

**PENEGAKAN HUKUM PIDANA BERLAYAR TANPA IZIN DAN
SURAT PERSETUJUAN DARI SYAHBANDAR DI WILAYAH
HUKUM PENGADILAN TANJUNG BALAI KARIMUN (Studi
Kasus)**

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelara Sarjana Hukum (S.H)*



OLEH:

Alif Muhammad Farhan

171010162

PROGRAM STUDI ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PEKANBARU

2022

Saya yang betanda tangan dibawah ini :

Judul : Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin
Dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di
Wilayah Hukum Pengadilan Tanjung Balai
Karimun(116/PID.SUS/2020/PN Tbk)

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya sendiri, orisinal dan tidak dibuatkan oleh orang lain, sepengetahuan saya belum pernah ditulis oleh orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti skripsi ini merupakan hasil orang lain atau mencontek atau menjiplak hasil skripsi/karya ilmiah orang lain (plagiat), maka saya bersedia gelar Sarjana Hukum (S1) yang telah saya peroleh di batalkan.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Pekanbaru, 07 Maret 2022

Yang menyatakan

1000
Rp
METAL
TEMPEL
889AJX888602980

Alif Muhammad Farhan



Sertifikat

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

ORIGINALITAS PENELITIAN

Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

MENYATAKAN BAHWA :

Alif Muhammad Farhan

171010162

Dengan Judul :

Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin Dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pengadilan
Tanjung Balai Karimun (Studi Kasus 116/Pid.Sus/2020/Pn.Tbk)

PEKANBARU

Telah Lolos Similarity Sebesar Maksimal 30%

Pekanbaru, 08 Maret 2022

Prodi Ilmu Hukum



Harvia Santri, S.H., M.H.

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU



No. Reg : 1028/II/UJPM FH UIR 2021

Paper ID : 1779093883/15 %



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
 Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834 - 721 27
 Website : law.uir.ac.id e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Dilaksanakan Bimbingan Skripsi Terhadap

Nama : ALIF MUHAMMAD FARHAN

NPM : 171010162

Fakultas : HUKUM

Program Studi : ILMU HUKUM

Pembimbing I : Dr.Zot Akrial, S.H.,M.Hum

Judul Skripsi : **PENEGAKAN HUKUM TINDAK PIDANA BERLAYAR TANPA IZIN
 DAN SURAT PERSETUJUAN DARI SYAHBANDAR DI WILAYAH HUKUM
 PEGADILAN TANJUNG BALAI KARIMUN (STUDI KASUS PUTUSAN PERKARA
 NOMOR 116/PID.SUS/2020/PN Tbk)**

Tanggal	Berita Bimbingan	PARAF
		Pembimbing I
17-12-2021	- Buat abstrak - Daftar isi	
01-01-2022	- Kata pengantar dibuat - Halaman Pegesahan dilengkapi	
15-01-2022	- Alasan pengambilan responden dijelaskan dan diuraikan - Perbaiki sistematika penulisan	
20-01-2022	- Paparkan pertanyaan hakim saja karena hanya dari putusan pegadilan - Tambahkan masalah penelitian karena ada 2 bukan 1	
08-02-2022	- Perbaiki Latar belakang masalah - Buat Abstrak dan Kata Pengantar	
17-02-2022	- Lakukan Test Turnitin - Persiapkan Untuk Ujian	

Pekanbaru, 07 Maret 2022

Mengetahui :

An. Dekan


Dr. Rosvidi Hamzah S.H., M.H.
Wakil Dekan I



Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU
Nomor : 084/Kpts/FH/2022
TENTANG PENETAPAN PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang: 1. Bahwa untuk membantu mahasiswa dalam menyusun skripsi yang lebih berkualitas, perlu ditunjuk pembimbing yang akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap mahasiswa tersebut
2. Bahwa penetapan dosen sebagai pembimbing yang ditetapkan dalam surat keputusan ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai pembimbing.
- Mengingat 1. Undang-Undang Nomor : 20 tahun 2003 tentang Pendidikan Nasional
2. UU No. 14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar
3. UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi
4. PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
5. Permeneristik Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi
6. Permeneristik Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi
7. SK. BAN-PT Nomor : 2777/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2018
8. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2013
9. SK. Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 112/UJR/Kpts/2016

MEMUTUSKAN

- Menetapkan 1. Menunjuk
- | | |
|-----------------------|--|
| Nama | : Dr. Zul Akrial, S.H., M.Hum |
| NIP/NPK | : 91 01 02 196 |
| Pangkat/Jabatan | : Pembina/ IV/a |
| Jabatan Fungsional | : Lektor Kepala |
| Sebagai | : Pembimbing Penulisan Skripsi mahasiswa |
| Nama | : ALIF MUHAMMAD FARIHAN |
| NPM | : 17 101 0162 |
| Jurusan/program studi | : Ilmu Hukum /Hukum Pidana |
| Judul skripsi | : Penegakan Hukum Tindak Pidana Berlayar Tanpa Izin dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pengadilan Tanjung Balai Karimun (No. 116/Pid.Sus/2020.PN.Tbk). |
2. Tugas-tugas pembimbing adalah berpedoman kepada SK. Rektor Nomor : 052/UJR/Kpts/1989, tentang pedoman penulisan skripsi mahasiswa fakultas di lingkungan Universitas Islam Riau
3. Kepada yang bersangkutan diberikan honorarium, sesuai dengan ketentuan yang berlaku di lingkungan Universitas Islam Riau.
4. Keputusan ini mulai berlaku semenjak ditetapkan, jika ternyata terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.
- Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada tanggal : 15 Maret 2022
Dekan


Dr. M. Musa, S.H., M.H.

Tembusan : Disampaikan kepada :
1. Yth. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru
2. Yth. Sdr. Ka. Departemen Ilmu Hukum Fak. Hukum UIR
3. Yth. Ka. Biro Keuangan UIR di Pekanbaru

NOMOR : 094 /KPTS/FH-UIR/2022
TENTANG PENETAPAN TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI MAHASISWA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang : 1. Bahwa untuk pelaksanaan ujian komprehensif skripsi mahasiswa perlu di tetapkan tim penguji dalam Surat Keputusan Dekan.
2. Bahwa nama-nama tersebut di bawah ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai penguji.

- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor : 20 Tahun 2003
2. Undang-undang Nomor : 14 Tahun 2005
3. Peraturan Pemerintah Nomor : 30 Tahun 1990
4. Surat Keputusan Menteri Pendidikan Nasional :
a. Nomor : 232/U/2000 c. Nomor : 176/U/2001
b. Nomor : 234/U/2000 d. Nomor : 045/U/2002
5. Surat Keputusan Direktur Jendral Pendidikan Tinggi Nomor : 02.Dikti/Kep/1991
6. Keputusan BAN-PT Nomor : 217/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2013
7. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2018
8. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau tentang Kurikulum FH Nomor :
a. Nomor : 52/UIR/Kpts/1998
b. Nomor : 55/UIR/Kpts/1989
c. Nomor : 117/UIR/KPTS/2012
9. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 0580/UIR/KPTS/2021 tentang Pemberhentian Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Periode 2020-2024 dan Pengangkatan Dekan Fakultas Hukum dan Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau Periode Sisa Jabatan 2020-2024

MEMUTUSKAN

- Menetapkan : 1. Tim Penguji Komprehensif Skripsi Mahasiswa :
N a m a : Alif Muhammad Farhan
N.P.M. : 171010162
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pegadilan Tanjung Balai Karimun
Dengan susunan tim penguji terdiri dari
Dr. Zul Akrial, S.H., M.Hum : Ketua merangkap penguji materi skripsi
Dr. Zulkarnain, S, S.H., M.H : Anggota merangkap penguji sistematika
Dr. M. Musa, S.H., M.H : Anggota merangkap penguji methodologi
Elsi Elvina, S.H., M.H : Notulis
2. Laporan hasil ujian serta berita acara ujian telah disampaikan kepada pimpinan fakultas selambat-lambatnya sehari setelah ujian dilaksanakan.
3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.
Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat diketahui dan dimaklumi.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal 23 Maret 2022
Dekan,

Dr. M. Musa, S.H., M.H
NIDN. 1009116601

Tembusan disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Rektor Universitas Islam Riau di Pekanbaru
2. Yth. Bapak Kepala Biro Keuangan Universitas Islam Riau di Pekanbaru
3. Pertinggal



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jl. Kaharuddin Nasution No.113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru, Riau - 28284
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674 834, 721 27
Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

BERITA ACARA UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, Nomor : 094/KPTS/FH-UIR/2022 Tanggal 23 Maret 2022, pada hari ini **Senin, 28 Maret 2022** telah dilaksanakan Ujian Skripsi Program Studi (S1) Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, atas nama :

Nama : Alif Muhammad Farhan
N P M : 171010162
Program Study : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pegadilan Tanjung Balai Karimun
Tanggal Ujian : 28 Maret 2022
Waktu Ujian : 10.00-11.00 WIB
Tempat Ujian : Dilaksanakan Secara Daring
IPK :
Predikat Kelulusan :

Dosen Penguji

Tanda Tangan

1. Dr. Zul Akrial, S.H., M.Hum
2. Dr. Zulkarnain, S, S.H., M.H
3. Dr. M. Musa, S.H., M.H

1. Hadir
2. Hadir
3. Hadir

Notulen

4. Elsi Elvina, S.H., M.H

4. Hadir

Pekanbaru, 28 Maret 2022
Dekan Fakultas Hukum UIR

Dr. Musa, S.H., M.H
NIK. 950202223

ABSTRAK

Penegakan Hukum Pidana Berlayar (Pelayaran) Tanpa Izin dalam pasal Pasal 219 ayat (1), yang sanksinya terdapat pada pasal 323 ayat (1) undang-undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa bunyi Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran adalah “Setiap Kapal yang Berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar” Bahwa bunyi Pasal 323 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran adalah “Nakhoda yang berlayar tanpa dilengkapi Surat Pertujuan Berlayar yang dikeluarkan Syahbandar sebagaimana dimaksud pasal 219 ayat (1) dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah). Namun dengan adanya peraturan perundang-undangan tersebut dibidang Pelayaran agar dapat ditaati oleh seluruh masyarakat dan kepada pelanggarnya diberikan sanksi yang tegas agar dapat menimbulkan efek jera sehingga tindak pidana pelayaran ini dapat berkurang atau meniadakan lagi pelanggaran hukum dan pada akhirnya dapat mendukung pemerintah agar dapat terpungutnya pungutan negara sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam studi kasus perkara (116/PID.SUS/2020/PN Tbk)

Permasalahan pokok dalam penelitian ini adalah bagaimana penerapan hukum terhadap tindak pidana pelayaran Berlayar tanpa izin dan surat persetujuan dari Syahbandar di wilayah hukum Tanjung Balai Karimun (116/PID.SUS/2020/PN Tbk) Dan Apa Hambatan Dan Kendala Dalam Penegakan hukum terhadap tindak pidana berlayar tanpa izin dan surat persetujuan berlayar (SPB)

Jenis Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian *observational research* yaitu dengan cara survei, sedangkan sifatnya adalah deskriptif yaitu penelitian yang bertujuan memberikan gambaran yang jelas dan konkrit.

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan tentang Penegakan Hukum Pidana Berlayara Tanpa Izin Dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pengadilan Tanjung Balai Karimun bahwa majelis hakim menjatuhkan pidana kepada Para Terdakwa dengan pidana penjara masing-masing selama 1 (satu) tahun dan 6 (enam) bulan dan pidana denda sebesar Rp. 100.000.000,- (Seratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar oleh Terdakwa, maka diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan. Ini terjadinya tindak pidana Pelayaran ini dengan kurangnya kesadaran diri masyarakat karena dengan berlayar tanpa izin dapat membahayakan diri dan membuat negara mengalami kerugian.

Kata Kunci : Pelayaran, Tindak Pidana, Tanpa izin

ABSTRAK

The enforcement of the Criminal Law of Sailing (Sailing) Without Permission in Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, has clearly prohibited all forms of activity, especially not having a sailing approval letter. The crime of shipping is a crime that has a criminal sanction of fines and imprisonment in accordance with what is stated in Article 1 point (1) of Law Number 17 of 2008. However, the existence of these regulations does not also make the perpetrators of the shipping a deterrent. However, the application of the law that regulates shipping crimes is aimed at making the laws and regulations in the shipping sector obeyed by all levels of society and the violators are given strict sanctions so that they can have a deterrent effect so that this shipping crime can be reduced or eliminated any more violations of the law and in the end can support the government so that state levies can be collected in accordance with the provisions of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping in case studies (116/PID.SUS/2020/PN Tbk)

The main problem in this study is how to apply the law to the crime of sailing without a permit and a letter of approval from the harbormaster in the jurisdiction of Tanjung Balai Karimun (116/PID.SUS/2020/PN Tbk)

Types The type of research used in this research is observational research, namely by means of interviews, while the nature is descriptive, namely research that aims to provide a clear and concrete picture.

Based on the results of the research that the author conducted regarding the Law Enforcement of the Criminal Law of Sailing Without Permit and Letter of Approval from the Harbormaster in the Tanjung Balai Karimun Court (case study number 116/PID.SUS/2020/PN Tbk) that the panel of judges sentenced the Defendants with each sentenced to imprisonment for imposing a sentence on the Defendant, therefore with imprisonment for 1 (one) year and 6 (six) months and a fine of Rp. 100,000,000, - (One hundred million rupiah) provided that if the fine is not paid by the Defendant, it will be replaced with imprisonment for 3 (three) months. Barriers to the occurrence of this shipping crime are by increasing public awareness because sailing without a permit can make the state suffer no small amount of losses because the state levies are not collected.

Keywords: Criminal art, Without permission

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuuh

Alhamdulillahirrobbil'alamin. Dengan puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT, atas segala limpahan rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penelitian yang berjudul “ **PENEGAKAN HUKUM PIDANA BERLAYAR TANPA IZIN DAN SURAT PERSETUJUAN DARI SYAHBANDAR DI WILAYAH HUKUM PENGADILAN TANJUNG BALAI KARIMUN (116/PID.SUS/2020/PN Tbk) ”**. Tidak lupa shalawat beriring salam penulis hadiahkan kepada junjungan besar kita Nabi Muhammad SAW dengan mengucapkan “*Allahumma Sholli Ala Sayiddina Muhammad Wa'ala Allhi Sayyidinna Muhammad*”, semoga kita mendapatkan *syafa'atnya* dunia dan akhirat. Amin Ya Robbal Alamin.

Dalam melakukan penulisan dan penelitian skripsi ini, penulis mengucapkan terimakasih terutama Kepada **Kedua Orangtua** penulis Bapak **Rizal aidi** dan Ibu **Darlisma** yang telah memberikan dukungan, menyemangati dan membantu baik moril maupun materil kepada penulis, serta selalu mendoakan tiada hentinya, mengingatkan hal duniawi dan akhirat, dan selalu mendoakan agar menjadi orang yang berguna serta sukses dalam mengejar impiannya. Serta kepada teman-teman Himadana angkatan 2017 Universitas Islam Riau yang telah memberikan motivasi kepada penulis.

Selanjutnya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan, dorongan motivasi dan bimbingan baik secara moril maupun materil untuk kesempurnaan penelitian ini. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan ribuan terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak **Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H., M.C.L**, selaku Rektor Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menimba ilmu di Universitas Islam Riau.
2. Bapak **Dr. M. Musa, S.H., M.H**, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan persetujuan dan arahan dalam penelitian ini.
3. Bapak **Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H**, selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah mengajar, mendidik dan memudahkan dalam proses penulisan Skripsi penulis.
4. Ibu **Dr. Desi Apriani, S.H., M.H**, selaku wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan petunjuk dan arahan dalam penulisan Skripsi ini.
5. Bapak **S Parman, S.H., M.H**, selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah mendidik dan mengajarkan banyak hal kepada penulis.
6. Bapak **Dr. Zulkarnain S, S.H., M.H**, selaku Ketua Departemen Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Islam Riau sekaligus sebagai Dosen yang juga telah melakukan banyak hal kepada penulis, baik mengajar,

mendidik, memberikan masukan, membimbing dan mendaftarkan judul skripsi ini.

7. Bapak **Dr.Zul Akrial, S.H., M.Hum**, selaku Dosen Pembimbing yang telah membimbing serta meluangkan waktu dan pemikirannya untuk memberikan petunjuk dan arahan dalam penulisan Skripsi penulis.
8. Bapak/Ibu **Dosen Fakultas Hukum** Universitas Islam Riau yang telah bersusah payah memberikan materi kuliah dan juga memberikan dukungan kepada penulis.
9. Bapak/Ibu **Pegawai Tata Usaha Fakultas Hukum** Universitas Islam Riau yang telah membantu penulis, sehingga proses administrasi di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau dapat berjalan dengan baik.
10. Kepada Bapak **Rizka fauzan, S.H**, sebagai responden dari majelis hakim yang telah membantu dan meluangkan waktu kepada penulis untuk melengkapi data sebagai penunjang penelitian Skripsi ini.
11. Kepada Sahabat-Sahabat yang selalu ada bersama untuk saling mendukung, support, dan memberikan motivasi kepada penulis dalam penulisan skripsi.

Sebagai manusia biasa penulis menyadari segala kekurangan dalam penulisan dalam penulisan ini, karena kesempurnaan itu hanyalah milik Allah SWT. Oleh sebab itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran agar dikemudian hari penulis dapat lebih teliti dan lebih baik lagi dari yang sebelumnya. Selanjutnya penulis menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan masukan dan kritikan semoga Allah SWT memberkahinya Aamiin.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuuh

Pekanbaru, januari, 2022

Penulis

Alif Muhammad Farhan



Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT	i
SERTIFIKAT ORIGINALITAS PENELITIAN.....	ii
BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI.....	iii
SK PENUNJUKAN PEMBIMBING.....	v
SK PENUNJUKAN TIM PENGUJI SKRIPSI	vi
BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI.....	vii
ABSTRAK	viii
KATA PENGANTAR.....	x
DAFTAR ISI.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	3
D. Tinjauan Pustaka	4

E. Konsep Operasional.....	16
F. Metode Penelitian	17
BAB II TINJAUAN UMUM	19
A. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Pelayaran	19
1. Pengertian pelayaran dan kegiatan pelayaran	20
2. Keselamatan kapal.....	20
3. Pengertian kapal.....	23
4. Pelabuhan.....	25
5. Kelaiklautan kapal.....	25
6. Pengertian Kelaiklautan kapal.....	28
7. Asas Asas dan Tujuan Pelayaran	28
8. Jenis jenis Kegiatan Pelayaran.....	30
B. Tinjauan Umum Tentang Syahbandar.....	34
1. Tanggung Jawab Syahbandar.....	34
2. Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan.....	36
3. Fungsi Dan Tugas Kewenangan Syahbandar.....	39
4. memastikan Keselamatan kapal.....	40
C. Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum	42

1. Pengertian Penegakan Hukum	42
-------------------------------------	----

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	45
--	-----------

A. Implementasi Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin Dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pengadilan Tanjung Balai Karimun (Studi Kasus Putusan Perkara Nomor 116/PID.SUS/2020/PN Tbk).....	45
---	----

B. Hambatan Dan Kendala Dalam Penegakan Hukum Terhadap Tindak pidana berlayar Tanpa izin Dan surat Persetujuan Dari Syahbandar (Studi Kasus Putusan Perkara Nomor 116/PID.SUS/2020/PN Tbk)	50
--	----

BAB IV PENUTUP	55
-----------------------------	-----------

A. Kesimpulan	55
---------------------	----

B. Saran	55
----------------	----

DAFTAR PUSTAKA	57
-----------------------------	-----------

LAMPIRAN	60
-----------------------	-----------



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia memiliki bentuk kepulauan, dimana kapal laut memiliki peran yang amat penting untuk transportasi pada pelayaran nasional termasuk untuk menyalurkan barang ataupun sebagai pembawa penumpang antar wilayah Indonesia serta untuk memudahkan aliran impor dan ekspor.

Selain itu terdapat juga berbagai kapal tradisional yang dipakai untuk menangkap ikan untuk masyarakat yang berada di kawasan pinggir pantai di Indonesia, meliputi kawasan pesisir pantai Belawan, Sumatera Utara. Begitu juga dengan daerah lainnya, berbagai kapal tradisional yang dibuat dipakai sebagai kapal penangkap ikan serta dilaksanakan pemantauan seperti pada berbagai kapal pengangkutan diatas yang pemantauannya dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sebagaimana pengontrolan yang dijalankan oleh Syahbandar.

Ada berbagai aspek yang wajib diperhatikan untuk keamanan kapal, disamping memberikan pelayanan dalam pelayaran nasional ataupun internasional. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pada intinya menyajikan hal yang berkaitan dengan komponen kelaiklautan kapal yang mana kapal itu wajib melengkapi berbagai syarat seperti keamanan kapal, perlindungan polusi lautan dari kapal, batas muatan, pengawakan, polusi, keselamatan penumpang serta ketentraman awak kapal, kedudukan kapal menurut hukum, pengelolaan keamanan serta keselamatan kapal bilamana berlayar diperairan khusus. Demi menjaga keselamatan kapal maka dilakukan pengontrolan mulai dari kapal dirancang bangun, dibuat,

hingga kapal sudah tidak dipakai kembali. Pemantauan tersebut dijalankan oleh pemerintah, dimana pejabat berwenang yang telah ditunjuk memiliki kewenangan penuh untuk melakukan serta melaksanakan pemantauan terhadap pemenuhan ketetapan peraturan perundang-undangan tersebut guna melindungi keamanan serta keselamatan pelayaran. Pejabat yang memiliki kewenangan tersebut ialah Syahbandar.

Mengacu pada Pasal 207 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Maka Syahbandar menjalankan tugas untuk menjaga keamanan serta keselamatan pelayaran meliputi pemantauan, penegakan hukum serta pelaksanaan di bidang angkutan di perairan kepelabuhan serta pengamanan zona maritime di pelabuhan.

Didalam menjalankan pemantauan keselamatan pelayaran, digunakan metode pengamatan Nautis, Radio serta Teknis dan juga melaksanakan berbagai pengujian pada segenap kualifikasi atas keselamatan kapal dengan tujuan diterbitkannya sertifikat kapal untuk memenuhi komponen kelaiklautan kapal, yakni kondisi kapal yang telah mencapai persyaratan antisipasi pencemaran perairan dari kapal, keselamatan kapal, garis muat, pengawakan, kesehatan penumpang serta ketentraman awak kapal, manajemen keamanan serta keselamatan kapal bilamana berlayar diperairan khusus serta status hukum kapal. Aspek kelaiklautan kapal salah satunya yakni keselamatan kapal. Keselamatan kapal merupakan kondisi kapal yang sudah mencukupi kualifikasi konstruksi, peralatan, stabilitas, ruangan kelistrikan serta permesinan, tata rangkaian dan perlengkapan mencakup elektronik kapal, perlengkapan alat penolong serta radio, yang diyakinkan dengan sertifikat pasca

dilaksanakan pengujian serta pemantauan oleh Surveyor, dan pada pelaksanaannya dijalankan oleh *Marine Inspector*.

Pada memorandum kesepakatan tersebut berbagai pihak setuju untuk melimpahkan kewenangan guna mengeluarkan surat izin untuk berlayar yang disebut Surat Ijin Berlayar (SIB) untuk kapal yang menangkap ikan yang dalam penerapannya di pelabuhan dijalankan oleh Syahbandar. Namun demikian, dalam penerbitan surat tersebut Syahbandar tak memiliki kewenangan di pelabuhan perikanan dalam hal pengecekan untuk memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, sebab hal tersebut ialah otoritas dari Departemen Perhubungan khususnya oleh Dirjen Perhubungan Laut yang dilimpahkan kepada Syahbandar di semua pelabuhan Indonesia selaku bagian pengelola teknis dalam bidang keselamatan pelayaran mencakup kapal penangkap ikan. Syahbandar dilantik oleh Menteri Kelautan dan Perikanan selepas menempuh pelatihan serta pendidikan kesyahbandaran yang dibuat oleh Departemen Perhubungan dan sudah memperoleh wewenang dari Menteri Perhubungan.

Peran syahbandar secara khusus sangatlah berarti, baik dalam menyetujui Surat kelaiklautan kapal yang akan berlayar, keamanan serta keselamatan, serta semua aktivitas pelayaran angkutan laut dalam perairan Indonesia. Mengacu pada pemaparan latar belakang tersebut, maka penulis berminat untuk menyusun karya tulis ilmiah yang berbentuk skripsi ini dengan judul: **PENEGAKAN HUKUM PIDANA BERLAYAR TANPA IZIN DAN SURAT PERSETUJUAN DARI SYAHBANDAR DI WILAYAH HUKUM PENGADILAN NEGERI TANJUNG BALAI KARIMUN (116/pid.sus/2020/PN Tbk)**

B. Rumusan Masalah

Dari uraikan penulis mengidentifikasi masalah utama penelitian, yakni sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan penegakan hukum pidana berlayar tanpa izin dan Surat persetujuan dari syahbandar (116/pid.sus/2020/PN Tbk)?
2. Apa Hambatan serta kendala dalam Penegakan hukum pada tindak pidana berlayar tanpa izin dan surat persetujuan berlayar (SPB)?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Untuk melihat penegakan hukum pidana berlayar tanpa izin dan surat persetujuan dari syahbandar di wilayah hukum pengadilan negeri tanjung balai karimun (116/pid.sus/2020/PN Tbk)
2. Untuk mengetahui apa saja hambatan serta kendala penegakan hukum pada tindak pidana berlayar tanpa izin dan surat persetujuan berlayar (SPB)

Selanjutnya penelitian ini diharapkan mampu menghasilkan manfaat sebagai berikut:

1. Untuk penulis, laporan penelitian ini bisa memberikan manfaat dalam meningkatkan wawasan serta ilmu pengetahuan mengenai Penerapan Hukum Terhadap Hukum Pidana Pelayaran Di Wilayah Tanjung Balai Karimun (Studi Kasus Perkara Nomor 116/pid.sus/2020/PN Tbk)
2. Untuk memberikan pemahaman apa saja kendala serta hambatan dalam penegakan hukum pada tindak pidana berlayar tanpa izin dan surat persetujuan berlayar apa saja yang dibutuhkan dalam penerbitan Surat persetujuan berlayar Studi Kasus Perkara (Nomor 116/pid.sus/2020/PN Tbk)

3. Bagi aktivitas di lingkungan UIR penelitian ini dapat bermanfaat untuk materi bacaan perpustakaan serta menjadi bahan masukan bagi penelitian selanjutnya untuk dijadikan sebagai bahan perbandingan.

D. Tinjauan Pustaka

1 > Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Penegakan hukum di Indonesia mempunyai komponen untuk mendukung terjadinya maksud dari penegakan hukum tersebut. Beberapa komponen yang berpengaruh dalam penegakan hukum di Indonesia, yakni (Soekanto, 1983, p. 15):

a. Faktor hukum

Hukum merupakan segenap hal yang memunculkan berbagai aturan dimana memiliki kekuatan yang sifatnya memaksa, yakni jika dilanggar akan mendapatkan hukuman yang nyata serta tegas (Masriani, 2004, p. 13). Sumber lain menjelaskan bahwa hukum ialah seperangkat kaidah maupun norma yang bertujuan mengontrol perilaku manusia dengan maksud menjaga kesejahteraan masyarakat. Hukum memiliki cakupan universal sebab dengan hukum dapat menjumpai berbagai pendapat yang berbeda dari tiap individu. Misalnya tatkala sejumlah hakim mendengar terkait perkara pembunuhan, dari demikian banyak hakim pastinya mempunyai berbagai pandangan yang berbeda (dibuang, ditikam, dibakar, dll) sebelum mengecek berkas terkait perkara pembunuhan itu. Maknanya, hukum mempunyai cakupan yang amat luas bagi setiap individu, bergantung pada cara seseorang itu dalam menanggapi hukuman yang dilaluinya.

Berdasarkan berbagai definisi tersebut mampu ditarik kesimpulan jika hukum ialah sebuah aturan secara tertulis yang disusun oleh yang berkuasa dan memiliki sifat mengikat untuk bisa mengontrol kehidupan yang aman diantara rakyat.

Munculnya hukum disebabkan adanya sumber, yang mana sumber hukum diamati dari dua aspek yakni aspek formil serta aspek materiil, adapun penjabaran dari sumber hukum formil serta materiil yakni sebagai berikut :

Sumber hukum materiil merupakan sumber hukum yang menunjukkan kandungan kaidah hukum, meliputi :

1. Kesadaran hukum individu ataupun pandangan umum
2. Tingkah laku
3. Agama
4. Politik hukum dari negara

Sementara itu sumber hukum formil adalah asal ataupun wadah dimana sebuah peraturan mendapatkan kekuatan hukum. Ini berhubungan dengan cara maupun model yang membuat aturan tersebut berjalan, antara lain :

- 1> UU, merupakan aturan dengan berkekuatan hukum memaksa, diselenggarakan serta dijaga oleh pejabat negara. Undang-undang mempunyai dua makna, yakni:
 - Undang-Undang dalam makna materiil merupakan tiap ketetapan pemerintah berdasarkan isinya memaksa langsung bagi semua warga negara.

- Undang-Undang dalam makna formil merupakan tiap ketetapan pemerintah yang disebut undang-undang dikarenakan cara terbentuknya serta memenuhi prosedur formal untuk disebut undang-undang, contohnya disusun oleh pemerintah dan parlemen.
- 2> Budaya ialah tindakan manusia yang terus dikerjakan secara berulang kali pada hal yang sama. Jika sebuah kebiasaan khusus dapat diterima oleh masyarakat serta terus dijalankan berulang kali, alhasil tindakan yang dirasa bertentangan dengan budaya itu dianggap sebagai pelanggaran perasaan hukum. Akhirnya, muncullah satu budaya hukum yang dianggap sebagai hukum oleh pergaulan hidup.
- 3> Ketetapan hakim (*yurisprudensi*) adalah ketetapan hakim terdahulu yang kerap diteladani serta dipilih sebagai dasar oleh hakim terkait problema yang sama
- 4> Traktat merupakan 2 orang yang menghasilkan kesepakatan (*consensus*) mengenai suatu hal lalu kedua orang tersebut membuat kesepakatan. Alhasil keduanya saling terikat terhadap inti dari kesepakatan yang disetujui.
- 5> Pemikiran sarjana hukum yang terkenal juga memiliki kewenangan serta berdampak pada hukum dalam mengambil keputusan. Pada *yurisprudensi* nampak jika hakim kerap bertumpu dengan pemikiran individu ataupun para sarjana hukum yang tersohor.

Hukum memiliki pembagian sama rata, pada tiap masyarakat dimuka bumi tentu ada seseorang yang amat primitif maupun amat modern yang pastinya mempunyai hukum. Hukum tak dapat dipisahkan bersama masyarakat namun

hukum mempunyai ikatan yang timbal balik dengan masyarakat (Barkatullah, 2007, p. 39).

Hukum mempunyai sejumlah variasi untuk bisa membedakannya serta mudah dimengerti, yaitu:

- 
1. Hukum dimaknai sebagai sains
 2. Hukum dimaknai menjadi disiplin, yaitu sistem ajaran mengenai kenyataan;
 3. Hukum dimaknai menjadi norma maupun kaidah, yaitu pedoman dalam perbuatan sesuai yang diinginkan
 4. Hukum dimaknai menjadi tata hukum (yaitu hukum positif secara tertulis);
 5. Hukum dimaknai menjadi pejabat atau petugas
 6. Hukum dimaknai menjadi ketetapan pejabat
 7. Hukum dimaknai menjadi proses pemerintahan;
 8. Hukum dimaknai menjadi tingkah laku yang unik serta sistematis
 9. Hukum dimaknai menjadi ikatan nilai.

Hukum yang sudah disusun mempunyai fungsi untuk menunjang peranan berlakunya undang-undang tersebut pada masyarakat, sebagaimana penerbitan peraturan, penyelesaian konflik serta lainnya hingga mampu membimbing masyarakat berkembang. Secara umum fungsi hukum memiliki tiga tahapan, yakni (Dirdjosisworo, 2007, p. 154):

1. Hukum berfungsi sebagai alat keseimbangan masyarakat. Hal ini dikuatkan sebab watak serta sifat hukum yang memberikan petunjuk serta panduan terkait bagaimana bersikap di tengah masyarakat. Memperlihatkan mana yang baik serta buruk lewat berbagai kebiasaannya.
2. Hukum berfungsi menjadi alat guna menciptakan keadilan sosial secara lahir maupun batin. Hukum dengan watak serta sifatnya diantaranya mempunyai kekuatan memaksa baik secara psikologis ataupun fisik.
3. Hukum berfungsi sebagai alat pencetus dalam pembangunan. Salah satu kekuatan dari hukum yakni memaksa, dapat pula diefektifkan ataupun digunakan untuk mendorong pembangunan. Hukum sebagai alat pembangunan ialah cara untuk otoritas dalam mendorong kemajuan masyarakat.

2 . Faktor Masyarakat

Model masyarakat dibagi pada 2 kategori dengan intensitas yang beda. Pertama, masyarakat yang spontan serta langsung sementara, kedua yakni masyarakat yang sistematis serta dipikirkan. Masyarakat dengan model spontan dihitung memiliki kreativitas lebih dari segi perilaku ataupun pola pikir, sementara itu masyarakat terorganisir mempunyai pemikiran yang baku serta banyak persiapan yang terencana (Johnson, 2004, p. 194). Penegakan hukum bersumber dari masyarakat serta bermaksud untuk memenuhi kesejahteraan masyarakat. Sehingga, dilihat dari arah khusus, maka bisa mengontrol ketaatan hukum yang diketahui. Pada

spesifikasinya masyarakat indonesia memiliki berbagai pandangan khusus tentang hukum.

Dari sejumlah definisi yang dikemukakan terhadap hukum, ada kecondongan yang besar kepada masyarakat, untuk mendefinisikan hukum dan justru mengenalinya bersama petugas (pada kondisi ini hukum ditegakkan secara individu). Hasilnya dapat baik maupun buruk akan selalu dihubungkan dengan model tingkah laku pelaku penegakan hukum yang berdasarkan pemikirannya sama dengan pencerminan diri hukum sebagai proses ataupun bentuk.

Sebagai warga negara tiap masyarakat membutuhkan kepatuhan serta pemahaman akan perundang-undangan serta hukum. Undang-undang yang baik tak memberikan garansi realisasi hukum jika kepatuhan serta kesadaran hukum rakyat tak membantu dalam penerapan undang-undang tersebut (Hutabarat R. , 1985, p. 78).

Masalah terkait kepatuhan serta kepekaan masyarakat bukanlah sekedar objek sosiologi. Kesadaran hukum masyarakat tak hanya dijumpai lewat pengamatan sosiologi hukum yang hanya akan mencermati berbagai gejala sosial saja. Namun demikian hasil pengamatan secara sosiologi hukum ini masih membutuhkan uji lebih lanjut pada falsafah politik kenegaraan yang mana memuat gagasan mengenai kebenaran serta keadilan pada masyarakat hukum yang bersangkutan.

3 . Faktor Dan Sarana Fasilitas

Tanpa adanya fasilitas ataupun sarana khusus, maka penegakan hukum tak mungkin akan berjalan dengan lancar. Fasilitas tersebut meliputi organisasi yang

baik, finansial yang cukup, peralatan yang layak, tenaga manusia terampil serta berpendidikan dan lainnya. Apabila berbagai hal tersebut tak terpenuhi, akan berdampak pada pencapaian tujuan hukum yang tak dapat dicapai. Sebuah problem yang erat kaitannya dengan fasilitas serta sarana yakni perihal sanksi negatif yang berlangsung efektif maupun tidak mengenai beberapa kejadian khusus.

Adanya berbagai sanksi tersebut dimaksudkan supaya dapat memiliki efek yang mengerikan bagi para pelaku yang melanggar ataupun yang sudah diputusi hukuman karena terbukti melakukan pelanggaran. Sanksi negatif yang cukup berat ataupun diperberat saja, tidak termasuk media yang efektif untuk mengontrol kejahatan ataupun penyelewengan lainnya. Namun, sarana ekonomis maupun biaya lebih diperhitungkan dari penerapan berbagai sanksi negatif, hal ini berpedoman pada cara yang lebih efisien serta efektif hingga dapat menekan biaya dalam berbagai program penumpasan kejahatan jangka panjang.

4 . Faktor Penegak Hukum

Terdapat beberapa jabatan dalam penegak hukum di Indonesia yang bertujuan menyokong serta mengelola berbagai faktor penegakan hukum supaya tujuan dari sebuah hukum mampu berlaku dengan adil serta lancar. Berikut antara lain:

1. Pejabat Kepolisian

POLRI ialah instansi yang langsung bertanggung jawab kepada presiden. POLRI senantiasa berhubungan dengan pemerintahan sebab fungsi pemerintahan salah satunya ialah menjaga ketertiban serta kedamaian, melayani publik serta

penegakan hukum. Akan tetapi polisi serta POLRI tersebut berbeda, polisi merupakan anggota dari kesatuan POLRI serta sebagai pranata umum sipil yang mengelola peraturan serta hukum. Dipengadilan, polisi dapat berperan menjadi penyidik yang bertugas melakukan pencarian informasi dari sejumlah sumber baik penjelasan saksi ataupun saksi ahli, serta mencari barang bukti. Berikut merupakan tugas pokok polisi (Undang-Undang), yakni:

- 
- a. Memelihara ketertiban serta keamanan rakyat
 - b. Menjunjung tinggi Hukum;
 - c. Memberikan pengamanan, penjagaan, serta melayani masyarakat
- Agar dapat melaksanakan 3 tugas tersebut, polisi memerlukan beberapa tugas tambahan yang perlu dibahas, meliputi:
- d. Menjalankan perlindungan, pengontrolan serta patrol pada kegiatan rakyat serta pemerintah sesuai keperluan, dan pengawalan
 - e. Mengadakan semua kegiatan dalam menjamin kelancaran, keteraturan di jalan raya serta keamanan
 - f. Melakukan pembinaan pada rakyat untuk mengoptimalkan keterlibatan publik, kepatuhan serta kesadaran rakyat kepada aturan UU serta hukum
 - g. Ikut serta didalam membina hukum nasional;
 - h. Menjaga ketentraman serta memberikan jaminan kedamaian public
 - i. Melaksanakan kerjasama, pemantauan, serta pembinaan teknis pada penyidik pegawai negeri sipil, kepolisian khusus, serta berbagai bentuk pengamanan swakarsa;

- j. Melaksanakan penyidikan serta penyelidikan atas segala tindak pidana yang disesuaikan dengan hukum acara pidana serta UU yang lain
- k. Menjamin keselamatan, rakyat, daerah serta harta benda dari bencana meliputi pemberian pertolongan dengan mengedepankan HAM
- l. Memberikan pelayanan demi kepentingan rakyat yang bersifat sementara, sebelum berkas dilimpahkan pada lembaga yang berkaitan
- m. Melayani masyarakat sesuai dengan tugas yang diberikan;
- n. Menjalankan tugas lainnya yang disesuaikan dengan aturan UU yang sudah ditetapkan didalam PP.

Sadjijono berpandangan bahwa dalam melaksanakan fungsi sebagai petugas penegak hukum polisi harus mengetahui berbagai asas hukum yang diterapkan sebagai bahan pertimbangan dalam menjalankan tugas yakni (Andri, 2018):

1. Asas Legalitas, dalam menjalankan perannya sebagai penegak hukum dan harus patuh kepada hukum;
2. Asas Kewajiban, ialah tanggung jawab polisi dalam menyelesaikan konflik yang terjadi pada masyarakat yang sifatnya direksi, sebab belum tercantum dalam hukum
3. Asas Partisipasi, untuk menjamin keamanan di lingkungan masyarakat, polisi mengatur penjagaan swakarsa untuk menghasilkan hukum kuat di masyarakat;
4. Asas Preventif, tetap memprioritaskan perilaku penangkalan ketimbang menindak masyarakat;

5. Asas Subsidiaritas, melaksanakan tugas instansi lain supaya tak memunculkan persoalan yang makin besar sebelum ditangani oleh institusi yang ahli dalam bidangnya

2 . Jaksa

Jaksa merupakan pejabat fungsional yang diberikan otoritas oleh UU dalam berperan menjadi penuntut umum dalam penerapan ketetapan pengadilan yang sudah mendapatkan kekuatan hukum tetap dan kewenangan lainnya berlandaskan Undang-Undang. Sumber lain menjelaskan jaksa merupakan karyawan pemerintah yang mengemban tugas dalam mengemukakan dakwaan ataupun gugatan di dalam proses pengadilan kepada orang yang dinilai melanggar hukum. Pada bidang hukum perdata serta pidana, tata usaha negara disendirikan. Berikut wewenang serta tugas jaksa dalam bidang pidana menurut (Undang-Undang, p. Pasal 30), yang intinya menjelaskan sebagai berikut:

- a. Melaksanakan penuntutan;
- b. Menjalankan ketetapan hakim serta keputusan yang sudah mendapatkan kekuatan hukum tetap;
- c. Melaksanakan pemantauan pada penerapan kepurusan pidana bersyarat, putusan lepas bersyarat serta putusan pidana pengawasan;
- d. Memenuhi berkas perkara khusus

Sementara itu dalam bidang, tata usaha negara, hukum perdata, kejaksaan dengan wewenang tertentu mampu bertugas baik didalam ataupun diluar pengadilan dan dengan nama pemerintah ataupun negara.

Selain dari bidang perdata serta pidana, terdapat wewenang serta tugas lainnya sudah dijelaskan dalam UU mengenai kejaksaan, bidang yang disebutkan mencakup ketentraman serta ketertiban umum. Dalam ketentraman serta ketertiban umum, jaksa mempunyai wewenang serta tugas sebagai berikut:

- 
- a. Pengembangan kepatuhan hukum masyarakat;
 - b. Perlindungan kebijakan untuk menegakkan hukum;
 - c. Pemantauan kepercayaan yang bisa mengkhawatirkan masyarakat serta Negara;
 - d. Penangkalan penyalahgunaan ataupun penodaan agama;
 - e. Pengamatan dan pengembangan hukum, dan statistik kriminal.

Maka dari penjelasan diatas dapat ditarik kesimpulan jika jaksa memiliki tanggung jawab pada tiga bidang hukum serentak yakni perdata, pidana serta tata usaha negara.

3 . Hakim

Hakim merupakan hakim agung serta hakim untuk badan peradilan di seluruh wilayah peradilan yang berada dibawah MA serta hakim mahkamah (Undang- Undang). Selanjutnya definisi hakim ialah elemen dari sebuah badan

pengadilan yang dinilai paham terhadap hukum yang kemudian diberi tanggung jawab dan kewajiban agar keadilan serta hukum wajib ditegakkan. Seorang hakim wajib menegakkan keadilan melalui aturan tertulis ataupun tidak tertulis (hakim dilarang menolak sebuah perkara dengan dalih hukum tersebut tidak jelas ataupun tak ada) serta tak boleh melanggar dengan peraturan serta asas peradilan berlandaskan Ketuhanan Yang Maha Esa (Waluyo, 1992).

Salah satu bentuk profesi hukum yang kerap dideskripsikan sebagai pemberi keadilan ialah hakim. Maka hakim juga dikelompokkan dalam profesi luhur (*officium nobile*). Hakim sebagai figur sentral didalam proses peradilan dituntut untuk terus mempertajam kepekaan nurani, menjaga kecerdasan budi pekerti serta mengembangkan profesionalisme dalam menegakkan hukum serta keadilan untuk rakyat (Sidharta, 2006, p. 4).

Fungsi hakim dalam menjatuhkan putusan tidak dijalankan begitu saja sebab yang diputuskan termasuk tindakan hukum serta sifatnya pasti. Hakim selaku orang yang diberi tanggung jawab dalam memutuskan sebuah perkara tidak sembarangan untuk menyajikan ketetapannya. KUHP merupakan sumber utama hukum pidana yang didalamnya mengontrol berbagai jenis pidana serta mengelompokkannya dalam dua kelompok yakni pidana pokok serta pidana tambahan. Melihat dari Pasal 10 KUHP yang intinya memaparkan terkait berbagai macam bentuk pidana pokok serta pidana tambahan. Pidana pokok tersebut meliputi pidana kurungan, pidana penjara (seumur hidup atau dalam jangka waktu tertentu), pidana mati, pidana denda dan pidana tutupan. Seemntara itu pidana tambahan berisi penarikan berbagai hak

khusus, penyitaan berbagai barang khusus serta pemberitahuan putusan hakim. Pidana yang kerap kali ditetapkan ialah pidana perampasan hak kemerdekaan yakni kurungan serta pidana penjara. Sementara itu pidana denda jarang dipakai, namun pidana ini kerap kali diancamkan untuk alternatif yaitu hukuman kurungan saja serta sangat jarang diancamkan sebagai alternatif atas berbagai kejahatan lainnya terkecuali telah tercantum dalam hukum pidana khusus (Suparni, 2007, p. 50).

Ketetapan tentang pertimbangan hakim tercantum dalam Pasal 197 ayat (1) huruf d KUHP yang berbunyi: “Pertimbangan disusun secara ringkas mengenai fakta dan keadaan beserta alat pembuktian yang diperoleh dari pemeriksaan di sidang yang menjadi dasar penentuan-penentuan kesalahan terdakwa”.

Ini juga diutarakan oleh Lilik Mulyadi yang menjelaskan: “Pertimbangan hakim terdiri atas pertimbangan yuridis serta berbagai kenyataan dalam persidangan. Selanjutnya majelis hakim wajib mengenal ataupun memahami aspek praktik serta teoritik, yurisprudensi dan posisi perkara yang tengah ditangani” (Mulyadi, 2007, p. 193).

Posisi hakim sudah dijelaskan dalam UU amandemen ketiga UUD 1945 Pasal 24 ayat (1) dan (2). Profesi hakim termasuk dalam profesi hukum sebab kenyatannya ialah melayani publik dalam bidang hukum. Dengan demikian seorang hakim dituntut mempunyai moralitas serta tanggung jawab yang amat tinggi. Adapun tugas pokok seorang hakim, yakni:

- a. Menerima, memverifikasi, serta memutus persoalan yang diputuskan oleh Ketua Pengadilan yang sudah diberikan jadwal pada *court calendar*;

- b. Melakukan peran monitoring atas apa yang sudah diberikan oleh Ketua Pengadilan Negeri maupun Wakil ataupun berbagai penugasan lainnya yang sudah diputuskan didalam proker tambagan;
- c. Melakukan mediasi berlandaskan penunjukan Hakim Mediator oleh Hakim Ketua Majelis;
- d. Hadir dengan arahan delegasi Ketua Pengadilan serta menyampaikan cara melaksanakannya;
- e. Turut berpartisipasi dalam seminar, lokakarya ataupun pelatihan baik menjadi moderator, pemateri, peserta penyuluh, ataupun sebagai trainer atas undangan Badan Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung RI ataupun instansi lain atas izin Ketua Pengadilan Negeri;
- f. Memaparkan hasil seminar, pelatihan ataupun lokakarya kepada pegawai pengadilan (panitera pengganti, pegawai, staff administrasi umum serta juru sita)
- g. Membantu Ketua Pengadilan dalam merumuskan serta menyusun renstra, program kerja jangka panjang serta jangka pendek;
- h. Menyusun pelaporan dalam melaksanakan tugas pokok serta fungsi sebelumnya dengan rutin tiap bulan, beserta mempertimbangkan saran yang diberikan dari Ketua maupun Wakil Pengadilan.

E. Konsep Operasional

1. Penegakan hukum pidana berlayar adalah penegakan hukum harus jelas khusus di laut sudah diatur oleh UNCLOS atau konvensi hukum laut internasional dan hukum perjanjian laut. Konvensi Hukum Laut ini menjelaskan hak serta

kewajiban negara dalam pemanfaatan laut di dunia dan menetapkan panduan untuk bisnis, lingkungan serta tata kelola sumber daya alam laut. Konvensi disimpulkan pada tahun 1982, menggantikan perjanjian internasional tentang laut tahun 1958. UNCLOS (ponto soleman, 2016).

2. Izin navigasi merupakan salah satu dokumen kapal yang wajib diangkut kapal penangkap ikan yang hendak berlayar. Sesuai dengan ketentuan Menteri Perhubungan Nomor 01/2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Izin Perjalanan dikeluarkan oleh nakhoda setelah melengkapi persyaratan maritim kapal serta kewajiban kapal lainnya dalam pelayaran pendek dan panjang (Silaban, 2018).
3. Syahbandar merupakan pejabat pemerintah di pelabuhan yang dilantik oleh menteri yang mempunyai wewenang tertinggi untuk melaksanakan serta menjalankan pemantauan yang mana dipenuhi peraturan perundang-undang untuk menjamin keamanan serta keselamatan dalam pelayaran (Randy, 2013)
4. Studi kasus adalah suatu kajian Norma hukum terhadap studi kasus perkara nomor No. 116/pid.sus/2020/PN Tbk
5. Perkara No. 116/pid.sus/2020/PN Tbk. adalah berkas perkara, dokumen tentang berlayar tanpa izin kamal yang merupakan data primer penelitian ini.

F . Metode Penelitian

Penulis ini melakukan penelitian dengan memakai metode penelitian, sebagai berikut:

1. Jenis dan Sifat Penelitian

Penelitian ini terbagi menjadi penelitian hukum observasi atau penelitian observasi. Mereka melakukan survei di tempat untuk memperoleh data primer serta sekunder yang didapat dari responden lewat wawancara. Sedangkan dilihat dari segi sifatnya, sifat dari penelitian ini deskriptif analisis, yaitu dengan menghubungkan aturan UU yang ada kaitannya dengan berbagai teori hukum yang dijadikan sebagai objek pada penelitian ini.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di pengadilan negeri tanjung balai karimun. Hal ini dilaksanakan dengan peninjauan tempat kejadian perkara Tindak Pidana berlayar tanpa izin kamal dalam perkara No. 116/pid.sus/2020/PN Tbk.

3. Populasi dan Responden

Populasi adalah total dari seluruh objek yang akan diamati, dimana memiliki keunikan serta ciri yang sama, pada tahapan ini seorang peneliti penting untuk dapat memilih dan mengklasifikasikan apa serta mana yang bisa diangkat sebagai populasi, pastinya dengan menggunakan dasar pertimbangan keterkaitan hubungan dengan objek yang akan diteliti. Populasi yang dipilih pada penelitian ini yaitu hakim.

4. Data dan Sumber Data

Data yang dihimpun pada penelitian ini merupakan data sekunder, diantaranya:

a. Data Primer

Data asli merupakan data utama yang didapatkan dari narasumber ataupun sampel penelitian. Data tersebut berasal dari Pengadilan Negeri Tanjung Balai

Karimun. Yang paling penting, data yang dimaksud diharuskan terkait dengan topik yang sedang diteliti. Pada penelitian ini digunakan sebagai data primernya yakni data yang didapatkan langsung dari para responden melalui wawancara.

b. Data Sekunder

Data pembantu merupakan data dari buku sastra yang mendukung topik serta regulasi yang dibahas dalam peraturan perundang-undangan. Selain buku, data sekunder juga dapat tersedia dalam bentuk artikel, artikel, majalah, koran, makalah seminar, dll.

5. Pengumpulan Data

a. Analisis data

Data yang sudah ditampilkan kemudian dilakukan analisa dengan kualitatif, yakni dengan menilai berdasarkan peraturan perundang-undangan, logika untuk mengambil kesimpulan dengan cepat, serta teori.

b. Wawancara

Wawancara ini dimanfaatkan untuk memperoleh data yang berkaitan dengan pelanggaran terhadap Penerapan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana berlayar tanpa izin pada studi kasus No. 116/pid.sus/2020/PN Tbk. Dalam hal ini yang akan diwawancarai hakim.

6. Analisis dan Teknik Penarikan Kesimpulan

Data yang didapatkan oleh penulis dari bahan hukum primer terhadap Penerapan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana berlayar tanpa izin No. 116/pid.sus/2020/PN Tbk, tentang Pelanggaran Norma Hukum Pidana, sebagaimana terdapat dalam

pelaksanaan sidang pengadilan Perkara nomor 116/pid.sus/2020/PN Tbk, Penulis kemudian mengolah dan memperkenalkan serangkaian kalimat yang rinci serta jelas. Selanjutnya berdiskusi dengan melihat literatur, teori hukum serta data yang lin dan membandingkannya dengan pandangan para ahli hukum.

Upaya penulis dalam menarik kesimpulan pada penelitian ini didasarkan Metode deduktif adalah menarik kesimpulan tentang hal-hal tertentu dari hal-hal umum.



BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tindak Pidana Pelayaran

1. Pengertian Pelayaran dan Kegiatan Pelayaran

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan paling luas didunia. Laut yang terdapat antara segenap pulau di indonesia tidak menjadi komponen yang memisahkan, sebaliknya hal tersebut ialah faktor penentu didalam menciptakan kepulauan nusantara menjadi satu kesatuan sosial, ekonomi, budaya dan politik serta penjagaan kedamaian yang perwujudannya dilaksanakan dalam kegiatan pelayaran. Alhasil laut tak bisa dipisahkan dari daratan, sebab keduanya termasuk dalam sebuah kesatuan yang utuh.

Pelayaran di Indonesia di kontrol serta diatur oleh pemerintah serta dibina oleh negara dalam bentuk komponen pengelolaan, monitoring serta pengaturan. Bentuk komponen pengaturan ini selanjutnya dijadikan landasan hukum dilaksanakannya pelayaran.

Landasan hukum tentang pelayaran di Indonesia tercantum dalam UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UUP), dan KUHD Buku II, dimana pada Bab V menjelaskan tentang perjanjian carter kapal, Buku II Bab V A mengenai pengangkutan barang, Buku II Bab V B mengenai pengangkutan penumpang.

Pada definisi pelayaran ini didalamnya tidak terkandung mengenai pelaksanaan pelayaran yang berada dibawah kewenangan ABRI serta pemerintah. Ditinjau dari definisi pelayaran pada pasal 1 angka 1 meliputi dua kegiatan yakni kegiatan ke pelabuhan serta kegiatan angkutan di perairan. Dan juga dalam definisi pelayaran diatas aspek keselamatan serta keamanan termasuk dalam bagian pelaksanaan pelayaran.

2. Keselamatan pelayaran

SOLAS 1960. Sejak saat itu, peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukan seperti: Desain konstruksi kapal, Permesinan dan instalasi listrik, Pencegah kebakaran, Alat-alat keselamatan, Alat komunikasi dan keselamatan navigasi. Adapun, usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, yang dilakukan secara berturut-turut pada 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun, usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara internasional kurang berjalan sesuai dengan yang diharapkan, terutama karena hambatan prosedural, yaitu: diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, ternyata sulit dicapai pada waktu yang diharapkan. Selanjutnya, pada rentang 1974, dibuat konvensi baru SOLAS 1974, yakni pada setiap amandemen diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan dari 1/3 jumlah negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia. Hal tersebut selaras dengan kecelakaan tanker yang terjadi secara beruntun pada 1976 dan 1977, sehingga, atas

prakarsa Presiden Amerika Serikat, Jimmy Carter, diadakan konperensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 agar perlindungan terhadap keselamatan maritim dapat menjadi lebih efektif. Selanjutnya, pada 1978, dikeluarkan konvensi baru khusus untuk tanker yang dikenal dengan nama “Tanker Safety and Pollution Prevention (TSP 1978)” merupakan penyempurnaan dari SOLAS 1974, dengan lebih menekankan pada perencanaan atau desain serta penambahan peralatan untuk tujuan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran perairan. Kemudian diikuti dengan tambahan peraturan pada 1981 dan 1983 yang diberlakukan September 1984 dan Juli 1986. Adapun, peraturan baru Global Maritime Distress and Safety Sistem (GMDSS) 1990 adalah merupakan perubahan mendasar yang dilakukan IMO pada sistem komunikasi maritim dengan memanfaatkan kemajuan teknologi di bidang komunikasi, seperti satelit dan akan diberlakukan secara bertahap dari 1995 s.d 1999. Sementara, konsep dasar Badan SAR di darat dan kapal-kapal yang mendapatkan berita kecelakaan kapal (vessel in distress) akan segera disiagakan agar dapat membantu melakukan koordinasi pelaksanaan operasi SAR. (Lasse & Darunanto, 2016)

Unsur-unsur yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran sesuai dengan Undang undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.
- b. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik tenaga angin atau ditunda, termasuk dengan kendaraan yang

berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

c. Perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-undang Nomor 4 Prp. 1960 tentang Perairan Indonesia Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the law of the sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang hukum laut), serta perairan daratan.

d. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

e. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.

f. Sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.

g. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak

pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.

h. Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air yang bersifat khusus(JViana I R br Barus*, Paramita Prananingtyas, 2017; N, 2015).

3. Pengertian kapal

Berdasarkan pasal 309 KUHD dijelaskan terkait definisi kapal yang intinya bahwa kapal merupakan seluruh perahu dengan nama serta bentuk apapun. Terkecuali jika ditetapkan ataupun disepakati dalam hal lain, maka kapal dinilai termasuk dalam alat perlengkapan.

Sedangkan pada Pasal 309 ayat (3) KUHD yang intinya menjelaskan jika alat yang dimaksud tersebut tidak merupakan komponen dari kapal yang dimaksud, akan tetapi digunakan untuk seterusnya bersama dengan kapal. Sementara itu bagian kapal yang dimaksud ialah beberapa bangunan yang menyatu dengan kerangka kapal. (H.M.N.Purwosutjipto, 1989, hal.14)

Definisi kapal hanya mencakup badan kapal saja, tidak mencakup mesin penggerak ataupun mesin kapal serta peralatan lainnya yang berada didalam kapal, yang membuat kapal dapat berlayar. Apabila dilihat dari ketetapan dalam Pasal 309 ayat (3) KUHD yang intinya menyajikan bahwa mesin kapal dapat dikategorikan dalam kelompok alat perkakas kapal, karena jika mesin tersebut diangkat, kapal tidak akan rusak. Kemudian pada pasal 310 KUHD memberikan penjelasan

mengenai definisi kapal laut yaitu: *“kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu”*.

HMN. Purwosutjipto mengemukakan jika agar dapat melihat kapal yang dimaksud dapat dikelompokkan menjadi kapal laut atau tidak, tak akan bisa jika hanya berlandaskan pasal 310 KUHD yang telah dikemukakan sebelum ini, namun pada pelaksanaannya, kapal yang sudah dipakai serta digunakan bagi pelayaran di laut selama beberapa tahun, namun dikarenakan ada alasan lain kapal tersebut akhirnya hanya dipakai untuk pelayaran jalur sungai, alhasil kapal seperti itu berat untuk dikelompokkan sebagai kapal laut, karena digunakan di sungai.

Sehingga agar dapat mengelompokkan kapal secara tepat dapat berpedoman pada kualifikasi pendaftaran, yakni kapal tersebut didaftarkan sebagai kapal apa. Sehingga penjelasan pada Pasal 310 KUHD itu dapat diganti menjadi: *“kapal laut adalah semua kapal yang didaftarkan sebagai kapal laut”*.

Sementara itu berdasarkan pasal 1 angka 36 UUP mendefinisikan arti kapal yaitu: *“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”*.

4. Pelabuhan

Pada uraian sebelumnya telah dipaparkan bahwa pelayaran juga berhubungan erat dengan kegiatan kepelabuhan. Terkait definisi kepelabuhan ini tercantum dalam

pasal 1 angka 14 UUP yakni kepelabuhan merupakan keseluruhan yang terkait dengan fungsi pelabuhan dalam melaksanakan lalu lintas kapan, agar kapal maupun penumpang dapat lancar, aman, serta tertib dalam melintasi lau. Penumpang maupun barang juga perlu memperhatikan keselamatan serta keamanan pelayaran, tepat untuk berpindah, beserta moda yang mendukung ekonomi nasional didalam tata ruang wilayah.

5. Kelaiklautan kapal

Seperti yang tertulis dalam pasal 1 angka 33 UUP yang intinya menjelaskan bahwa definisi kelaiklautan kapal ialah kondisi kapal yang telah melengkapi persyaratan, penangkalan polusi lautan dari kapal, keselamatan kapal, pengawakan, kesehatan serta kemakmuran awak kapal beserta penumpang, dan kedudukan hukum kapal agar dapat melakukan pelayaran pada laut khusus.

Agar dapat diterbitkannya sertifikat laik laut untuk suatu kapal, maka langkah awal yang ditempuh yakni pengelompokkan kapal sebagai kapal laut mengacu pada bentuk, berat serta kelengkapannya. Pengukuran itu dilaksanakan oleh pejabat negara yang berkuasa untuk menetapkan tonase kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Mengacu pada hasil yang sudah diukur, maka berdasarkan ketentuan pasal 155 ayat (3) UUP yang initinya menguraikan terkait dikeluarkannya Surat ukur bagi kapal dengan berat isi kotor tidak lebih GT 7. Kemudian kapal yang sudah diamati pengukurannya, segera didaftarkan di Dirjen Perhubungan Laut, dan pendaftaran dilaksanakan oleh pejabat yang mendaftar maupun yang mencatat batik nama kapal

(pasal 159 ayat (2) UUP). Pendaftarannya melalui kantor Syahbandar di daerah setempat.

Kapal yang sudah didaftarkan mengalami perubahan status hukum yang awalnya benda bergerak menjadi benda tetap. Maka dari itu kepada kapal dapat dibebani hipotik mengacu pada Pasal 60 UUP. Dalam pasal 314 ayat (3) KUHD juga dikemukakan jika terhadap berbagai kapal yang didaftarkan ketika registrasi kapal, kapal dalam pembangunan serta berbagai porsi pada berbagai, juga berbagai porsi atas kapal ketika sedang berada pada tahapan pembangunan serupa itu, bisa dikenai hipotik. Jika kapal terbukti sudah didaftarkan ialah akan menerima surat tanda pendaftaran. Selanjutnya pada badan kapal diberi Tanda Selar yakni tanda yang diterapkan di badan kapal di sisi yang bisa dilihat secara jelas dari luar dengan tanda adanya besi yang terbakar, supaya tanda yang dimaksud tidak cepat menghilang. Makna dari “tanda selar” sendiri adalah serangkaian angka serta huruf yang terdiri dari GT, angka yang memperlihatkan nomor surat ukur, besarnya tonase kotor, serta kode perhitungan dari pelabuhan yang mengeluarkan surat ukur tersebut.

Akhirnya dengan mendaftarkan suatu kapal, kapal yang dimaksud akan mendapatkan status kebangsaan yang sah. Berikut merupakan bukti kapal telah memperoleh kebangsaan, yakni:

1. Surat Laut.

Surat laut diperuntukkan bagi kapal laut memiliki muatan kotor sejumlah 500 m³ (GT 175) ataupun lebih, dan tidak termasuk kapal pesiar ataupun kapal nelayan. Surat ini dikeluarkan oleh MenHub RI untuk jangka waktu yang tak tetap.

2. Pas kapal

Pas kapal dibagi menjadi dua, yakni:

- Pas besar, diperuntukkan bagi kapal memiliki muatan kotor sejumlah 20 m³ ataupun lebih, namun kurang dari 500 m³, dan tidak termasuk kapal pesiar ataupun nelayan laut. Pas tahunan ini berlaku untuk satu tahun serta maksimal 15 bulan.
- Pas kecil atau pas biro, diperuntukkan bagi kapal memiliki isi kotor dibawah dari 20 m³, termasuk kapal pesiar serta kapal nelayan laut. Pas kecil berlaku untuk waktu yang tak terbatas, namun setiap tahun perlu dikonfirmasi kepada pejabat yang berwenang.

3. Surat laut sementara

Surat laut sementara serta izin tertulis dalam melakukan pelayaran, dikeluarkan oleh Menhub RI lewat pejabat Konsuler RI yang ditujukan bagi kapal yang dibangun ataupun dibeli di luar Indonesia. Kapal wajib untuk memberikan tanda bendera Indonesia sebagai tanda kebangsaan kapal dan tidak diperbolehkan memberikan tanda dengan bendera lainnya (pasal 165 ayat (1) jo. Pasal 166 ayat (1) UUP).

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, sertifikat akan diberikan jika kapal telah memenuhi syarat-syarat kelaiklautan. Direktorat jenderal Perhubungan Laut (Ditjen La) merupakan Instansi di Indonesia yang mengemukakan kapal laik laut. Kapal baru bisa berlayar (masuk ataupun meninggalkan pelabuhan) setelah

syahbandar tuntas mengecek seluruh persyaratan meliputi surat-surat kapal serta sertifikat-sertifikat, yang menunjukkan bahwa kapal tersebut laikkan laut. Mengacu pada hal tersebut, maka Dirjen Perhubungan Laut akan menerbitkan Surat Ijin Berlayar (S.I.B). Dan apabila setelah diberikan SIB suatu kapal belum melakukan pelayaran juga, maka setelah lewat batas waktu yang ditetapkan SIB tidak aktif kembali, alhasil nahkoda kapal wajib memproses kembali SIB nya. Masa berlakunya SIB ditentukan berlandaskan pertimbangan terkait stabilitas kapal, sebab dikhawatirkan sepanjang jangka waktu tersebut, kapal yang awalnya di cek seluruh surat-surat serta berbagai sertifikat laik laut (seaworthy) dan objek yang dibawanya, sewaktu-waktu dapat mengalami perubahan. Misalnya, nahkoda menambah total beban barang ataupun penumpang dari laporan awal. Tentunya hal ini dapat mencelakakan kapal dan isinya, terlebih jika kapal kelebihan penumpang ataupun muatan maka kapal dapat tenggelam.

Sertifikat laik laut (Seaworthy) memiliki arti yang amat penting untuk seorang nahkoda yaitu sebagai jaminan keselamatan kapal, sementara itu untuk pemilik kapal (pengangkut) adalah sebagai landasan guna mempercepat dalam proses mengasuransikan kapal (*casco insurance*). Panduan terkait pelaksanaan pengujian mengenai keselamatan kapal penumpang dan kapal barang tercantum didalam *International Convention on Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS Convention)*.

6. Pengertian Kelaiklautan

Kelaiklautan kapal diatur secara tegas dalam Pasal 1 ayat (10) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menjelaskan

“Kelaikan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar diperairan tertentu.

7. Asas Asas dan Tujuan Pelayaran

Berdasarkan pada UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang intinya menguraikan terkait definisi pelayaran. Pelayaran diartikan sebagai suatu kesatuan sistem yang diantaranya meliputi kepelabuhan, keamanan serta keselamatan, angkutan di perairan dan juga pengamanan daerah maritim. Secara umum undang-undang ini dapat dikatakan memuat berbagai ketentuan yang komprehensif bila diperbandingkan dengan UU Pelayaran yang sudah ditetapkan. Hal yang sangat menonjol tampak dari total pasal yang tercantum dalam UU pelayaran baru yang bertambah banyak yaitu sejumlah 355 pasal sementara undang-undang pelayaran sebelumnya hanya berisi sejumlah 132 pasal.

Asas tentang pelayaran tercantum pada Pasal 2 UU No 17 Tahun 2008 jika pelayaran dilaksanakan berlandaskan :

- a. Asas persaingan sehat

- b. Asas keterpaduan
- c. Asas manfaat
- d. asas kemandirian
- e. Asas kebangsaan
- f. asas kedaulatan negara
- g. Asas usaha bersama dan kekeluargaan
- h. Asas berwawasan lingkungan hidup
- i. Asas adil dan merata tanpa diskriminasi
- j. Asas tegaknya hukum
- k. Asas kepentingan publik
- l. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan

Sebagai salah satu sektor di wilayah maritim Indonesia tentunya pelayaran mempunyai maksud yang hendak dicapai dalam menjalankan aktivitasnya. Ini tercantum dalam Pasal 3 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang intinya menjelaskan mengenai tujuan pelaksanaan pelayaran, diantaranya:

- a. Mengoptimalkan ketahanan nasional
- b. Memegang teguh kedaulatan negara
- c. Meembangun jiwa kebaharian
- d. Mendorong, menopang serta menggerakkan pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- e. Mewujudkan persaingan serta memajukan industri angkutan air nasioanl

f. Mempercepat arus migrasi barang serta orang lewat perairan dengan memprioritaskan serta menjaga angkutan yang ada di laut untuk melancarkan aktivitas ekonomi masyarakat secara nasional.

Melihat dair UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang mana intinya menguraikan mengenai sejumlah ketentuan yang amat jelas jika diperbandingan dengan UU yang sbelumnya, diantaranya ruang lingkup pemberlakuan UU yang dibuat dengan tegas, yakni pemberlakuan bagi seluruh aktivitas angkutan di perairan, keselamatan, kepelabuhan serta keamanan pelayaran dan pengamanan wilayah maritim di perairan Indonesia, berlaku pula untuk kapal asing yang melakukan pelayaran pada perairan Indonesia serta bagi seluruh kapal yang memiliki bendera Indonesia yang ada pada luar perairan indonesia (Pasal 4).

8. Jenis-Jenis Kegiatan Pelayaran

Mengacu pada Pasal 5 PP No. 2 Tahun 1969, bahwa jenis pelayaran dikategorikan dalam kelompok, yaitu “pelayaran dalam negeri”, “pelayaran luar negeri” serta “pelayaran khusus”. Adapun rinciannya yakni:

a. Pelayaran Dalam Negeri

1. Pelayaran Nusantara, yakni pelayaran digunakan dalam menjalankan usaha mengangkut barang maupun manusia dengan tidak memperhitungkan arah yang dilewati, satu serta lainnya, dengan memperhatikan syarat dan ketentuan yang sudah ditetapkan.
2. Pelayaran Lokal, merupakan pelayaran yang dipakai dalam menjalankan usaha untuk mengangkut barang maupun orang pada pelabuhan, yang

difokuskan dalam membantu aktivitas pelayaran nasional serta pelayaran luar negeri dengan menggunakan berbagai kapal dengan ukuran tidak melebihi dari 500m³.

b. Pelayaran Luar Negeri

1. Pelayaran Samudera Dekat, yakni pelayaran yang dilaksanakan pada berbagai pelabuhan di negara asing lainnya yang tak melampaui batasan 300 mil laut terhitung dari pelabuhan paling luar Indonesia, dan tidak memperhitungkan jurusan.
2. Pelayaran Samudera, yakni pelayaran dari serta keluar negara yang tidak termasuk dalam pelayaran samudera dekat.
- c. Pelayaran Khusus, yakni pelayaran luar serta pada negeri dengan memakai berbagai kapal yang mengangkut muatan tertentu guna pengangkutan hasil pertambangan, industri serta hasil usaha lain yang sifatnya tertentu.

pada Pasal 6 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, aktivitas pelayaran dibedakan mengacu pada jenis angkutan yang digunakan di perairan, yakni sebagai berikut:

- a. Angkutan sungai dan danau
- b. Angkutan penyeberangan
- c. Angkutan laut

Sementara itu pada Pasal 7, jenis angkutan laut berkembang menjadi beberapa pengelompokannya yaitu :

- a. Angkutan luar negeri
- b. Angkutan dalam negeri
- c. Angkutan laut pelayaran rakyat
- d. Angkutan laut khusus

Dalam berbagai macam aktivitas pelayaran dapat diamati juga dari usaha kapal. Pengusaha kapal yang mengelola usaha sebagai *reder* bisamempunyai berbagai macam usaha pelayaran sesuai yang diinginkan. Adapun macamnya dari usaha pelayaran, terdiri dari:

- a. Berdasarkan luasnya wilayah operasi kapal

Menurut luas wilayah operasi kapal, maka diketahui ada beberapa bentuk usaha pelayaran, yakni:

1. Pelayaran lokal, adalah usaha pelayaran yang berfokus berada didalam perbatasan daerah ataupun lokal khusus, pada satu atau dua provinsi yang ada didalam batas Indonesia.
2. Pelayaran pantai, adalah pelayaran antar pulau maupun pelayaran nusantara. Daerah operasional perusahaan termasuk semua perairan di Indonesia namun tak sampai menyebrang ke perairan negara tetangga ataupun internasional. Kaitannya dengan pelayaran nusantara ini, dapat dijelaskan mengenai adanya Pelayaran Rakyat, yakni pelayaran yang memakai perahu ataupun kapal rakyat, meliputi perahu-perahu layar, pinisi dan lain sebagainya. Pelayaran ini memiliki jam operasi yang tidak menentu, maknanya tidak ada pembatasan

wilayah lokal ataupun pantai lokal, tetapi boleh beroperasi dimanapun diseluruh wilayah Indonesia

3. Pelayaran Samudera, adalah pelayaran yang bergerak berada didalam perairan internasional, beroperasi dari negara satu ke negara lain. Berkaitan dengan sifat operasi ini, banyak negara yang tak sama dalam hal ketetapan-ketetapan hukumnya hingga pengusaha pelayaran ini wajib memahami hukum serta berbagai konvensi internasional yang sudah ditetapkan.

b. Berdasarkan sifat usaha pelayaran

Mengacu pada sifat usaha pelayaran dibagi menjadi 2 bentuk usaha pelayaran yakni sebagai berikut:

- 1) Pelayaran tetap (Linier Service), adalah pelayaran yang dilakukan dengan teratur serta tetap, meliputi kedatangan, keberangkatan, tarif uang, trayek (wilayah operasi), perjanjian serta berbagai syarat pengangkutan. Ditegaskan pada suatu perusahaan yang melaksanakan usaha Linier Service wajib memenuhi berbagai persyaratan, memiliki trayek perjalanan serta pelayaran kapal secara khusus serta runtut, list tarif angkutan yang diberlakukan secara universal, serta berbagai syarat dan perjanjian mengenai pengangkutan tetap yang diberlakukan secara universal.

- 2) Pelayaran tramp, adalah model usaha pelayaran bebas yang tak diikat dengan berbagai ketetapan formal manapun. Kapal yang beroperasi pada pelayaran ini tak memiliki trayek khusus. Sehingga kapal tersebut dapat berlalu lalang pada daerah tertentu serta tidak harus mengangkut beban tertentu.

7. Sistem Manajemen Perusahaan Pelayaran

Menurut HM. Thamrin. AR (2015) menjelaskan terkait tanggung jawab perusahaan pelayaran yang tercantum pada ISM code memiliki jangkauan luas, sebagai berikut :

1. Kebijakan perlindungan lingkungan serta keselamatan
2. Kekuasaan serta kewajiban perusahaan
3. Sumber daya serta personal.
4. Kesiapan menemui kondisi darurat.
5. Perawatan kapal serta peralatannya.
6. Kekuasaan serta kewajiban nakhoda
7. Verifikasi, sertifikasi, dokumentasi serta pemantauan

Maksud sistem dari ISM code (*International Safety Management Code*) pada pencegahan kecelakaan kapal serta keselamatan operasional kapal yakni sebagai berikut:

1. Menjamin keselamatan di laut;
2. Menangkal terjadinya kecelakaan manusia ataupun korban jiwa
3. Melakukan penghindaran berbagai hal yang merusak lingkungan yang disebabkan pencemaran serta kecelakaan yang terjadi di laut;
4. Melindungi muatan barang yang diangkut serta konstruksi kapal.

B. Syahbandar

1. Tanggung Jawab Syahbandar

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keamanan dan Keselamatan Pelayaran dan bagaimana Tugas Syahbandar Dalam Rangka Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran. Berdasarkan penggunaan metode penelitian kepustakaan disimpulkan bahwa:

1. Tanggung jawab syahbandar sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan-tindakan yang dilakukannya adalah/agar untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran.
2. Tugas pengawasan yang di lakukan seorang syahbandar dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting. Seorang syah Bandar dalam tugasnya harus juga memastikan kesadaran para pemkai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.

Sebenarnya pelabuhan ialah merupakan mata rantai untuk pelaksanaan angkutan di suatu pedalaman, yang menyambungkan beberapa angkutan dengan angkutan laut. Sehingga pelabuhan tidak memiliki fungsi menjadi titik terminal saja, namun dijadikan tempat untuk aktivitas transit. Total pelabuhan yang begitu banyak (lebih kurang 200) yang meluas ke semua pelosok indonesia yang amat luas dengan berbagai jarak yang relatif pendek antar satu pelabuhan dengan yang lain serta tingkat fasilitas teknik yang keselamaatan pelayaran di laut, berhubungan dengan berbagai kepentingna umum, dimana keselamatan penumpang dan segenap harta bendanya wajib di pertanggungjawabkan, maka dibutuhkan monitoring serta

pembinaan bagi maksud tersebut yang dilaksanakan oleh sebuah lembaga pemerintah yang dikenal dengan Kesyahbandaraan yang dipimpin oleh syah syahbandar. Mengacu pada pasal 1 butir (56) definisi syahbandar ialah pejabat pemerintah di pelabuhan yang disahkan oleh Menteri serta mempunyai kekuasaan tertinggi untuk melaksanakan serta menjalankan pemantauan atas dipenuhinya ketetapan peraturan perundang-undangan untuk meyakinkan keamanan serta keselamatan dalam pelayaran.

Keselamatan pelayaran di laut terkait dengan beberapa keperluan umum, dan keselamatan penumpang serta semua harta bendanya wajib untuk dapat dipertanggung jawabkan, sehingga dibutuhkan pembinaan serta pemantauan yang dijalankan oleh sebuah instansi pemerintah yang dikenal dengan nama kesyahbandaraan yang memiliki pimpinan syahbandar. Mengacu pada pasal 1 butir (56) yang intinya menjelaskan arti dari syahbandar yakni pejabat pemerintah di pelabuhan yang dilantik oleh Menteri serta mempunyai otoritas tertinggi untuk melaksanakan serta menjalankan pemantauan terhadap pemenuhan ketetapan aturan UU untuk memastikan keamanan serta keselamatan pelayaran.

Tugas, fungsi serta kewajiban syahbandar tercantum dalam Pasal 207 hingga Pasal 225 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 207 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa “Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan”.

Berdasarkan pemaparan diatas dapat ditarik kesimpulan jika syahbandar berfungsi pada berbagai hal, termasuk keamanan serta keselamatan pelayaran, yang mana syahbandar berperan dalam menjalankan pemantauan, pelaksanaan, serta penegakan hukum di pelabuhan dengan membantu penyelenggaraan pencarian serta penyelamatan.

2. Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483km² atau 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut (kapal) menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, Untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar atau Berlabuh yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar, tidak jarang juga kita temui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui secara spesifik peran seorang syahbandar dalam pelaksanaan kegiatan pelayaran angkutan laut di Indonesia berdasarkan Undang-

Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan untuk mengetahui hubungan antara Syahbandar dengan Biro Klasifikasi Indonesia dalam pengawasan pelayaran di Indonesia. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini ialah metode kepustakaan atau *library research*. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Dari hasil penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa syahbandar merupakan kepala sekaligus pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap angkutan laut di Indonesia. Syahbandar berperan penting dalam sistem kepelabuhanan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, maupun mengkoordinasi keseluruhan kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan. Syahbandar ditunjuk dan diangkat langsung oleh Menteri perhubungan sesuai Pasal 207 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008. Tanggung jawab atas keselamatan dan kemandirian kapal merupakan tanggung jawab dari syahbandar dengan nahkoda kapal. Keselamatan serta kemandirian kapal berukuran 35 GT keatas merupakan tanggung jawab dari nahkoda ataupun perusahaan pemilik kapal, dikarenakan nahkoda kapal dapat menolak persetujuan berlayar apabila isi dari surat tidak sesuai dengan keadaan kapal. Orang yang dengan sengaja memalsukan dokumen pelayaran dapat dikenakan Pasal 452 KUHP dengan pidana kurungan penjara paling lama delapan tahun. Syahbandar dalam melaksanakan fungsi pengawasan terhadap setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia tidak lepas dari kerjasama dengan Biro Klasifikasi Indonesia. Dalam melakukan pengawasan, syahbandar mengambil alih dalam pemeriksaan dokumen serta surat kapal (*Manifest*). Pengawasan dan pemeriksaan yang dilakukan Biro Klasifikasi Indonesia meliputi pemeriksaan konstruksi kapal,

lambung kapal, instalasi mesin, instalasi listrik serta keseluruhan perlengkapan yang dipakai dalam pengoperasian kapal. Hasil uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia juga menjadi acuan perusahaan asuransi untuk memberikan asuransi kapal.

Pada bagan alur tugas kegiatan Syahbandar dapat dilihat bahwa, sejumlah perangkat hukum produk internasional dan nasional telah dipakai sebagai landasan bagi Syahbandar, untuk melakukan pengawasan penegakkan hukum demi terjadinya keselamatan kapal di laut melalui surat ijin berlayar. Dalam pemberian surat ijin berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait dipelabuhan, yaitu :

- PT Pelabuhan Indonesia
- Bea cukai
- Karantina Pelabuhan
- Imigrasi

Setiap kapal yang hendak melakukan pelayaran harus memiliki Surat Ijin Berlayar (SIB). Dan Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (port clearance) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan lain-lain, dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, maka surat ijin berlayar dapat diberikan dan jika terdapat hal-hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, maka surat ijin berlayar tidak dapat diberikan, dan kepada Nahkoda atau perusahaan pelayaran diperintahkan untuk:

- Melengkapi kekurangan
- Menurunkan muatan atau penumpang apabila lebih

- Meyelesaikan dokumen apabila tidak berlaku lagi

3. Fungsi Dan Tugas Kewenangan Syahbandar

Syahbandar yang menjadi pejabat paling tinggi di pelabuhan mempunyai kekuasaan besar yang ditetapkan dalam peraturan hukum Indonesia. Dalam UU No. 17 Tahun 2008 menjelaskan terkait berbagai tugas Syahbandar, yakni:

1. Melakukan pengawasan pengisian
2. Melakukan pengawasan aktivitas pada salvage dan bawah air
3. Melakukan pengawasan pada fasilitas pelabuhan yang sedang dibangun
4. Mengawasi reklamasi serta pengerukan
5. Melakukan pengawasan pada ketertiban aktivitas kapal didalam perairan, pelabuhan, serta alur pelayaran
6. Melakukan pengawasan pada kelaiklautan, keamanan, ketertiban, serta keselamatan pelabuhan
7. Melakukan pengawasan bongkar muat barang berbahaya
8. Melakukan pengawasan dalam memandu, serta aktivitas penundaan kapal.
9. Melakukan pengawasan pada aktivitas alih muat di perairan pelabuhan

Disamping mempunyai tugas serta fungsi seperti yang tercantum pada Pasal 207 dan Pasal 208. Pada pasal 209 yang intinya menyajikan bahwa Syahbandar memiliki beberapa kewenangan, antara lain:

- a. Menjalankan siji awak kapal
- b. Mengeluarkan persetujuan mengenai aktivitas kapal di pelabuhan

- c. Menahan kapal atas perintah pengadilan
- d. Mengelola segenap kegiatan pemerintahan di pelabuhan
- e. Menyelenggarakan pemeriksaan kapal
- f. Menyimpan serta mengecek dokumen, warta kapal serta surat
- g. Mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar
- h. Menyelenggarakan pemeriksaan kecelakaan kapal

KUHD tidak menjelaskan secara jelas tentang pengertian serta tanggung jawab syahbandar. Akan tetapi, untuk implementasi, pemantauan serta menegakkan hukum pada pelabuhan yang dilakukan oleh syahbandar, bisa diamati secara tidak langsung pada pasal yang berkaitan dengan tanggung jawab nakhoda seperti pada Pasal 348 serta 349 KUHD yang intinya menjelaskan bahwa nakhoda berupaya agar dibentuk buku harian kapal yang berisi catatan penting terkait segala yang berlangsung selama perjalanan harus dilakukan pencatan secara detail. Ini termasuk bagian dari fungsi nakhoda yaitu melaksanakan pengawasan pada bidang angkutan di perairan.

Sementara itu Pasal 352 KUHD menjelaskan bahwa 48 jam pasca pada pelabuhan darurat ataupun pelabuhan yang menjadi tujuan akhir, nakhoda wajib untuk memperlihatkan ataupun memberi perintah untuk menampilkan buku harian kapal pada petugas pendaftara anak buah kapal, serta meminta tanda tangan dari petugas tersebut karena sudah diperiksa. Pasal ini menjelaskan jika petugas pendaftara anak buah kapal adalah syah Bandar yang mempunyai tugas untuk melaksanakan fungsi dengan menjamin kemanan serta keselamatan didalam angkutan perairan ini.

4. Memastikan Keselamatan kapal

Aulia Windyandari (2011) menjelaskan jika Indonesia ialah Kepulauan Maritim yang mempunyai ciri tertentu didalam sistem transportasi laut, akan tetapi pada aspek teknik serta ekonomi harus dipelajari lebih dalam, sebab usia kapal yang ada hingga kini sudah mengalami penuaan, sehingga dikhawatirkan bisa memunculkan berbagai sistem maupun bagian yang rusak dan yang tak disangka, serta dapat mengontrol keselamatan kapal. Keadaan kapal wajib menyesuaikan dengan berbagai syarat material, permesinan, konstruksi bangunan, serta kelistrikan, tata susunan, stabilitas serta perlengkapan radio maupun elektronika kapal serta ditunjukkan dengan sertifikat. Namun harus melakukan proses pemeriksaan serta pengujian terlebih dahulu.

Wiji Santoso dkk (2013) mengemukakan jika keselamatan pelayaran ialah keseluruhan hal yang bisa dilakukan pengembangannya untuk mencegah terjadi kecelakaan ketika melakukan kerja. UU No. 17 Tahun 200 tentang Pelayaran pada pasal 1 butir 33 menjelaskan jika kemandirian serta keselamatan pelayaran merupakan sebuah keadaan jika syarat keselamatan serta keamanan dengan angkutan yang ada di pelabuhan, lingkungan, serta perairan sudah dipenuhi. Pasal tersebut menjelaskan jika kelayaklautan kapal merupakan kondisi kapal yang sudah melakukan pemenuhan pada syarat keselamatan kapal, melakukan pencegahan terjadinya pencemaran, adanya awak kapal, garis muat, muatan sejujurnya awak kapal serta kesehatan penumpang, manajemen keselamatan serta mencegah pencemaran kapal, status

hukum kapal, beserta dengan manajemen keamanan kapal dalam melakukan pelayaran didalam perairan yang bersifat khusus.

Dalam menanggung keselamatan pelayaran yang dijadikan penyokong pada lalu lintas kapal yang lancar, maka dibutuhkan awak kapal yang ahli, terampil, serta memiliki kemampuan dalam melaksanakan tugas sesuai dengan jabatan yang diterimanya. UU No. 17 Tentang Pelayaran pada pasal 1 butir 40 menjelaskan jika awak kapal merupakan seseorang yang melakukan pekerjaan didalam kapal yang ditugaskan oleh pemilik maupun operator agar mereka melaksanakan tugas sesuai dengan jabatan yang sudah diberikan.

A. Revitalisasi Keselamatan Pelayaran

1. Melakukan peningkatan keselamatan pelayaran untuk melaksanakan transportasi di laut serta penghasilan masyarakat lewat dengan mengembangkan Keselamatan Pelayaran. Serta melakukan peningkatan kompetisi lewat pengoptimalan produktivitas serta pembangunan industri hilir dengan basis keselamatan.
2. Melakukan peningkatan dalam menguasai ekonomi nasional beserta peran aktif rakyat dan pengusaha lokal;
3. Memberi dukungan dalam perluasan daerah;
4. Melakukan pengoptimalan terhadap aktivitas untuk mengelola transportasi laut untuk mewujudkan Keselamatan Pelayaran yang berkelanjutan;
5. Mengoptimalkan serta memfungsikan kembali Sarana dan Prasarana Navigasi Pelayaran sesuai dengan karakter serta fungsi atas peralatan yang tersedia, agar dapat mengusahakan pengembangan Keselamatan Pelayaran.

C . Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum

A. Pengertian Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan usaha dimana dalam hakikatnya ialah implementasi direksi yang berhubungan dengan penyusunan keputusan dengan fleksibel telah dikontrol oleh kaidah hukum, namun memiliki unsur penilaian personal. Apabila dilihat dari konsepsinya, pokok dari penegakan hukum dari aktivitas dalam menyelaraskan ikatan nilai yang duraikan pada kaidah yang menetap serta tindakan yang dijadikan wujud serangkaian penjelasan nilai pada tahapan akhir, dalam mewujudkan, melakukan pemeliharaan, serta menetapkan ketentraman didalam hidup. Konsepsi yang memiliki landasan filosofi ini membutuhkan pengkajian lebih dalam dalam memberikan bukti yang jelas (Soekanto, 1983, p. 7).

Penegakan hukum merupakan sebuah proses dijalankannya usaha untuk tegak ataupun berfungsinya berbagai norma hukum dalam artian aktual, untuk dijadikan panduan berperilaku dalam berbagai hubungan hukum di tengah kehidupan masyarakat (Krisnawati, 2021).

Pada dasarnya di dalam pergaulan hidup manusia memiliki pemikiran khusus tentang apa yang baik serta buruk. Berbagai pemikiran itu dapat terwujud dalam berbagai pasangan tertentu, contohnya terdapat pasangan dengan nilai ketentraman, pasangan nilai kepentingan umum dan nilai kepentingan pribadi serta lainnya. Pada

penegakan hukum pasangan dengan berbagai nilai itu harus diselaraskan. Pasangan nilai yang diselaraskan itu membutuhkan uraian konkret sebab nilai umumnya terbentuk abstrak. Penguraian dengan konkret didalam pembentukan kaidah hukum, yang kemungkinan mencantumkan perintah larangan ataupun kemungkinan lainnya. Kaidah ini yang dijadikan sebagai panduan ataupun pedoman dalam menindaklanjuti nilai yang sesuai.

Penegakan hukum merupakan sebuah proses dalam menciptakan berbagai kebolehan. Yang dimaksud keinginan hukum disini ialah pemikiran badan penyusun UU yang dibuat didalam aturan yang dimaksud. Rumusan mengenai pemikiran dari pembuat hukum akan memberikan pengaruh dalam pemberlakuan penegakan hukum yang dimaksud (Raharjo, 2009). Penegakan hukum memiliki fungsi dalam melindungi keperluan masyarakat. oleh sebab itu, hukum diharuskan untuk dilaksanakan. Penerapan hukum bisa dilangsungkan dengan normal, damai, namun bisa pula hukum tersebut dilanggar. Padahal hal ini, hukum yang sudah dilanggar perlu untuk diberikan penegakan. Penegakan inilah yang kemudian menjadi unsur nyata hukum. Terdapat tiga unsur yang diperlukan dalam menegakkan hukum, yakni: (Mertokusumo, 1999, p. 145).

1. Kepastian Hukum (*Rechtssicherheit*)

Hukum wajib dijalankan serta ditegakkan. Semua orang yang menginginkan adanya penetapan hukum untuk kejadian atau peristiwa konkret. Bagaimana hukum yang berlaku harus dijalankan, dan sejatinya tidak boleh melakukan penyimpangan:

fiat justitia et pereat mundus (walaupun dunia runtuh, hukum tetap perlu ditegakkan).

2. Manfaat (*zweckmassigkeit*)

Masyarakat menginginkan hal bermanfaat pada upaya penegakan serta penerapan hukum. Hukum ialah untuk para manusia, sehingga dalam penerapan serta penegakan hukum wajib memberikan kegunaan untuk masyarakat. Jangan sampai sebab hukumnya diterapkan ataupun ditegakkan malah menimbulkan kecemasan di masyarakat.

3. Keadilan (*gerechtigkei*)

Masyarakat setuju jika pada proses penerapan ataupun pengadilan hukum disoroti. Karena penerapannya wajib berlaku adil. Hukum tak sama dengan keadilan tetapi hukum memiliki sifat umum, memaksa tiap orang, dan memiliki sifat adil. Barang siapa yang melakukan pencurian, diwajibkan untuk dihukum, tanpa bersikap diskriminatif terkait siapa yang mencuri. Namun kebalikannya, keadilan memiliki sifat individualistis, subjektif serta membedakan.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin Dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pengadilan Tanjung Balai Karimun(116/PID.SUS/2020/PN Tbk)

Penerapan hukum terhadap pelaku tindak perbuatan pidana penegakan aktivitas pelayaran tanpa izin dan surat persetujuan melalui syahbandar di wilayah hukum pengadilan tanjung balai karimun nomor perkara 116/PID.SUS/2020/PN Tbk, dalam wawancara dengan hakim yang mengadili perkara tersebut mempertimbangkan semua hal mengacu pada fakta hukum yang terkuak di persidangan yang didapatkan dari keterangan saksi, ahli, bukti surat maupun keterangan terdakwa di persidangan, maka bisa dibuktikan bahwa terdakwa bersalah dengan telah menjalankan tindak pidana berlayar tanpa memiliki surat dari syahbandar sehingga hakim menjatuhkan hukuman penjara dan denda kepada para terdakwa.

Hambatan penerapan hukum terhadap tindak pidana pelayaran pada wawancara terungkap bahwa menurut hakim relatif tidak ada dalam proses persidangan, karena semua aparat penegak hukum meliputi penuntut umum, petugas hakim, petugas penyidik, serta petugas penasihat hukum sudah mengerti karakter dari tindak pidana pelayaran itu. Bentuk penegakan hukum atas pelaku tindak pidana pelayaran ini adalah dengan penegakan hukum pidana yaitu penjatuhan pidana penjara serta pidana denda.

Dalam proses penegakan hukum di Indonesia setiap pihak memiliki tugas dan peran dari adanya UU No 8 Tahun 1981 terkait hukum acara pidana, yaitu:

1. Pasal (1), penyidik yakni pejabat polisi Negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang mendapatkan kewenangan khusus oleh UU dalam menjalankan penyidikan
2. Pasal (6) huruf a, jaksa atau pejabat yang mendapatkan kewenangan oleh UU ini untuk menindaklanjuti penuntut umum dan menjatuhkan putusan pengadilan berlaku,
3. Pasal (8), hakim atau pejabat peradilan negara yang memiliki otoritas dari UU untuk mengadili.

Pernyataan hakim setelah dikonfirmasi kepada penyidik dalam suatu wawancara yaitu pada saat penangkapan di perairan Desa Tanjung Judah, Kecamatan Moro, Kabupaten Karimun Provinsi Kepulauan Riau yang merupakan wilayah perairan Republik Indonesia atau setidaknya dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Karimun yang berkuasa untuk memeriksa serta mengadili perkaranya, “yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan Syahbandar”, maka berdasarkan Pasal 84 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP), maka Pengadilan Negeri Tanjung Balai Karimun berwenang memeriksa serta mengadili perkara ini (sesuai dengan Pasal 137 KUHP).

akhirnya dari tindakan yang dilakukan terdakwa terbukti masuk dalam tindak pidana, sehingga layak untuk mempertanggungjawabkan tindakannya dimata hukum.

Pada tuntutan jaksa yang dari pihak penuntut umum yang pada intinya menuntut agar mejelis hakim memberikan keputusan, antara lain:

1. Mengumumkan bahwa terdakwa KAMAL Bin SIBA terbukti dalam artian sah serta menjamin bersalah melakukan pelayaran tanpa adanya SPB yang dibutuhkan akan diancam tindak pidana terkait Pasal 323 ayat (1) Jo Pasal 219 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 terkait aktivitas Pelayaran.
2. Memberikan hukuman pidana kepada Terdakwa dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan 6 (enam) bulan dan pidana denda dengan jumlah Rp. 100.000.000,-(Seratus juta rupiah) dan ketentuan apabila denda tidak dibayarkan oleh terdakwa, akan dilakukan pengubahan dengan pidana penjara dalam masa 3 (tiga) bulan;
3. Memutuskan waktu penangkapan serta penahanan yang telah dilalui terdakwa dilakukan pengurangan semuanya dari pidana yang dijatuhkan;
4. Memutuskan Terdakwa untuk tetap dijatuhkan tahanan;
5. Memutuskan barang bukti berbentuk :
 - 1 (satu) unit Speed Boat tanpa nama yang berwarna biru dengan mesin tempel dan merk Yamaha 1 X 40 PK disita oleh Negara
6. Melimpahkan kepada pihak terdakwa pembayaran biaya perkara dengan jumlah Rp.5.000 (lima ribu rupiah)

Berdasarkan fakta yang terkuak di persidangan majelis hakim menemukan jika unsur telah terpenuhi bahwa pelaku melaksanakan perbuatan pidana pelayaran dalam Pasal 323 ayat (1) Jo Pasal 219 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 terkait

Pelayaran, jika unsur telah terpenuhi sehingga terdapat kata-kata dalam putusan Nomor Perkara 116/Pid.Sus/2020/PN Tbk mengatakan bahwa dengan demikian perbuatan terdakwa telah terpenuhi unsur-unsur pasal 323 ayat (1) Jo Pasal 219 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 terkait Pelayaran. Dengan demikian kualifikasi perbuatan terdakwa berlayar tanpa surat telah terpenuhi.

Berdasarkan hasil wawancara dengan hakim dalam memberikan pertimbangan dalam menjatuhkan putusan pidana yaitu dengan meninjau kenyataan dalam sidang bahwa sepanjang pemeriksaan di persidangan Para Terdakwa terbukti dalam kondisi jasmani serta rohani baik serta dapat menjawab pertanyaan Majelis Hakim dengan jelas serta baik sehingga Majelis Hakim tidak memperoleh keraguan sedikitpun akan kemampuan bertanggung jawab dari Para Terdakwa baik alasan-alasan pemaaf (pasal 44 KUHP) atau pihak pembelar yang dapat memberikan penghapusan akan kesalahan, yang selanjutnya Terdakwa harus mempertanggungjawabkan perbuatannya. Maka terpenuhilah perbuatan tersebut, setiap orang harus dapat mempertanggungjawabkan perbuatan yang didakwakan kepadanya sehingga konsekuensi logis dari kemampuan bertanggung jawab tersebut (toerekeningsvaanbaarheid) dihubungkan dengan pasal 44 KUHP yang mana rumusannya adalah dirumuskan secara Negatif, artinya setiap orang dianggap mempunyai kemampuan bertanggung jawab, dan jika dianggap ada keraguan atas hal tersebut maka kemampuan bertanggung jawab tersebut harus dibuktikan.

Perkara tersebut dalam persidangan sudah mencukupi berbagai unsur pasal yang menjadi dakwaan oleh pihak penuntut umum baik dakwaan itu merupakan dakwaan

dalam bentuk alternatif. Sehingga pasal yang dikenakan kepada terdakwa aialah pasal Pasal 323 ayat (1) Jo Pasal 219 ayat (1) tersebut diterangkan kepada diri terdakwa tersebut, menyangkut beratnya pembedaan dari terdakwa. dapat dilihat dari hasil keseluruhan persidangan dan terdakwa melakukan pengakuan atas penyesalan dan menyatakan janji tak akan mengulangi perbuatannya lagi, dalam hal ini juga majelis hakim akan memutuskan lebih rendah dari penuntut umum di karenakan perbuatan terdakwa tidak mempersulit persidangan dan terdakwa belum pernah di hukum.

Dapat diketahui bahwa pengadilan merupakan tempat dimana majelis hakim untuk mengadili, dan mempertimbangkan segala sesuatu berat ringannya suatu tindak pidana pelayaran. Maka, dengan keyakinan majelis hakim terdakwa diputuskan bersalah melakukan tindak pidana pelayaran mengenai perkara-perkara pelayaran/penyelundupan ini juga melihat suatu putusan harus memiliki efek kolektif, bahwa terdakwa akan memperbaiki dirinya di kemudian hari.

Edukasi juga diperlukan untuk memberi pelajaran bagi masyarakat lain agar tidak mengulangi perbuatan terdakwa dan juga menjadikan suatu hal itu menjadi efek jera bagi terdakwa karena pelayaran/penyelundupan adalah perbuatan yang sangat merugikan negara karena tidak terpenuhinya pungutan negara. Dalam artian masyarakat bisa melihat dari hukuman yang terdakwa dapat dan juga menjadi efek jera bagi masyarakat agar tidak melakukan perbuatan yang sejenisnya atau perbuatan yang sama di kemudian hari.

Menurut analisa penulis penerapan hukum terhadap pelayaran oleh hakim terhadap terdakwa bahwa terdakwa sudah terbukti bersalah maka terdakwa wajib

dijatuhkan pidana yang sesuai dengan tindakannya. Sesungguhnya tujuan serta maksud semata-mata ialah untuk efek jera dan menangkai dijalankannya perbuatan pidana baik oleh pelaku tersebut ataupun anggota masyarakat yang lain sebagai upaya (preventif). Sehingga terdakwa layak untuk dipidana sebagai akibat dari ketidaktaatannya itu. Sebelum memutuskan pidana kepada segenap terdakwa dibutuhkan pertimbangan terlebih dahulu kondisi meringankan serta memberatkan terdakwa, sebagai berikut:

kondisi yang memberatkan:

- Tindakan segenap Terdakwa Tersebut mengakibatkan terganggunya sendi-sendi perekonomian negara

Kondisi yang dapat meringankan:

- Para Terdakwa menunjukkan sikap sopan saat persidangan

Sudah patut dan adil menurut majelis hakim memutuskan pidana kepada Para Terdakwa dengan setiap terdakwa pidana penjara dalam waktu 2 dan 6 bulan, juga pidana denda tiap terdakwa dan jika Para Terdakwa tak dapat membayar denda dengan waktu terlama 1 bulan sesudah pengadilan menjatuhkan putusan pengadilan yang mana mendapatkan daya hukum tetap sehingga harta atau pendapatan Para Terdakwa diambil oleh Jaksa untuk mengganti total denda yang perlu dibayarkan dan apabila tidak sanggup melunasi atau mencukupi diubah dengan hukuman penjara dalam kurun waktu 1 (satu) bulan.

B. Hambatan Dan Kendala Dalam Penegakan Hukum Terhadap Tindakan pidana berlayar Tanpa izin Dan surat Persetujuan Dari Syahbandar(SPB)

Dengan adanya penerapan UU No.17 tahun 2008 terkait aktivitas pelayaran yang kerap memperoleh perkembangan dan selanjutnya dapat memberikan pengangkatan lebih kesyahbandaran. Perkara keselamatan serta sekuritas pelayaran dinilai sebagai bentuk **responsibilitas** yang besar pada bidang kepelabuhan karena menyangkut insiden kapal dalam pelayaran yakni sebagai bentuk keterampilan dan kompetensi dalam mengemban tugas kesyahbandaran.

Dalam menjalankan fungsi **keamanan** serta keselamatan Syahbandar memiliki tugas :

1. Memonitoring keamanan, ketertiban, kelaiklautan kapal, serta keselamatan di pelabuhan;
2. Memonitoring patuh lalu lintas kapal di perairan pelabuhan serta rute pelayaran;
3. Memonitoring aktivitas pindah muat di wilayah perairan pelabuhan;
4. Memonitoring aktivitas salvage serta pekerjaan **dibawah** air;
5. Memonitoring aktifitas penundaan pada kapal;
6. Memonitoring pemanduan;
7. Memonitoring bongkar muat barang yang berbahaya dan limbah dari barang beracun serta berbahaya
8. Memonitoring pemasukan ulang bahan bakar;
9. Memonitoring regulasi embarkasi serta debarkasi pihak penumpang;
10. Memonitoring reklamasi serta upaya pengerukan

11. Memonitoring aktivitas pengembangan sarana pelabuhan;
12. Menjalankan bantuan upaya mencari serta menyelamatkan;
13. Melaksanakan pencegahan pencemaran serta pemadaman kebakaran di wilayah pelabuhan
14. Memonitoring penerapan proteksi lingkungan maritim.

Meskipun sudah terdapat aturan yang menjelaskan mengenai tugas syahbandar untuk menerbitkan surat persetujuan berlayar dan kerap kita jumpai sejumlah turbulensi atau insiden transportasi laut yang ditimbulkan oleh kecerobohan syahbandar, misalnya dalam hal yakni pemberian izin pelayaran serta surat kelaiklautan kapal pada kapal yang tak sesuai untuk melakukan pelayaran serta kapal yang dinilai tidak lolos uji klas biro klasifikasi indonesia. Tetapi kasus laik laut memiliki SPB yakni suatu kasus yang terjadi berulang kali namun menjadi kejadian yang dinilai biasa.

Namun fatal bagi negara tergantung besar kecilnya kapal dan muatan kapal tersebut, yang membawa apa tidak semua kapal harus memakai SPB kalo di bawah gd 6 kebawah yang mengeluarkan SPB ialah dishub sedangkan syahbandar gd 7 ke atas termasuk kapal kayu.

Bidang Perhubungan Laut memiliki kewajiban membuat rencana serta menjalankan program, kepelabuhanan, panduan dan kebijakan teknis di bidang pengendalian, monitoring aktivitas angkutan kelautan, serta penyokong keselamatan aktivitas pelayaran.

Sektor Perhubungan Laut memiliki fungsi :

1. Pengelolaan serta monitoring kegiatan operasional angkutan laut di wilayah Daerah;
2. Pengelolaan serta monitoring aktivitas kepelabuhanan di area pelabuhan lokal, penyeberangan serta Dermaga Untuk Kepentingan Sendiri atau DUKS yakni pelabuhan spesifik lokal;
3. Pengelolaan serta monitoring kegiatan penunjang keselamatan pelayaran;
4. Monitoring standar teknis fasilitas atau angkutan laut;
5. Pertimbangan serta perizinan di bidangnya ;
6. Tata kelola pelabuhan lokal / penyeberangan ;
7. Pembinaan serta sosialisasi, penyuluhan teknis dibidangnya ;
8. Kerjasama serta koordinasi kegiatan-kegiatan di bidangnya ;
9. Pelaksanaan serta pelayanan administrasi di bidangnya ;
10. Penyelenggaraan berbagai tugas lainnya ari Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi serta Informatika berdasarkan tugas dan fungsi yang dijalankan.

Pada pasal UU 17 tahun 2008 terkait aktivitas Pelayaran menyatakan bahwa pelayaran dinilai sebagai bentuk integrasi sistem meliputi angkutan di wilayah perairan, kepelabuhanan, keselamatan, sekuritas serta proteksi akan lingkungan maritim. UU Nomor 17 tahun 2008 terkait Pelayaran dinyatakan pengesahannya tertanggal 7 Mei 2008 oleh Presiden Dr. H. Susilo Bambang Yudhoyono di kota Jakarta. UU 17 tahun 2008 terkait Pelayaran dihadirkan dalam undang-undang sekitar tanggal 7 Mei 2008 di daerah Jakarta oleh Menkumham Andi Mattalatta. UU Nomor

17 tahun 2008 terkait aktivitas Pelayaran diposisikan pada Lembaran NRI Tahun 2008 No. 64. Penjelasan Atas UU 17 tahun 2008 terkait Pelayaran ditempatkan pada Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.

Dalam kronologi Terdakwa Kamal Bin Siba di meja hijau telah menghadirkan pernyataan keterangan antara lain:

- Bahwa terdakwa merupakan Nakhoda / Tekong 1 (satu) unit Speed Boat tanpa nama berwarna biru dengan mesin tempel menggunakan merk Yamaha 1 X 75 PK;
- Bahwa pada hari Senin tanggal 16 Maret 2020 Terdakwa berlayar dengan menggunakan 1 (satu) unit Speed Boat tanpa nama berwarna biru dengan mesin tempel menggunakan merk Yamaha 1 X 75 PK dari Desa Tanjung Judah Kecamatan Moro Kabupaten Karimun dengan tujuan Tanjung Pelepas Malaysia dan kembali lagi menuju Desa Tanjung Judah Kecamatan Moro Kabupaten Karimun dengan membawa TKI (Tenaga Kerja Indonesia) illegal sebanyak 11 (sebelas) orang, tanpa dilengkapi Surat Persetujuan Berlayar (SBP).
- Bahwa berdasarkan Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 terkait urusan Pelayaran Setiap Kapal / Speedboat memiliki kewajiban mengantongi SPB yang diterbitkan syahbandar, hal ini diberlakukan untuk setiap tipe dan ukuran kapal yang berlayar, dikecualikan untuk kapal perang serta kapal Negara / kapal Pemerintah;

- Bahwa benar 1 (satu) unit Speed Boat tanpa nama berwarna biru dengan mesin tempel dan merk Yamaha 1 X 75 PK yang di nahkodai oleh Terdakwa ASRI Bin Muhammad yang berlayar dari Perairan Tanjung Pelepas Malaysia dengan tujuan perairan Tanjung Judah Kecamatan Moro Kabupaten Karimun wajib mengantongi SBP atau *Port Clearance*;
- Bahwa perbuatan Terdakwa KAMAL Bin SIBA yang berlayar dari Perairan Tanjung Pelepas Malaysia dengan tujuan perairan Tanjung Judah Kecamatan Moro Kabupaten Karimun yang tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar atau *Port Clearance* pada hari Senin tanggal 16 Maret 2020 tersebut telah melanggar UU Nomor 17 tahun 2008 terkait aktivitas Pelayaran Pasal 219 ayat (1);
- Bahwa berdasarkan hasil pemetaan dengan menggunakan peta No. 40 terbitan Kepala Dinas Hidro – Oseanografi tahun 2005 terhadap posisi koordinat $0^{\circ} 52'' 902' N - 103^{\circ} 46'' 036'$ yang merupakan posisi diamankannya 1 (satu) unit Speed Boat tanpa nama berwarna biru dengan mesin temple menggunakan merk Yamaha 1 X 75 PK yang di nahkodai oleh Terdakwa KAMAL Bin SIBA yang berlayar dari Perairan Tanjung Pelepas Malaysia dengan tujuan perairan Tanjung Judah Kecamatan Moro Kabupaten Karimun yang tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SBP) tersebut termasuk wilayah perairan Tanjung Judah Kecamatan Moro Kabupaten Karimun, dan hukum yang diberlakukan yakni berupa Negara Republik Indonesia

Setelah dilakukan penyidikan, penyelidikan, sampai ke persidangan para tki yang dibawa berada dalam satu kapal dengan pelaku tidak terkena karena tidak ditemukan barang bukti yang cukup, oleh karena itu dalam tuntutan jaksa hanya ada satu orang pelaku dalam tindak pidana pelayaran ini.

Hambatan penerapan hukum terhadap tindak pidana pelayaran ini yakni dari kesadaran masyarakat yang melakukan tindak pidana pelayaran ini yang dimana harga tiket yang tidak memiliki cukai ataupun tidak terdata dan sangat terjangkau dan murah.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Bagian ini memuat sejumlah rumusan kesimpulan yaitu:

1. Implementasi Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin Dan SPB. hukuman terhadap pelaku tindak pidana pelayaran dan surat pernyataan persetujuan dari syahbandar dengan menerapkan pasal 323 ayat (1) Jo Pasal 219 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. terhadap terdakwa bahwa terdakwa tepat terbukti bersalah merujuk pada apa yang diungkapkan dalam persidangan. Hakim memberikan putusan pemidanaan terhadap si terdakwa dengan hukuman penjara dalam waktu 1 (satu) tahun serta 6 (enam) bulan serta penetapan denda senilai kurang lebih Rp. 100.000.000,-(Seratus juta rupiah) yang pemberlakuan jika denda tidak dibayarkan oleh Terdakwa, akan digantikan dengan pidana tahanan dalam masa 3 (tiga) bulan.
2. Kendala Dalam Penegakan Hukum Terhadap Tindak pelanggaran aktivitas berlayar Tanpa izin Dan surat Persetujuan Dari Syahbandar(SPB) yakni dari kesadaran masyarakat tentang penyelundupan kurang memahami tentang tindak pidana tentang pelayaran serta kurang kesadaran masyarakat bahwa membuat SPB sulit dan jika tidak ada uang pelicin maka tidak jadi dan ingin instan dan sangat terjangkau dan murah.bila tidak membuat izin atau pun berlayar tanpa izin tersebut.

B. Saran

1. Diharapkan kepada penegak hukum, terhadap pelaku tindak pelanggaran pelayaran merujuk pada UU Nomor 17 Tahun 2008 yang menjelaskan terkait Pelayaran. seharusnya mengambil sikap yang tegas terhadap pelaku tindak pidana pelayaran agar memberi pelajaran bagi masyarakat lain dan tidak mengulangi perbuatan terdakwa tersebut. dan juga menjadikan suatu hal ini efek jera bagi terdakwa dan masyarakat serta tindak pidana pelayaran ini bisa berkurang dan tidak terjadi lagi.
2. Diharapkan kepada pelaku tindak pidana pelayaran agar melengkapi dokumen-dokumen supaya tidak membahaya diri sendiri dan orang lain agar tau kelaikan kapal tersebut layak tidak untuk berlayar atau dan tidak lagi mengulangi membawa atau menjemput tki ilegal agar tindakan yang melanggar peraturan perundang-undangan serta diancam dengan sanksi penjara, sementara itu tindakan tersebut juga menyebabkan kerugian negara yang tidak sedikit dan berpengaruh terhadap ekonomi negara, sehingga dibutuhkan kesadaran dari masyarakat agar Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat ditegakkan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Chazawi, A. (2005). *Pelajaran Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Perseda.
- Thamrin, H. M. (2015). *Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol Zero Accident*
- Aguw, Randy Y.C. 2013. *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan*
- H.M.N.Purwosutjipto, 1989, perairan darat
- Pelayaran Ditinjau Dari Uu Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Lex Administratum, Vol.I/No.1
- Dephub DI P L. Instruksi Umum Pengawasan Kapal , 1972, Jakarta,
- Dirdjosisworo, S. (2007). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Effendi, E. (2011). *Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Fadjar, Abdul Mukthie. 2003. *Sejarah Elemen Dan Tipe Negara Hukum*. Malang: setara press.
- Dirdjosisworo, S. (2007). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Effendi, E. (2011). *Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Heryani. (2014). *Kumpulan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Khusus Kesehatan*. Jakarta: CV. Trans InfoMedia.
- Masriani, Y. T. (2004). *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.

Mertokusumo, S. (1999). *Mengenai Hukum*. Yogyakarta: Liberty Yogyakarta.

Mulyadi, L. (2007). *Putusan Hakim dalam Hukum Acara Pidana*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

Sidharta. (2006). *Moralitas Profesi Hukum: Suatu Tawaran Kerangka Berpikir*. Bandung: PT. Refika Aditama.

Sutedi, adrian. 2017. *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika

Sudarto. (2007). *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni.

Suparni, N. (2007). *Eksistensi Pidana Denda dalam Sistem Pidana dan Pemidanaan, Cetakan Kedua*. Jakarta: Sinar Grafika.

Joko, Subagio, P. SH. *Hukum Laut Indonesi*, Rineka Cipta, Jakarta, 2009.

Waluyo, B. (1992). *Implementasi Kekuasaan Kehakiman Republik Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.

B. Artikel dan jurnal

Silaban, Rahel Angel Rosalin.2018. *Penerapan Standar Operasional Prosedur Pada Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan Di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap Provinsi Jawa Tengah*. fakultas perikanan dan kelautan universitas riau.

Jurnal Saintara Vol. 2 No. 2 Maret 2018

Barus, Viana I R br, Paramita Prananingtyas, Siti Malikhatun. 2017. *Tugas dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut di Indonesia*. Universitas Diponegoro. Volume 6, Nomor 1. Fakultas Hukum

Moho, Hasaziduhu.2019. *Penegakan Hukum Di Indonesia Menurut Aspek Kepastian Hukum, Keadilan Dan Kemanfaatan*. Universitas Dharmawangsa. Jurnal Warta Edisi : 59

C.Undang-Undang

Pelayaran Ditinjau Dari Uu Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Lex Administratum, Vol.I/No.1

Pemerintah indonesia. 2008.undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran

D . Kamus

KBBI. (n.d.). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*.

Salim, P. S. (2002). *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta: Modern English Press.

E . Internet

Krisnawati, E. (2021, Oktober 08). *Tirto.id*. Retrieved from <https://tirto.id/apa-yang-dimaksud-dengan-penegakan-hukum-di-indonesia-gke5>.

https://pih.kemlu.go.id/files/uu_17_tahun_2008.pdf

Kewenangan dalam penyelenggaraan perhubungan laut, angkutan sungai danau dan penyeberangan <http://dishub.jabarprov.go.id/profil/view/95.html>



Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

LAMPIRAN I

Wawancara

Hari : Senin

Tanggal : 03 Januari 2022

Tempat : Pengadilan Negeri Tanjung Balai Karimun (Online)

Narasumber : Rizka Fauzan, S.H. (Majelis Hakim)

Pertanyaan :

1. Bagaimana menurut bapak tentang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yg dikeluarkan syahbandar tersebut apakah suatu kejahatan atau kebiasaan (Studi Kasus Putusan Perkara Nomor 116/PID.SUS/2020/PN Tbk)?
2. apakah berlayar tanpa izin atau SPB ini fatal bagi negara?
3. mengapa terpidana melakukan tindak pidana berlayar tanpa izin? Apakah disini karena ada kesempatan atau kebutuhan (Studi Kasus Putusan Perkara Nomor 116/PID.SUS/2020/PN Tbk)
4. bagaimana penerapan hukum pidana tindak pidana berlayar tanpa izin (SPB) apakah sudah terpenuhi dengan baik?
5. apakah yang ikut serta membantu (abk) atau penumpang yg dibawa tidak ikut terkena kasus?
6. mengapa diadili di pengadilan TBK?
7. Menurut bapak apa yang perlu ditambahkan agar tindak pidana SPB ini bisa berkurang?

LAMPIRAN II

Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

