-kasus kecelakaan kapal. Nahkoda dan pengusaha transportasi laut menjadi leluasa mengoperasikan kapalnya tanpa melewati prosedur pengecekan dan mendapat SPB walaupun kapal dalam kondisi kelebihan muatan. Padahal apabila pejabat pemerintah memahami dengan baik bahwasannya tindakannya telah melanggar hukum dan dapat dipidana dengan Undang-Undang Tindak Pidana Korupsi. Untuk itu, diperlukan sebuah pengawasan dan pembekalan oleh pejabat public yang kedudukannya lebih tinggi terhadap pejabat pemerintah yang bertugas di setiap sektor Perhubungan Laut secara ketat agar tidak lagi terjadi hal-hal yang melanggar hukum, baik oleh pejabat pemerintah dan syahbandar/pengusaha angkutan laut. Pemerintah Pusat juga perlu memberikan perhatian yang lebih intens terhadap segala proses dan operasionalisasi dalam transportasi laut agar ketertiban senantiasa terjaga sehingga tidak lagi terjadi pelanggaran-pelanggaran hukum.

DAFTAR PUSTAKA

- Anantyo, Sedy. (2012). Pengangkutan Melalui Laut, *Jurnal Diponegoro Law Review*, 1(4).
- Ardiasmita, Syamsa. (2006). Definisi Korupsi Menurut Perspektif Hukum Dan E-Announcement Untuk Tata Kelola Pemerintahan Yang Lebih Terbuka, Transparan Dan Akuntabel, *Seminar Nasional Upaya Perbaikan Sistem Penyelenggaraan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah*.
- Dogarawa, L. B. (2012). Marine Accident in Northern Nigeria: Causes, Prevention and Managemen,. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 2(11).
- Gultom, Elfrida R. (2020). *Hukum Pengangkutan Laut*. (Jakarta: Mitra Wacana Media).
- Hasibuan, Seftyna. (2019). *Kajian Pidana Terhadap Nahkoda Yang Melayarkan Kapal Tidak Laik Laut Sehingga Menyebabkan Matinya Orang (Studi Kasus Di Kepolisian Daerah Sumatera Utara)*. Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- Hasugian, Sereati, et. Al. (2019). Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal Di Perairan Indonesia Berdasarkan Investigasi KNKT, *Jurnal Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya*, 7(2).
- Ifrani. (2017). Tindak Pidana Korupsi Sebagai Kejahatan Luar Biasa, *Jurnal Hukum*, 9(3).
- Maharani, N. Afifah S, et. Al. (2021). Tanggung Jawab Pengangkut Barang Dalam Angkutan Laut, *Jurnal Hukum*, 7(1).
- Marzuki, Peter Mahmud. (2012). *Penelitian Hukum*. (Bandung: Pustaka Setia)
- Mubarok, Zamzam, et. Al. (2022). Pertanggungjawaban Tindak Pidana Penyalahgunaan Dana Pengadaan Subsidi Operasional Bus Perintis Perum Damri Menurut Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 Junto UndangUndang Nomor 20 Tahun 2001 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 1333 K/Pid.Sus/2019), *Jurnal Hukum dan Kemasyarakatan*, 3(2).
- Muhammad, Abdul Kadir. (1991). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. (Bandung: Citra Aditya).

Paikah, Nur. (2018). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia, *Jurnal Al-Adalah*, 3(2).

Pattipawaej, Novela, et. Al. (2022). Tanggung Jawab Pengangkut Terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang Di Atas Kapal, *Jurnal Ilmu Hukum*, 2(2).

Utomo, Hari. (2017). Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (*Legally Responsible Parties In Ship Accident*), *Jurnal Legislasi*, 14(1).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan Perairan