

**PENEGAKAN HUKUM PIDANA PELAYARAN TERHADAP KAPAL YANG
TIDAK MEMILIKI SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DI
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN TANJUNGPINANG**

Wahyudi Afandi¹, Dewi Haryanti², Hendra Arjuna³
wahyukatujuah12@gmail.com

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Maritim Raja Ali Haji

Abstract

Sailing Approval Letter (SPB) is an obligation that must be fulfilled by every ship that wants to sail as referred to in Article 219 paragraph (1) of Law Number 17 of 2008 concerning Sailing. It is the obligation of each ship to have an SPB, so that the ship's captain remains obedient to the shipping lanes that have been regulated and is protected from ship collisions that could endanger other ships in marine traffic, even endanger someone's life. The problems referred to in this study are how to enforce shipping criminal law against ships that do not have SPB at the Tanjungpinang Harbormaster and what are the factors causing the crime of shipping without SPB in the legal area of Tanjungpinang Waters. The purpose of this research is to find out how to enforce shipping criminal law against ships that do not have SPB from Kesyahbandaran Tanjungpinang and to determine the factors causing the crime of shipping without SPB from Kesyahbandaran Tanjungpinang. The author's research method is a normative legal research method in a case study approach by studying regulations related to the authority of Civil Servant Investigators in enforcing shipping criminal law for ships without SPB. The results of the author's research show that law enforcement is still at the stage of verbal admonition and guidance, as for the inhibiting factor because there is no special budget for investigators in the process of investigating actions and the community or the captain himself is due to ineffective understanding of the institution or rules regarding shipping.

Keywords: Law Enforcement, Ship Master, Sailing Approval Letter, Harbormaster Civil Servant Investigator.

I. Pendahuluan

Kepulauan Riau merupakan salah satu Provinsi yang memiliki pulau terbanyak dengan jumlah 2.408 pulau,¹ transportasi laut merupakan salah satu subsektor transportasi yang turut menjadi bagian penting dalam menunjang aktivitas masyarakat kepulauan terutama di Kepulauan Riau yang memiliki banyak pulau. Hal ini juga menjadi salah satu sasaran dalam meningkatkan perekonomian nasional dalam menunjang perdagangan antar pulau. Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian nasional serta daerah setempat. Untuk mewujudkan kondisi yang aman dan damai sebagaimana amanat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional,² maka upaya penegakan hukum di bidang pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang pembangunan secara terkendali sesuai dengan ketentuan aturan yang berlaku. Sebagaimana tercantum dalam Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran, yaitu “Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar”,³ apabila kedatangan kapal berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar sebagaimana dalam ketentuan pidana pada Pasal 323 ayat (1) yang dapat dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000.000 (enam ratus juta rupiah).⁴ Pentingnya surat persetujuan berlayar secara khusus diatur dalam Undang-undang Pelayaran, penerbitan surat persetujuan berlayar sebagai bentuk pengawasan dari syahbandar, yang nantinya syahbandar menentukan kapal yang akan berlayar laik-laut atau tidaknya kapal berlayar, karena dampak terhadap kapal tidak memiliki izin dari syahbandar tersebut tidak menutup kemungkinan menyebabkan resiko besar kepada keselamatan nahkoda serta anak buah kapal atau tabrakan dengan kapal lain dikarenakan tidak ada pengawasan dari syahbandar dalam bentuk kenavigasian (alur pelayaran), seperti terjadinya kecelakaan terhadap kapal yang nanti akan membahayakan nyawa setiap orang di kapal.

Meskipun ketentuan aturan mengenai surat persetujuan berlayar sudah sedemikian ketat, tetap saja masih ada nahkoda-nahkoda kapal yang melanggar aturan tersebut, sebagaimana kasus yang terjadi di wilayah perairan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Tarakan yang berhasil menuntaskan kasus pelanggaran yang dilakukan oleh nahkoda Kapal Motor (KM), nahkoda terbukti tidak memiliki surat persetujuan berlayar di perairan Tarakan, Provinsi Kalimantan Utara. Kapal Motor (KM) diamankan oleh pihak Syahbandar Tarakan pada Desember 2019 lalu serta kasus ini sudah dinyatakan lengkap (P21) dan seluruh barang bukti maupun tersangka telah dilimpahkan ke Jaksa Penuntut Umum Kejaksaan Negeri Tarakan pada Kamis 23 Januari 2020. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tarakan melalui Kasi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP), bahwa usaha proses penyidikan kasus pelanggaran pelayaran yang dilakukan telah memasuki babak akhir yaitu putusan hakim Pengadilan Negeri Tarakan.⁵ Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tarakan menyatakan Terdakwa bersalah melanggar pasal 219 ayat

¹ <http://www.99.co/blog/indonesia/jumlah-pulau-di-indonesia/> Diakses pada 21 Januari 2020.

² Adisasmita, Rahardjo.2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, Ghalia Ilmu. Jakarta.

³ Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁴ Pasal 323 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁵ <https://beritakapal.com/ksop-tarakan-tuntaskan-2-kasus-pelanggaran-pelayaran/> Diakses pada 16 Mei 2020.

(1) jo pasal 323 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tarakan memvonis terhadap nahkoda 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan penjara dan denda Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah) dengan subsider 3 (tiga) bulan penjara, dengan perintah supaya terdakwa tetap ditahan, penetapan ini dibacakan pada Rabu, 15 April 2020. kasus pidana pelayaran ini merupakan salah satu prestasi kerja keras Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Syahbandar Tarakan.⁶

Kasus yang serupa di wilayah perairan Tanjungpinang terhadap kapal yang tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sejauh ini sebagaimana yang telah diterangkan oleh Patkamla (Patroli Keamanan Laut) Angkatan Laut LANTAMAL IV Tanjungpinang di wilayah kerjanya berhasil menuntaskan kasus pelanggaran hukum di bidang pelayaran yang dilakukan oleh nahkoda kapal KM. Samudra II nahkoda terbukti tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan kapal tidak laik-laut saat berlayar di perairan Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau. Sehingga kapal diamankan oleh Patkamla (Patroli Keamanan Laut) pada tanggal 18 Januari 2018 sekitar pukul 02.00 WIB di posisi 00°20'34"S-104°24'25"T, selanjutnya kasus ini sudah dinyatakan lengkap (P21) dan seluruh barang bukti maupun tersangka telah dilimpahkan ke Penuntut Umum Kejaksaan Negeri Tanjungpinang pada hari Kamis 07 Februari 2018 untuk selanjutnya diproses di persidangan. Proses penyidikan kasus pelanggaran pelayaran yang dilakukan nahkoda telah memasuki babak akhir yaitu putusan hakim Pengadilan Negeri Tanjungpinang. Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tanjungpinang menyatakan Terdakwa bersalah melanggar pasal 219 ayat (1) jo pasal 323 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Majelis Hakim Pengadilan Negeri Tanjungpinang memvonis terhadap nahkoda 6 (enam) bulan penjara dan denda Rp. 50.000.000 (limapuluh juta rupiah) dengan subsider 1 (satu) bulan penjara, dengan perintah supaya terdakwa tetap ditahan, penetapan ini dibacakan pada Rabu, 02 Mei 2018.⁷ Sementara dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjungpinang yang juga memiliki tugas serta wewenang untuk penegakan hukum sebagaimana penegakan hukum yang telah dilakukan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tarakan yang dijelaskan sebelumnya, akan tetapi sejauh ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjungpinang belum pernah melakukan penegakan hukum sampai (P21), adapun temuan kapal tanpa memiliki surat persetujuan berlayar di wilayah perairan Tanjungpinang mereka sejauh ini hanya sampai tahap peneguran serta pembinaan saja terhadap nahkoda kapal yang melanggar, tentunya menjadi pertanyaan mengenai tugas dan kewenangan yang dimiliki Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjungpinang, karena Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) lebih memahami kasus kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dengan keahlian yang mereka miliki. Selanjutnya untuk mengetahui sejauh mana peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjungpinang dalam penegakan hukum tindak pidana pelayaran khusus bagi kapal yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB), maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan mengangkat substansi penelitian ini dengan judul "Penegakan Hukum Pidana Pelayaran Terhadap Kapal Yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar Di Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang"

Berdasarkan pada latar belakang masalah pada penelitian ini, penulis tertarik untuk melihat penegakan hukum bagi kapal yang tidak memiliki surat persetujuan

⁶ <https://bisnisnews.id/detail/berita/tahir-terdakwa-kasus-pelayaran-tanpa-spb-divonis-16-tahun-di-pn-tarakan-kaltara> Diakses tanggal 24 Desember 2020

⁷ http://sipp.pn-tanjungpinangkota.go.id/list_perkara/search Diakses pada 03 April 2019.

berlayar pada kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan Tanjungpinang. Adapun latar belakang masalah pada penelitian ini, maka penulis mengambil perumusan masalah bagaimana penegakan hukum pidana pelayaran terhadap kapal yang tidak memiliki surat persetujuan berlayar di kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan Tanjungpinang ? dan apa faktor penyebab terjadinya tindak pidana pelayaran tanpa surat persetujuan berlayar di wilayah hukum perairan Tanjungpinang ?

Pengkajian serta pengupasan permasalahan pada penelitian ini, maka penulis menggunakan teori penegakan hukum menurut Joseph Goldstein yaitu penegakan hukum yang sebenarnya (*Actual enforcement*), menurut Joseph Goldstein penegakan Penuh (*full enforcement*) ini dianggap bukan ekspektasi yang realistis (*not a realistic expectation*), sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat investigasi, dana dan sebagainya, yang kesemuanya mengakibatkan keharusan dilakukannya kebijaksanaan (*discretion*) dan sisanya inilah yang disebut dengan penegakan hukum yang sebenarnya (*actual enforcement*).⁸

II. Metode Penelitian

Metode Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian Normatif.⁹ Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan proses wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis bahan hukum yang penulis gunakan adalah melalui pendekatan kualitatif terhadap data primer, sekunder dan tersier. Bahan hukum yang terkumpul baik data primer, sekunder dan tersier dianalisa dengan teknik kualitatif yang disajikan dengan deskriptif tentang Penegakan Hukum Pidana Pelayaran Terhadap Kapal Yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang. Sedangkan data hasil wawancara dianalisa dengan melihat kesesuaian pendapat informan dengan peraturan Perundang- Undangan yang berlaku.

III. Hasil dan Pembahasan

1. Penegakan Hukum Pidana Pelayaran Terhadap Kapal Yang Tidak Memiliki SPB di KSOP Tanjungpinang.

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan salah satu dokumen penting yang wajib dimiliki nahkoda atau kapal sebelum meninggalkan pelabuhan ke pelabuhan tujuannya, Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tersebut diatas sebagaimana dipertegas dalam Pasal 219 ayat (1) “Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar”. Apabila terdapat kapal melayarkan kapalnya tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebagaimana telah dipertegas dalam ketentuan pada Pasal 219 ayat (1) diatas, maka kapal tersebut dinyatakan telah melanggar ketentuan Undang-Undang Pelayaran yang mengancam seorang nahkoda sebagai pimpinan tertinggi diasuatu kapal tersebut dengan ancaman hukuman pidana sebagaimana telah ditentukan dalam Pasal 323 ayat (1).

Penegakan hukum tindak pidana pelayaran oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan berpedoman pada peraturan dan perundangan, yaitu dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran disebutkan bahwa yang dimaksud dengan pelayaran adalah

⁸ Dellyana.Shant.1988,*Konsep Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Liberty hal. 39.

⁹ Mukti Fajar, Yulianto Achmad, 2015, *Dualisme Penelitian Hukum-Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm. 34.

suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.¹⁰ Sedangkan Angkutan di perairan berdasarkan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Pelayaran adalah kegiatan mengangkut atau memindahkan penumpang dan barang transportasi dalam negeri maupun antar negara. Angkutan berarti memindahkan orang dan atau barang dari satu titik ke titik lain dengan menggunakan kendaraan yang berperan sebagai angkutan laut.¹¹

Angkutan laut yang dimaksud diatas adalah kapal laut, kapal laut sebagai alat untuk memudahkan memindahkan orang dan atau barang dari satu titik ke titik lain, ataupun berlayar dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Selanjutnya untuk mengkoomodir kapal laut agar selamat sampai tujuannya, maka dari itu perlunya ketentuan peraturan perundang-undangan sebagai pedoman keselamatan bagi kapal yang beraktivitas untuk memenuhi keperluannya. Ketentuan peraturan perundang-undangan yang dimaksud telah diberlakukan sebagaimana ketentuan peraturan tersebut yaitu pada Undang-Undang Pelayaran.

Menurut analisis penulis ketentuan bagi kapal yang hendak berlayar, tahap awal harus memenuhi syarat-syarat sesuai dengan ketentuan yang tertera dalam peraturan Undang-Undang Pelayaran. Terpenuhinya syarat-syarat bagi kapal yang hendak berlayar merupakan penjelasan bahwa kapal tersebut telah dinyatakan laik-laut. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan, dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Kelaiklautan kapal merupakan kapal telah siap untuk berlayar, sebelum kapal hendak berlayar terlebih dahulu mengurus kewajibannya serta meminta izin kepada pihak Syahbandar untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), karena setiap sebelum kapal berlayar harus diperiksa dulu berkas-berkasnya serta membayar jasa kepelabuhan, setelah kewajiban kapal serta nahkoda terpenuhi maka dari pihak syahbandar melaksanakan kewenangannya untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada kapal yang hendak berlayar tersebut. Apabila ketika kedatangan kapal melanggar yang tidak mengindahkan manajemen ataupun prosedur keselamatan seperti melayarkan kapal yang tidak mempunyai Surat Persetujuan Berlayar (SPB), maka akan ditindaklanjuti dengan proses penyelidikan. Ketentuan penyelidikan memiliki prosedur sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana yaitu :¹²

1. Sumber tindakan penyelidikan :
 - a. Penyelidik mengetahui terjadinya peristiwa yang patut diduga merupakan tindak pidana;
 - b. Penyelidik menerima laporan dan/atau pengaduan;
 - c. Penyelidik menerima penyerahan tersangka yang tertangkap tangan.
2. Tindakan penyelidikan berikutnya
 - a. Penyelidik wajib menunjukkan tanda pengenal Pasal 104.
 - b. Mempunyai wewenang sebagaimana ditentukan dalam Pasal 5 ayat (1).
3. Tindakan penyelidikan dalam hal tersangka tertangkap tangan

¹⁰ Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

¹¹ Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

¹² Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

Tanpa menunggu perintah penyidik, maka penyidik wajib segera melakukan tindakan yang diperlukan, sebagaimana wewenangnya yang tersebut dalam Pasal 5 ayat (1).

4. Tindakan penyidik dalam hal tersangka tidak tertangkap tangan
 - a. Penyidik setelah melakukan upaya penyelidikan, maka harus melaporkan kepada penyidik;
 - b. Tindakan berikutnya, penyidik harus dilakukan berdasarkan perintah penyidik.
5. Laporan dan berita acara.
Atas tindakan-tindakan yang telah dilakukan, penyidik wajib membuat berita acara dan melaporkan kepada penyidik di daerah hukumnya. Pasal 102 ayat (3).

Bahwa pada umumnya penyidikan suatu tindak pidana bersumber dari Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP),¹³ dimana atur penyidikan sebagai berikut:

1. Penyelidikan yaitu tindakan penyidik sebelum menentukan tersangka berupa interview, observasi, surveillance dan informan.
2. Tindakan penyidik berupa penanganan TKP, menangkap, menahan, memanggil, menggeledah, menyita.
3. Pemeriksaan terhadap Tersangka, Saksi dan Ahli
4. Selesai dan menyerahkan berkas perkara berupa Resume, Berkas perkara pemeriksaan dan segera menyerahkan tersangka ke Jaksa Penuntut Umum

Penegakan hukum tersebut adalah proses dilakukannya upaya tegaknya norma secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam aktifitas pelayaran kapal dan dalam proses penegakan hukum tersebut melibatkan penegak hukum dalam bidang pelayaran, yaitu Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Pelaksanaan tugas penyidikan yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dari kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) harus tetap berkoordinasi dengan pengembalian fungsi koordinator pengawas (Korwas) PPNS yaitu satuan *reserse criminal* (Satreskrim) pada tingkat kepolisian resor kota (Polresta). Koordinasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 6 Ayat (3) Peraturan Kepala kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Koordinasi. Pengawasan dan Pembinaan Penyidikan Bagi Penyidik Pegawai Negeri Sipil diselenggarakan dalam bentuk kegiatan :¹⁴

1. Menerima surat pemberitahuan dimulainya penyidikan (SPDP) oleh PPNS;
2. Memberi bantuan teknis, taktis, upaya paksa dan konsultasi penyidikan kepada PPNS untuk penyempurnaan dan mempercepat penyelesaian berkas perkara;
3. Menerima berkas perkara dari PPNS dan meneruskan kepada Penuntut Umum;
4. Penghentian penyidikan oleh PPNS;
5. Tukar menukar informasi tentang dugaan adanya tindak pidana yang penyidikannya dilakukan oleh PPNS;
6. Rapat secara berkala, dan
7. Penyidikan bersama.

Dalam hal memerlukan bantuan penyidikan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil mengajukan permintaan secara tertulis kepada Kepala Kepolisian Resor Kota (Kapolresta) melalui Kepala Satuan Reserse Kriminal (Kasat Reskrim). Bantuan penyidikan dilaksanakan sejak pemberitahuan dimulainya penyidikan sampai dengan

¹³ Pasal 102 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

¹⁴ Pasal 6 ayat (3) Peraturan Kepala kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Koordinasi.

penyelesaian serta penyerahan berkas perkara tersangka dan barang bukti ke Penuntut Umum. Permintaan bantuan diajukan secara tertulis kepada pejabat pengembalian fungsi Korwas PPNS setempat dengan menjelaskan:

1. Alasan permintaan bantuan;
2. Perkara yang ditangani;
3. Waktu penugasan; dan
4. Jumlah penyidik.

Adapun prosedur awal penegakan hukum tindak pidana pelayaran oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dalam hal ini dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang berada di bawah kepala subseksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP) meliputi :

1. Pendeteksian Kapal

Penanganan tindak pidana dibidang pelayaran oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan melalui kapal patrolinya melakukan pendeteksian kapal yang dilakukan dengan melaksanakan kegiatan pengawasan di sektor-sektor perairan yang rawan tindak pidana berdasarkan informasi yang di peroleh baik data infomasi intelijen, analisa daerah operasi, laporan maupun infomasi dari masyarakat, serta laporan dan Infomasi dari kapal lain. Apabila dalam kegiatan patroli dijumpai sasaran kemudian akan diadakan pengenalan dengan menggunakan sarana yang ada seperti radar, teropong, radio atau yang lainnya hal ini dilakukan untuk mengenali kapal yang dicurigai melakukan tindak pidana.

2. Penyelidikan Kapal

Penyelidikan merupakan cara atau tindakan pertama yang dilakukan oleh aparat penegak hukum sebelum adanya sidik atau penyidikan. Tujuannya adalah untuk meneliti sejauh mana kebenaran sebuah infomasi berupa laporan atau aduan ataupun kejadian langsung yang tertangkap basah langsung oleh aparat agar dapat memperkuat secara hukum penindakan selanjutnya. Karena aparat tidak dapat menangkap, menahan, menggeledah, menyita, memeriksa surat, memanggil dan menyerahkan berkas kepada penuntut umum jikalau bukti permulaan atau bukti yang cukup saja belum dilakukan diawal. Hal ini dapat menjadi kesalahan dalam menangkap pelaku jika aparat tidak menguji dahulu infomasi yang ada sehingga tidak merendahkan harkat dan martabat manusia.¹⁵ Untuk melakukan penyelidikan kapal maka petugas patroli Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan melakukan beberapa tindakan yaitu Penghentian Kapal di curigai melakukan tindak pidana berdasarkan bukti permulaan yang cukup selanjutnya Pemeriksaan terhadap Kapal.

3. Tindak lanjut Hasil Penyelidikan

Apabila tidak terdapat bukti yang cukup atau petunjuk yang kuat tentang adanya tindak pidana maka petugas patroli Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan akan :

- a. Kapal diizinkan untuk melanjutkan pelayaran
- b. Dalam buku jurnal pelayaran dicatat bahwa telah diadakan pemeriksaan dengan menyebutkan posisi dan waktu.
- c. Meminta surat pernyataan tertulis dari Nakhoda bahwa tidak terjadi kekerasan ,kerusakan dan kehilangan selama pemeriksaan serta pernyataan tidak melakukan gugatan.

Namun apabila terdapat bukti yang cukup atau petunjuk yang kuat tentang telah

¹⁵ M. Yahya Harahap, 2012, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*, Sinar Grafika, Jakarta, hal. 101.

terjadi suatu tindak pidana maka petugas patroli Kantor Kesyahbandaraan dan Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang melakukan tindakan sebagai berikut :

- a. Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) pemeriksa memberitahukan kepada Nakhoda bahwa telah terjadi tindak pidana dan untuk itu kapal akan di bawa ke pangkalan/pelabuhanyang di tentukan.
 - b. Meminta kepada Nakhoda kapal untuk memberikan tanda tangan pada peta posisi, gambar situasi pengejaran dan penghentian.
 - c. Komandan kapal patroli surat perintah untuk membawa kapal mengeluarkan dan orang kepangkalan/pelabuhan yang telah di tentukan.
4. Alternatif cara membawa kapal kepangkalan
- a. Di *ad hoc*
 - 1) Komandan kapal patroli menerbitkan surat perintah *ad hoc* kepada Nakhoda/tersangka supaya membawa sendiri kapalnya kepelabuhan sesuai yang di perintahkan.
 - 2) Surat-surat dokumen kapal maupundokumen muatan dan benda benda yang mudah dipindahkan di mankandi kapal patroli.
 - 3) Perintah *ad hoc* hanya di berlakukan terhadap kapal berbendera Indonesia yang di yakini tidak akan melarikan diri.
 - 4) Surat perintah *ad hoc* di buat rangkap tiga (Nakhoda. instansi yang di tuju,dan arsip kapal patroli)
 - 5) Hal hal yang perlu di perhatikan oleh komandan atau nakhoda kapal patroli adalah waspadaai kapal tersebut tidak mematuhi perintah *ad hoc* dan melarikan diri dan waspadaai pertukaran Nakhoda kapal yang tidak sesuai sijil kapal.
 - b. Dikawal
 - 1) Kapal tetap di bawa Nakhoda dan Anak Buah Kapal nya menuju pelabuhan yang dituju.
 - 2) Ditempatkan tim kawal di atas kapal secara professional.
 - 3) Kapal patroli dapat mengawal pada jarak aman
 - 4) Surat-surat dan dokumen kapal maupun dokumen muatan dan benda-benda yang mudah di pindahkan termasuk alat komunikasi di amankan di kapal patroli.
 - 5) Sebagian Anak Buah Kapal dari kapal yang di kawal dapat di pindahkan ke kapal patroli.
 - c. Digandeng/ditunda/ditarik
 - 1) Dalam hal kapal mengalami kerusakan dapat di bawa oleh kapal patroli dengan cara di gandeng/ditunda/ditarik dengan tetap memperhatikan kesiapan teknis dan maternal kapal patroli.
 - 2) Sebagian Anak Buah Kapal dapat di pindahkan ke kapal patroli dan menempelkan petugas di atas kapal yang di kawal
 - 3) Apabila kapal mengalami kerusakan berat dan kemungkinan besar akan tenggelam serta upaya penyelamatan kapal tidak memungkinkan maka nakhoda dan Anak Buah Kapal dipindahkan ke kapal patroli sebagai upaya pertolongan
 - 4) Apabila kapal yang di gandeng/diumda/ditank karena kerusakan berat mengakibatkan tenggelam ,harus di buat berita acara yang berisi tentang posisi dan sebab-sebabtenggelamnya kapal tersebut.
5. Penyerahan kepada pangkalan/Kantor
- Pada prinsipnya komandan kapal patroli dan atau komandan patroli (KOPAT) dalam ketentuan organisasi patroli Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada

umumnya adalah Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), namun dengan pertimbangan efisiensi penyidikan lanjutan diserahkan kepada pangkalan atau kantor yang berwenang setempat dimana kapal akan diperiksa lebih lanjut (penyelidikan lanjutan dan penyidikan). Setelah kapal sampai di pangkalan/pelabuhan komandan kapal patroli segera menyerahkan kapal dan muatan, Nakhoda dan anak buah kapal serta surat-surat maupun dokumen kapal dan dokumen muatan kepada pangkalan dengan di lengkapi :

- a. Laporan kejadian
- b. Gambar situasi pengejaran dan penghentian kapal
- c. Pernyataan tentang posisi kapal
- d. Surat perintah dan berita acara pemeriksaan kapal
- e. Pernyataan hasil pemeriksaan kapal
- f. Pernyataan hasil pemeriksaan surat-surat kapal
- g. Pernyataan keadaan muatan kapal
- h. Pernyataan tidak tersedianya buku jurnal kapal (kalau tidak ada)
- i. Surat perintah dan berita acara membawa kapal dan orang
- j. Berita Acara Pemeriksaan (BAP) saksi dari kapal patroli (minimal dua orang petugas yang bertugas saat kejadian)
- k. Berita acara pengambilan sumpah/saksi dari kapal patroli (minimal dua orang yang bertugas saat kejadian dan telah memenuhi syarat untuk di ambil sumpah)
- l. Berita acara serah terima kapal dan perlengkapannya, Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK), dokumen kapal serta berkas perkara.

Pemeriksaan oleh penyidik dipangkalan atau dikantor yaitu Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) melakukan pemeriksaan terhadap kapal dan muatan, nakhoda dan anak buah kapal serta surat-surat maupun dokumen kapal dan dokumen muatan yang diserahkan oleh kapal patroli maupun instansi lain untuk proses hukum lebih lanjut.

6. Proses penyidikan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)

Berdasarkan Pasal 9 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2010 Tentang Manajemen Penyidikan Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil yaitu bentuk-bentuk kegiatan dalam proses penyidikan oleh PPNS sebagai berikut:¹⁶

- a. Pemberitahuan dimulainya penyidikan;
- b. pemanggilan;
- c. penangkapan;
- d. penahanan;
- e. pengeledahan;
- f. penyitaan;
- g. pemeriksaan;
- h. bantuan hukum;
- i. penyelesaian berkas perkara;
- j. pelimpahan perkara;
- k. penghentian penyidikan;
- l. administrasi penyidikan; dan
- m. pelimpahan penyidikan.

Surat Perintah Penyidikan dan Surat Pemberitahuan dimulainya Penyidikan

¹⁶ Pasal 9 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2010 Tentang Manajemen Penyidikan Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil

(SPDP) kepada pihak kejaksaan melalui Penyidik Polri sebagai koordinator pengawas (Korwas) untuk keperluan penyidikan, Sebelum pemberitahuan dimulainya penyidikan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang (KSOP) Tembilahan dapat memberitahukan secara lisan atau telepon. Surat elektronik dan pesan singkat kepada Penyidik Polri guna menyiapkan bantuan penyidikan yang sewaktu-waktu diperlukan dengan memuat penjelasan singkat mengenai kejadian tindak pidana atau pelanggaran, identitas pelaku atau tersangka, barang bukti, dan rencana penyidikannya. Kemudian dilakukan tindakan pengeledahan, pemeriksaan saksi, pemeriksaan tersangka, Penyitaan, Pelelangan barang bukti/benda sitaan, Penahanan Tersangka, Berita Acara Pendapat/resume, Penghentian penyidikan, Berkas Perkara, dan Penyerahan perkara kepada kejaksaan.

Sabagaimana diakui oleh Bapak AP selaku KPLP KSOP Tanjungpinang yang menurutnya, kasus kapal yang berlayar tidak mengantongi Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dilakukan oleh nahkoda selama ini penerapan sanksinya hanya sebatas peneguran secara lisan saja dan kemudian melakukan pembinaan kepada pelaku dan sampai saat ini belum ada sanksi pidana yang dijatuhkan kepada nahkoda yang melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan dalam hal ini yang melanggar Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran.¹⁷ Hal senada dikemukakan Bapak inisial RN selaku Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang, selanjutnya Bapak RN juga menjelaskan untuk keperluan patroli diwilayah kerjanya perairan Tanjungpinang memiliki dua unit kapal patroli yaitu KN.P 521 dan KN.P 500008 yang didukung oleh masing-masing setiap kapal tiga awak kapal sebagai petugas patroli yaitu Nahkoda, Jurumudi, dan KKM (Kepala Kamar Mesin), meskipun kapal patroli memadai akan tetapi yang menjadi hambatan dikarenakan belum ada anggaran khusus untuk penyidikan yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), selanjutnya Bapak RN juga menjelaskan bahwa mereka menemukan kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bagi nahkoda kebanyakan yang melanggar adalah kapal-kapal kecil berbobot 7 *Gross Ton* (GT) yang mana mereka belum memahami aturan.¹⁸

Menurut analisis penulis bahwa untuk melaksanakan penegakan hukum terhadap tindak pidana pelayaran khususnya terhadap nahkoda yang tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) mengalami suatu permasalahan tersendiri dalam hal ini anggaran operasional pelaksanaan penegakan hukum, karena ketika proses penyidikan dilaksanakan tidak menutup kemungkinan pula beban biaya yang ditanggung Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjungpinang. Sehingga diperlukan anggaran khusus dalam pelaksanaan kegiatan penyidikan yang jumlah dan volumenya disesuaikan dengan kondisi setempat, dan sistem penganggaran yang fleksibel namun bertanggung jawab. Hal tersebut dapat dilihat dari tidak adanya anggaran DIPA untuk alokasi dana penyidikan padahal salah satu tugas dan fungsi dari Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah penyidikan, sementara proses penyidikan membutuhkan dana yang cukup banyak. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang sebagai salah satu ujung tombak terwujudnya visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan laut dalam penegakan hukum di laut dan pantai khususnya di bidang keselamatan

¹⁷ Hasil wawancara dengan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), Pada 15 Juli 2020 .

¹⁸ Hasil wawancara Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Syahbandar, Pada 4 Februari 2020.

pelayaran, maka dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya sangat dibutuhkan sarana dan prasarana, sumber daya manusia dan anggaran yang memadai. Pemenuhan akan kebutuhan diatas dimaksud untuk meningkatkan kinerja Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang yang berkelanjutan. Sebagaimana ketentuan penyidikan terhadap tindak pidana pelayaran oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan secara tegas diatur dalam Pasal 30 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2018 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan, yaitu terdiri dari Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Selanjutnya berdasarkan Pasal 282 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran secara tegas menyebutkan bahwa “Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu berada dibawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia”. Hal ini telah dipertegas pada Pasal 2 huruf (c) Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor : KP. 222/DJPL/2019 Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Tindak Pidana Pelayaran Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Di Lingkungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut.¹⁹ Apabila ada terjadinya suatu pelanggaran tindak pidana pelayaran terhadap kapal yang tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dalam pelaksanaan tugas penyidikan yang dilakukan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjungpinang wajib berkoordinasi dengan pengemban fungsi Koordinator Pengawas (KORWAS) Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yaitu satuan reserce criminal (satrekrim) pada kepolisian resor kota (Polresta) Tanjungpinang. Koordinasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 11 ayat (1) Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor : KP. 222/DJPL/2019 Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Tindak Pidana Pelayaran Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Di Lingkungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut, diimplementasikan dalam bentuk :²⁰

- a. Bantuan taktis, berupa personil maupun peralatan Penyidikan;
- b. Bantuan teknis Penyidikan;
- c. Bantuan pemeriksaan ahli dalam rangka pembuktian secara ilmiah; atau
- d. Bantuan upaya paksa, berupa pemanggilan, penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan.

Merujuk kepada teori hukum yang telah penulis paparkan sebelumnya sebagai pisau analisis penulis, jika dilihat dari hasil penelitian penulis baik dalam bentuk data maupun hasil wawancara dari beberapa informan. Maka penegakan hukum tindak pidana pelayaran terhadap kapal yang tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang sebagai suatu kebijaksanaan (*discretion*) yang diambil dalam melaksanakan penegakan hukum yang sebenarnya (*actual enforcement*) sesuai prosedur ketentuan peraturan perundang-undangan terhadap tindak pidana pelayaran tersebut, dikarenakan tidak adanya anggaran operasional penyidikan dalam memproses tindak pidana pelayaran ini.

¹⁹ Pasal 2 huruf (c) Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor : KP. 222/DJPL/2019 Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Tindak Pidana Pelayaran Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Di Lingkungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut

²⁰ Pasal 11 ayat (1) Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor : KP. 222/DJPL/2019 Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Tindak Pidana Pelayaran Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Di Lingkungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut

2. Faktor Penyebab Terjadinya Tindak Pidana Pelayaran Tanpa SPB di Wilayah Hukum Perairan Tanjungpinang.

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. Sebagaimana tercantum dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran, Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh Syahbandar dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan. Meskipun pengaturan mengenai Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sudah sedemikian ketat, akan tetapi masih ada juga nahkoda-nahkoda yang melanggar aturan yang mana melakukan pelayaran tanpa memiliki dokumen Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan bukti otentik bahwa :

1. Kapal telah diperiksa;
2. Memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal;
3. Memenuhi kewajiban dibidang pelayaran lainnya;

Selain kapal harus laik laut, kewajiban kapal lainnya yang harus dipenuhi untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah kewajiban pembayaran atas jasa pelayanan kepelabuhan, jasa pengawasan dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran yang berlaku dibidang pelayaran. Yang mana bukti kewajiban lainnya adalah :

1. Bukti Pembayaran jasa kepelabuhan;
2. Bukti Pembayaran jasa kenavigasian;
3. Bukti Pembayaran penerimaan uang perkapalan;
4. Persetujuan (*Clearance*) Bea dan Cukai;
5. Persetujuan (*Clearance*) Imigrasi;
6. Perseujuan (*Clearance*) Karantina;

Bahwa apresiasi masyarakat terhadap penegakan hukum di dunia Pelayaran masih kurang, contoh sederhana kita masih sering menyaksikan kapal-kapal yang meninggalkan pelabuhan tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang di keluarkan oleh Kantor Kesyahbandarandan Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang. Oleh karena itu dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan pelayaran secara optimal sebagaimana yang diamanatkan Pasal 274 Ayat (1) dan Ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, masyarakat memiliki kesempatan yang sama dan seluas-luasnya untuk berperan serta dalam kegiatan pelayaran dan ikut bertanggungjawab menjaga ketertiban serta keselamatan dan keamanan pelayaran, peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud Pasal 274 ayat (1) diperlukan untuk .²¹

- a. Memantau dan menjaga ketertiban penyelenggaraan kegiatan pelayaran
- b. Memberikan masukan kepada Pemerintah dalam penyempurnaan peraturan
- c. pedoman dan standar tekhnis di bidang pelayaran
- d. Memberikan masukan kepada Pemerintah, Pemerintah Daerah dalam rangka pembinaan, penyelenggara dan pengawasan pelayaran
- e. Menyampaikan pendapat dan pertimbangan kepada pejabat yang berwenang terhadap kegiatan penyelenggaraan pelayaran yang mengakibatkan dampak penting terhadap lingkungan; dan/atau

²¹ Pasal 274 ayat (1) dan ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

- f. Melaksanakan gugatan perwakilan terhadap kegiatan pelayaran yang mengganggu, merugikan dan/atau membahayakan kepentingan umum.

Berdasarkan hasil wawancara dengan nahkoda H selaku nahkoda, pada tanggal 16 Maret 2020, bahwa pelaku mengakui alasan melakukan perbuatannya dengan alasan karena banyaknya prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang harus diurus, sehingga nahkoda H tidak mengurus kewajibannya sebelum berlayar. Selanjutnya nahkoda H juga sadar perbuatannya tersebut salah tanpa terlebih dahulu mendapatkan izin yang disebut dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang merupakan perbuatan melawan hukum, akan tetapi nahkoda H mencoba mengadu nasib apabila pihak Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Syahbandar lengah, nahkoda H mengambil kesempatan untuk bisa tetap berlayar ketempat tujuannya. Selanjutnya nahkoda H juga menjelaskan bahwa pelaku melakukan perbuatannya dengan alasan karena takut mengurus ke kantor syahbandar dan kurangnya pengetahuan tentang prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sehingga nahkoda H tidak mengurus Surat Persetujuan Berlayar (SPB)nya, nahkoda H juga mengatakan tidak tau dengan batas-batas wilayah perairan Tanjungpinang.²² Menurut analisis penulis bahwa kurangnya pengetahuan masyarakat mengenai peraturan-peraturan yang terkandung di dalam Undang-Undang Pelayaran, sehingga masyarakat dalam hal ini nahkoda enggan untuk melengkapi syarat-syarat untuk memenuhi kewajiban mereka sebelum berlayar, bahwa sebenarnya dengan melengkapi persyaratan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan merupakan bentuk pengawasan dari syahbandar, yang mana pengawasan tersebut membuktikan bahwa kapal tersebut yang hendak berlayar dikatakan laik-laut. Kelaiklautan kapal yang nanti dinahkodai nahkoda tersebut pada saat berlayar mengurangi resiko kecelakaan bagi serta menjamin keselamatan bagi Anak Buah Kapal (ABK). Kurangnya pengetahuan masyarakat tentang hukum itu sendiri disebabkan tidak adanya pembekalan ataupun sosialisasi pemahaman ketentuan peraturan perundang-undangan dari pemerintah. Sudah selayaknya pemerintah memberikan sosialisasi kepada masyarakat, agar masyarakat dapat memahami aturan hukum yang berlaku sehingga ketertiban, keselamatan dapat terwujud. Selanjutnya merujuk kepada teori hukum yang telah penulis paparkan sebelumnya sebagai pisau analisis penulis, jika dilihat dari hasil penelitian penulis baik dalam bentuk peraturan perundang-undangan maupun hasil wawancara dari beberapa informan. Maka apabila dilihat dari faktor penyebab terjadinya tindak pidana pelayaran terhadap kapal yang tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjungpinang menurut Friedman Lawrence M. Friedman, dalam bukunya *Legal Culture and Social Development* yang dikutip oleh Lilik Mulyadi mengenai sistem hukum, bahwa untuk memahami efektif tidaknya hukum di dalam masyarakat, harus diperhatikan komponen-komponen sistem hukum yang meliputi,²³ Komponen Struktural yang mencakup institusi atau aturan mengenai suatu aktivitas masyarakat dalam hal pelayaran yang diciptakan oleh sistem hukum dengan berbagai macam fungsi untuk mendukung bekerjanya sistem hukum, maka dari itu perlunya pembinaan terhadap masyarakat tentang institusi atau aturan hukum dari pihak kesyahbandaran sebagai instansi yang merupakan ahli dengan keilmuan pemahaman tentang pelayaran.

²² Hasil wawancara dengan nahkoda kapal yang jadi tersangka di Pengadilan Negeri Tannjungpinang, pada 16 Maret 2020

²³ Lilik Mulyadi, *Bunga Rampai Hukum Pidana Perspektif Teoritis dan Praktik*, Alumni, Bandung, 2008, hal. 410.

IV. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa kesyahbandaran yaitu pimpinan tertinggi di dalam organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan memiliki salah satu kewenangan mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana amanat pada Pasal 219 ayat (1) serta ancaman pidana pada Pasal 323 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran. Penegakan hukum tindak pidana pelayaran oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) melalui Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) mempunyai tugas dan kewenangan melakukan Penyidikan, Penangkapan, Penahanan, Pengeledahan, dan Penyitaan sesuai dengan aturan dalam Undang-Undang Pelayaran. Pelaksanaan tugas dan kewenangan penyidikan yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjungpinang harus tetap berkoordinasi dengan pengemban fungsi koordinator pengawas (KORWAS). Bahwa selama ini masih banyak nahkoda kapal yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar, peran Syahbandar yang salah satu tugasnya melaksanakan tugas penegakan hukum pidana pelayaran terhadap kapal yang tidak memiliki surat persetujuan berlayar selama ini hanya sampai tahap peneguran lisan saja serta pembinaan terhadap nahkoda kapal.

Faktor penghambat dalam proses penegakan hukum dalam tindak pidana pelayaran kapal tanpa surat persetujuan berlayar yakni masalah dimana tidak ada regulasi khusus untuk PPNS Syahbandar dalam melaksanakan tugasnya dalam hal penyelidikan yaitu masalah anggaran khusus untuk Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang tidak ada untuk melakukan penegakan hukum bagi kapal yang tidak ada Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di wilayah kerjanya sehingga kebijakan yang diambil oleh PPNS Syahbandar hanya peneguran lisan serta pembinaan terhadap nahkoda yang melanggar. Sementara faktor penyebab Terjadinya Tindak Pidana Pelayaran Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di wilayah hukum perairan Tanjungpinang yaitu disebabkan kurangnya pengetahuan masyarakat mengenai peraturan-peraturan yang terkandung di dalam Undang-Undang Pelayaran, sehingga masyarakat dalam hal ini nahkoda enggan untuk melengkapi syarat-syarat untuk memenuhi kewajiban mereka sebelum berlayar, bahwa sebenarnya dengan melengkapi persyaratan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan merupakan bentuk pengawasan dari syahbandar, yang mana pengawasan tersebut membuktikan bahwa kapal tersebut yang hendak berlayar dikatakan laik-laut

V. Daftar Pustaka

1. Buku

- Rahardjo, Adisasmita.(2010). *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, Ghalia Ilmu. Jakarta.
- Dellyana.Shant. (1988). *Konsep Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Liberty hal. 39.
- Mukti Fajar, Yulianto Achmad. (2015). *Dualisme Penelitian Hukum-Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm. 34.

Harahap, M. Yahya. (2012). *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*, Sinar Grafika, Jakarta, hal. 101.

Mulyadi, Lilik. (2008). *Bunga Rampai Hukum Pidana Perspektif Teoritis dan Praktik*, Alumni, Bandung, hal. 410.

2. Jurnal

Ramadhan, S. (2016). JOM Fakultas Hukum, Vol. III/No. 3/Oktober/2020.

Rauf, S. (2019), *Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Pencurian dan Pengrusakan sarana bantu navigasi kelas III Kendari*. Jurnal Akrab Juara, 4(2), 169-181.

3. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 atas perubahan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan Reepublik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor : KP. 222/DJPL/2019 Tentang Standar Operasional Prosedur Penaganan Tindak Pidana Pelayaran Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Di Lingkungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut.