

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA
HUKUM BERLAYAR TANPA SURAT
PERSETUJUAN BERLAYAR
(PUTUSAN NOMOR 1094/Pid.Sus/2018/PT.Mdn)**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Melengkapi Tugas-Tugas dan
Memenuhi Syarat-syarat Untuk Mencapai
Gelar Sarjana Hukum*

Diajukan Oleh:

WINDI SYAHFITRI BR. SEMBIRING
NPM. 1706200013



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2022**



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsu.medan](https://www.facebook.com/umsu.medan) [umsu.medan](https://www.instagram.com/umsu.medan) [umsu.medan](https://www.youtube.com/umsu.medan) [umsu.medan](https://www.tiktok.com/umsu.medan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**KARTU BIMBINGAN
SKRIPSI MAHASISWA**

NAMA : WINDI SYAHFITRI Br. SEMBIRING
NPM : 1706200013
PRODI/BAGIAN : HUKUM/PIDANA
JUDUL SKRIPS : ANALISIS YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA
HUKUM BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN
BERLAYAR (Putusan Nomor 1094/Pid.Sus/2008/PT.Mdn)
PEMBIMBING : MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	PARAF
28 - September - 2021	Pembuatan Proposal	
06 - Oktober - 2021	Seminar Proposal	
16 - Oktober - 2021	Ukuran Proposal	
07 - Oktober - 2021	Merevisi Proposal	
27 - Desember - 2021	ACC bedah buku	
28 - Oktober - 2021	Memeriksa Skripsi	
30 - November - 2021	Merevisi Skripsi	
16 - Desember - 2021	Merevisi Skripsi	
24 - Desember - 2021	ACC utk di ujikan	

Diketahui Dekan

(Dr. FAISAL, S.H., M.Hum)

Pembimbing

(M. NASIR SITOMPUL, S.H., M.H)



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila merajut surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya.

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.tiktok.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : WINDI SYAHFITRI Br. SEMBIRING
NPM : 1706200013
PRODI/BAGIAN : HUKUM/PIDANA
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA
HUKUM BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN
BERLAYAR (Putusan Nomor 1094/Pid Sus/2018/PT. Mdn)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian

Medan, 24 Desember 2021

DOSEN PEMBIMBING

MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H., M.H

NIDN. 0118097203



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fumsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.tiktok.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : WINDI SYAHFITRI Br. SEMBIRING
NPM : 1706200013
PRODI/BAGIAN : HUKUM/PIDANA
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA HUKUM BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (Putusan Nomor 1094/Pid Sus/2018/PT. Mdn)

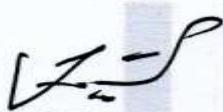
PENDAFTARAN : 15 Februari 2022

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING


Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502


MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H., M.H
NIDN. 0118097203

Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Dia menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fumsu.medan](https://www.facebook.com/umsu.medan) [umsu.medan](https://www.instagram.com/umsu.medan) [umsu.medan](https://www.youtube.com/channel/UC...) [umsu.medan](https://www.tiktok.com/@umsu.medan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I**

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Kamis, Tanggal 17 Februari 2022 Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : WINDI SYAHFITRI Br. SEMBIRING
NPM : 1706200013
PRODI/BAGIAN : HUKUM/PIDANA
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA HUKUM BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (Putusan Nomor 1094/Pid.Sus/2018/PT.Mdn)

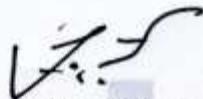
Dinyatakan : (B) Lulus Yudisium dengan Predikat Baik
 () Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang
 () Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Pidana.

PANITIA UJIAN

Ketua

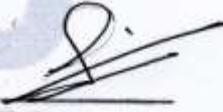
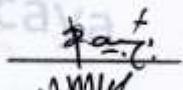
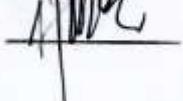
Sekretaris


Dr. FAISAL, SH., M.Hum
NIDN: 0122087502


Dr. ZAINUDDIN, SH., M.H
NIDN: 0118047901

ANGGOTA PENGUJI:

1. Hj. ASLIANI HARAHAHAP, S.H., M.H
2. NURSARIANI SIMATUPANG, S.H., M.Hum
3. MUHAMMAD NASIR SITOMPUL, S.H., M.H

1. 
2. 
3. 



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan)

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **WINDI SYAHFITRI Br. SEMBIRING**
NPM : 1706200013
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Hukum
Bagian : Hukum Pidana
Judul Skripsi : **ANALISIS YURIDIS TERHADAP TINDAK
PIDANA HUKUM BERLAYAR TANPA SURAT
PERSETUJUAN BERLAYAR (Putusan Nomor
1094/Pid.Sus/2018/PT.Mdn)**

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 12 Februari 2022

Saya yang menyatakan



SOFYAN ALFADRI DALIMUNTHER

ABSTRAK

ANALISIS YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA HUKUM BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (Putusan Nomor 1094/Pid.Sus/2018/PT.Mdn)

WINDI SYAHFITRI BR. SEMBIRING
NPM. 1706200013

Kelaiklautan kapal merupakan syarat utama dalam keselamatan dan keamanan kapal sebagaimana diatur dalam pasal 117 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Persoalan yang kerap terjadi dalam masyarakat adalah mengenai kewenangan pelaksanaan pengamanan dan penegakan hukum di wilayah perairan laut yang selalu tidak berpedoman kepada peraturan perundang-undangan. Hal ini mengakibatkan terjadi tumpang tindih kewenangan antara sesama aparat penegak hukum diperairan sehingga tidak ada kepastian hukum yang tercipta melalui pembenaran perilaku salah, Bahkan hal fatal yang terjadi adalah justru kesalahan ditimpakan kepada nahkoda.

Penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis normatif dengan pendekatan penelitian yuridis normatif, konsep dan studi kasus (case study design).) diambil dari data sekunder dengan cara studi pustaka (library research), untuk menganalisis data digunakan analisis kualitatif bersifat deskriptif.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami bahwa ketentuan syarat-syarat pelayaran di Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah memiliki Sertifikat Kebangsaan Kapal, Sertifikat Konstruksi Keselamatan Kapal Barang, Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang, Sertifikat Radio Telekomunikasi, Sertifikat Nasional Pencegahan dan Pencemaran di Kapal, Pengawakan Kapal Minimum (Safe Manning), Surat Manivestasi, Surat PPKN, dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Adapun Surat Persetujuan Berlayar diperoleh dari Syahbandar. Putusan Hakim pada Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa dengan pidana penjara Selama 1 (satu) tahun 8 (delapan) bulan penjara dengan dikurangi selama terdakwa berada dalam tahanan dan dengan perintah terdakwa tetap di tahan dan menjatuhkan denda sebesar Rp. 10.000.000.00 (sepuluh juta rupiah) subsidair 4 (empat) bulan kurungan. Putusan ini tidak memenuhi unsur keadilan karena ternyata dalam pembuktian ditemui fakta bahwa terdakwa bukanlah seorang nahkoda melainkan Anak Buah Kapal. Putusan hakim tingkat banding pada Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn tidak dapat memenuhi rasa keadilan bagi terdakwa khususnya dan terhadap masyarakat pada umumnya. Hakim telah memutuskan perkara pidana ini tidak sesuai dengan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman.

Kata Kunci : Berlayar, Surat Ijin Berlayar

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karunia-Nya. Alhamdulillah Penulis diberikan kekuatan serta kemudahan sehingga dapat menyelesaikan tugas akhir (Skripsi) yang berjudul **“ANALISA YURIDIS TINDAK PIDAN TERHADAP TINDAK PIDANA HUKUM BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (Putusan Nomor 1094/Pid.Sus/2018/PT.Mdn)**

Sholawat serta salam senantiasa penulis hantarkan kepada junjungan kita nabi Muhammad SAW, keluarga serta sahabat beliau yang telah membawa kita dari jaman kegelapan (jahiliyah) kepada jaman terang benderang dan semoga mendapat syafaatnya di yaumul qiyammah, aamiin ya robbal alamin.

Selana penyusunan skripsi ini penulis menemukan kendala dan hambatan serta kesulitan. Namun dengan segala usaha keras dan Doa, serta bantuan atau petunjuk dari Dosen Pembimbing dan berbagai pihak yang membantu hingga akhirnya menjadikan Penulis mampu menyelesaikan skripsi ini dengan semaksimal mungkin sesuai kemampuan.

Dengan segala rasa hormat, patuh serta kerendahan hati Penulis haturkan ucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu proses tahapan penyusunan tesis ini. Penulis bermaksud menyampaikan

ucapan terima kasih kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan kesehatan sehingga Penulis bisa menyelesaikan skripsi ini hingga selesai dan diujikan nilai yang sangat memuaskan.
2. Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, yaitu Bapak Prof. Dr. Agussani., M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program Sarjana ini.
3. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, yaitu Bpk Dr. Faisal, S.H., M.Hum atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Dekan I, yaitu Bapak Dr. Zainuddin, S.H., M.H dan Wakil Dekan III, yaitu Ibu Atikah Rahmi, S.H., M.H
4. Terimakasih penulis sampaikan dengan rasa hormat kepada Kepala Bagian Hukum Pidana Periode 2017 -2021 Ibu Dr. Ida Nadirah, S.H., M.H dan Kepala Bagian Hukum Pidana Periode 2021-2025 Bapak Faisal Riza, S.H., M.H yang telah membimbing penulis selaku mahasiswa pada konsentrasi Hukum Pidana.
5. Terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Bapak Muhammad Nasir Sitompul, S.H., M.H selaku Dosen Pembimbing, dan Ibu Hj. Asliani Harahap, S.H., M. selaku Dosen Pembimbing, yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan arahan sehingga skripsi ini selesai.
6. Secara Khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan terima kasih kepada kedua Orang Tua Penulis Bapak

Wagimin Sembiring dan Ibu Siti Sahara Lubis atas kasih sayang yang tulus diberikan dari masa kecil hingga dewasa sekarang yang telah memberikan semangat, bantuan-bantuan, nasihat-nasihat dalam penyusunan skripsi ini.

7. Kepada Kakak Kandung Saya Ema Handayani Br. Sembiring S.Kom dan kepada adik kandung saya Nurul Halimah Br.Sembiring, Wahyu Sembiring yang telah memberikan dukungan serta motivasi hingga selesainya skripsi ini.
8. Dalam kesempatan ini juga Penulis sampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada sahabat-sahabat Penulis yang telah banyak berperan yaitu Nona Faradibah, Aprilla Rosa, Anggik Daulay, Renaldi Sitepuh, Lestin, Celin Afifah Sebayang, Monica Pricilia sekaligus menjadi teman Penulis yang telah bersama-sama berjuang dan saling memberikan dukungan dalam penyusunan skripsi.
9. Kepada semua teman-teman dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu-persatu namanya, dengan tidak bermaksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan peran mereka dan untuk itu disampaikan ucapan terimakasih yang setulus-tulusnya atas semua kebaikan yang telah diberikan kepada Penulis. Semoga Allah SWT membalas kebaikan teman-teman semua. Begitupun Penulis sadar bahwa masih banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini, untuk itu penulis mohon dan berharap masukan, saran dan koreksi guna penyempurnaan skripsi ini, semoga skripsi ini bermanfaat bagi penulis khususnya dan orang lain pada umumnya. Terima kasih semuanya, tiada lain yang diucapkan selain kata

semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT dan mudah-mudahan semuanya selalu dalam lindungan Allah SWT, Amin. Sesungguhnya Allah mengetahui akan niat baik hamba-hambanya.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, 21 Januari 2022
Hormat Saya Penulis,

Windi Syahfitri Br. Sembiring
(1706200013)

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	vi
BAB I Pendahuluan	1
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah	5
2. Fadah Penelitian.....	5
B. Tujuan Penelitian	6
C. Defenisi Operasional.....	6
D. Keaslana Penelitian	7
E. Metode Penelitian	9
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian	9
2. Sifat Penelitian	10
3. Sumber Data.....	10
4. Alat Pengumpulan Data	11
5. Analisa Data.....	11
G. Jadwal Penelitian.....	12
BAB II Tinjauan Pustaka	14
A. Pengertian Surat Izin Berlayar	14
B. Dasar Hukum Surat Ijin Berlayar.....	17
C. Surat Ijin Berlayar Sebagai Pemenuhan Syarat Keselamatan Berlayar	18
D. Akibat Hukum Berlayar Tanpa Memiliki Surat Ijin Berlayar	25
BAB 111 HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	31
A. Ketentuan Syarat –Syarat Pelayaran di Indonesia	31

B.	Pertimbangan Hakim Pada tingkat Pengadilan Negeri Terhadap Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb)	44
C.	Analisis Pertimbangan Hakim Pada tingkat Pengadilan Tinggi Terhadap Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn).....	56
BAB IV	KESIMPULAN DAN SARAN	65
A.	Kesimpulan	65
B.	Saran.....	66
Daftar Pustaka		67

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara mewajibkan setiap kapal nasional maupun asing memiliki Surat Ijin Berlayar dan memakai layanan pemanduan ketika melayari daerah perairan yang ditetapkan pemerintah sebagai perairan wajib pandu, dan atas layanan tersebut kapal dikenakan pungutan biaya. Pasal 1 angka 34 Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran mengemukakan bahwa keselamatan kapal dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian, bahwa Sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran lebih dari 7 GT, kecuali untuk kapal perang, kapal negara dan kapal yang digunakan untuk keperluan olah raga. Kelaiklautan kapal merupakan syarat utama dalam keselamatan dan keamanan kapal sebagaimana diatur dalam pasal 117 ayat (1) Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Adapun persyaratan keselamatan kapal sebagaimana diatur dalam pasal 124 ayat (2) antara lain: material, konstruksi, bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan, serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dari sertifikat lulus pemeriksaan dan pengujian yang dikeluarkan oleh Menteri.

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan tanggungjawab kepada nahkoda sebagai pihak yang berperan penting dalam pengangkutan laut. Persyaratan keselamatan kapal merupakan tanggungjawab dari nahkoda dan/atau anak buah kapal yang mana harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksaan Keselamatan. Pengujian dan pemeriksaan yang dilakukan pejabat pemeriksaan keselamatan ini merupakan faktor penting untuk diperhatikan sebelum kapal berlayar.

Pasal 1 angka (41) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008

tentang Pelayaran menjelaskan bahwa nakhoda kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pasal 138 ayat (3) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menegaskan bahwa Sebelum kapal berlayar, Nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar. Pasal 154 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengemukakan bahwa Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses: a. pengukuran kapal; b. pendaftaran kapal; dan c. penetapan kebangsaan kapal. Selanjutnya Pasal 219 ayat (1) juga mengemukakan bahwa Surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh Syahbandar dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan.

Al quran memperingatkan manusia agar meminta perlindungan Allah ketika hendak menaiki kapal. Hal ini terdapat pada Al Qur'an Surat Hud ayat 41;

الْقَافِ فِيهَا زَكَبُوا وَ اللّٰهُ يَسْمِ اْتَمُرْسَلَهَا مَجْرِبَهَا لَعْفُورِ رَبِّي رَحِيْمٌ

Artinya: Dan dia berkata, “Naiklah kamu semua ke dalamnya (kapal) dengan (menyebut) nama Allah pada waktu berlayar dan berlabuhnya. Sesungguhnya Tuhanku Maha Pengampun, Maha Penyayang.” (QS. Hud [11] ayat 41)

Ayat ini menerangkan bahwa kapal merupakan alat transportasi di laut. Nabi Nuh alaiissalam menyerukan agar manusia memohon perlindungan Allah untuk keselamatan dalam angkutan laut.

Pemerintah juga telah menetapkan peraturan sedemikian rupa untuk pengamanan dan penegakan hukum di wilayah perairan. Namun persoalan yang kerap terjadi dalam masyarakat adalah mengenai kewenangan pelaksanaan pengamanan dan penegakan hukum di wilayah perairan laut tersebut yang selalu tidak berpedoman kepada peraturan perundang-undangan. Hal ini mengakibatkan terjadi tumpang tindih kewenangan antara sesama aparat

penegak hukum diperairan sehingga tidak ada kepastian hukum yang tercipta melalui pembenaran perilaku salah, Bahkan hal fatal yang terjadi adalah justru kesalahan ditimpakan kepada nahkoda.

Perkara pidana yang pernah terjadi sehubungan dengan permasalahan ini adalah mengenai kasus berlayar tanpa Surat Ijin Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar pada Pengadilan Tinggi Medan yang terdapat dalam Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn terhadap seorang Nahkoda KM. Fortuna. Pasal 323 (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan bahwa Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah), namun hal ini tidak sesuai dengan putusan yang dijatuhkan Hakim terhadap Terdakwa. Peristiwa perkara pidana pada Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb pada Pengadilan Negeri menjelaskan bahwa terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 323 ayat (1) jo 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Perkara ini berdasarkan tidak ditemukan adanya dokumen apapun sehubungan dengan sah atau tidaknya kapal tersebut melakukan pelayaran. Putusan hakim pada Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb pada Pengadilan Negeri menjatuhkan hukuman pada terdakwa pidana penjara 1 (satu) tahun 8 (delapan) bulan penjara dengan dikurangi selama terdakwa dalam tahanan dan denda sebesar Rp. 10.000.000,- (Sepuluh juta rupiah) subsidair 4 (empat) bulan kurungan.

Jaksa Penuntut Umum dan Penasihat Hukum terdakwa, kemudian masing-masing telah mengajukan permintaan banding. Jaksa Penuntut Umum melakukan Banding pada Pengadilan Tinggi karena berdasarkan pertimbangan yaitu hukuman yang diberikan kepada terdakwa secara segi *edukatif, prefentif* maupun *represif* belum memberikan dampak positif bagi terdakwa khususnya

dan masyarakat umumnya dalam perkara yang sama. Sedangkan Penasihat hukum terdakwa membantah putusan Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb dengan alasan berdasarkan fakta-fakta yang terungkap dalam perkara ini. Bahwa ternyata oknum TNI AL telah terlibat bekerja sama dengan pemilik kapal dan agen untuk melakukan pekerjaan illegal ini. Bahkan oknum TNI AL melakukan pengawalan terhadap KM Fortuna padahal sudah mengetahui bahwa terdakwa bukanlah seorang nahkoda akan tetapi hanyalah sebagai anak buah kapal (ABK) KM Fortuna. Dengan demikian maka terdakwa seharusnya tidak dapat dimintakan pertanggung jawaban dalam tindak pidana pelayaran. Sehingga meskipun terdakwa telah bersalah melakukan pelanggaran Pasal 219 ayat (1) undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran namun tidaklah mutlak menjadi tanggung jawab terdakwa. Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn kemudian memutuskan bahwa terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “Berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 323 ayat (1) jo 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn pidana terhadap terdakwa penjara selama 10 (sepuluh) bulan dan denda sejumlah Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah). Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb ataupun Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn berbeda dengan ketentuan Pasal 323 (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb menyatakan terdakwa terbukti dipersalahkan atas pelanggaran nahkoda berlayar tanpa Surat Ijin Berlayar sedangkan pada Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn berdasarkan keterangan saksi maka terdakwa dipersalahkan atas pelanggaran anak buah kapal yang berkedudukan sebagai nahkoda. Sementara di sisi lain Pasal 342 KUHD secara *ekplisit* menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal.

Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran itu sendiri sebetulnya dapat dikategorikan perundang-undangan administrasi. Tindak pidana yang dilakukan nahkoda kapal karena tidak memiliki surat persetujuan berlayar dikarenakan nahkoda kebanyakan menyelundupkan barang-barang ilegal atau penumpang gelap, sehingga nahkoda kapal tidak mengurus surat persetujuan berlayar tersebut.¹ Al qur'an Surat an nisa ayat 65 memperingatkan manusia agar seorang hakim dapat memberikan rasa keadilan dalam perkara yang di adili, yaitu:

فَلَا وَرَبِّكَ لَا يُؤْمِنُونَ حَتَّىٰ يُحَكِّمُوكَ فِيمَا شَجَرَ بَيْنَهُمْ ثُمَّ لَا يَجِدُوا فِي أَنفُسِهِمْ حَرَجًا مِّمَّا قَضَيْتَ وَيُسَلِّمُوا تَسْلِيمًا

Artinya: Maka demi Tuhanmu, mereka tidak beriman sebelum mereka menjadikan engkau (Muhammad) sebagai hakim dalam perkara yang mereka perselisihkan, (sehingga) kemudian tidak ada rasa keberatan dalam hati mereka terhadap putusan yang engkau berikan, dan mereka menerima dengan sepenuhnya.

Berdasarkan uraian perbedaan terhadap pelanggaran tindak pidana di Pengadilan Negeri Tanjung Balai dan Pengadilan Tinggi di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penulisan berjudul “**Analisis Yuridis Terhadap Tindak Pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn)**”.

1. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

- a. Bagaimana ketentuan syarat –syarat Pelayaran di Indonesia?
- b. Bagaimana Pertimbangan Hakim Pada tingkat Pengadilan Negeri Terhadap Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb)?

¹ Satria Ramadhan, 2016, “*Penyidikan Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar Oleh Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Rengat Berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*”,

Melalui <https://media.neliti.com/media/publications/187722-ID-penyidikan-tindak-pidana-tanpa-surat-per.pdf>.

- c. Bagaimana Pertimbangan Hakim Pada tingkat Pengadilan Tinggi Terhadap Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn?

2. Faedah Penelitian

Adapun faedah dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Faedah Dari Segi Teoritis.

Penelitian ini berfaedah dari segi teoritis sebagai sumbangan baik kepada Ilmu Pengetahuan pada umumnya maupun kepada Ilmu Hukum khususnya tentang Analisis Yuridis Terhadap Tindak Pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb).

- b. Faedah Dari Segi Praktis

Faedah penelitian ini dari segi praktis merupakan bahan bacaan yang dapat menambah pengetahuan bagi kepentingan Negara, bangsa, masyarakat dan pembangunan mengenai analisis yuridis terkait penyelesaian masalah Analisis Yuridis Terhadap Tindak Pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn).

B. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui ketentuan syarat –syarat Pelayaran di Indonesia.
2. Untuk mengetahui Pertimbangan Hakim Pada tingkat Pengadilan Negeri Terhadap Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar.
3. Untuk mengetahui analisis Pertimbangan Hakim Pada tingkat Pengadilan Tinggi Terhadap Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar.

C. Defenisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definis/konsep-konsep khusus yang

akan diteliti. Konsep merupakan salah satu unsur konkrit dari teori. Namun demikian, masih diperlukan penjabaran lebih lanjut dari konsep ini dengan jalan memberikan definisi operasionalnya.² Sesuai dengan judul yang diajukan yaitu **“Analisis Yuridis Terhadap Tindak Pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn)”** maka dapat diterangkan definisi operasional penelitian sebagai berikut :

1. Tindak Pidana. Prof. Mulyanto, S.H. menerjemahkan istilah *strafbaart feit* dengan perbuatan pidana. Istilah perbuatan “pidana” menunjuk kepada makna adanya suatu kelakuan manusia yang menimbulkan akibat tertentu yang di larang hukum di mana pelakunya dapat dikenakan sanksi pidana.³
2. Hukum adalah peraturan yang berupa norma dan sanksi yang dibuat dengan tujuan untuk mengatur tingkah laku manusia, menjaga ketertiban, keadilan, mencegah terjadinya kekacauan.⁴
3. Pelayaran. Pengertian Pelayaran menurut Pasal I Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
4. Surat Persetujuan Berlayar. Pengertian Surat Persetujuan Berlayar menurut Penjelasan Pasal 219 Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan Surat Izin Berlayar (SIB) adalah Surat persetujuan berlayar yang dalam kelaziman internasional di sebut Port Clearance diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

² Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa Fakultas Hukum UMSU*, Medan: Pustaka Prima, halaman, 7.

³ Teguh Prasetyo, 2020, *Hukum Pdana Edisi Revisi*, Jakarta: PT. Grafindo Persada, halaman, 48.

⁴ Artikel, “*Pengertian Hukum*”, Hukumku.com.
<https://jdih-dprd.bangkaselatankab.go.id/publikasi/detail/2-pengertian-hukum>.

D. Keaslian Penelitian

Persoalan pelayaran tanpa surat ijin berlayar bukanlah hal yang baru. Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik melalui *searching via internet* maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya, penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait: **“Analisis Yuridis Terhadap Tindak Pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn)”**. Dari beberapa judul penelitian yang pernah diangkat oleh peneliti sebelumnya, ada dua judul yang hampir mendekati sama dengan penelitian dalam skripsi ini antara lain;

1. Skripsi Zulfahmi, NPM 1103101010144. Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Syah Kuala Darussalam, Banda Aceh, Tahun 2017 yang berjudul **“Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Perikanan Yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar (Suatu Penelitian DI Kepolisian Perairan Aceh)”**.

Penelitian ini merupakan penelitian dengan metode penelitian empiris yang dilakukan dengan cara mewawancarai responden dan informan untuk memperoleh data primer. Data diperoleh dari penelitian kepustakaan guna mengumpulkan data sekunder berupa teori dan konsep yang diperoleh dari buku, jurnal, dan karya ilmiah lainnya. Skripsi ini menekankan pada faktor yang menyebabkan nakhoda kapal berlayar tanpa menggunakan surat persetujuan berlayar, dan hambatan yang ditemui pihak Kepolisian Perairan Aceh dalam melakukan pengawasan dan penangkapan terhadap nakhoda kapal tanpa izin berlayar, serta untuk menjelaskan upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya tindak pidana pelayaran tanpa surat persetujuan berlayar oleh nakhoda kapal. Namun ada perbedaan antara Zulfahmi dengan penulis yaitu penulis lebih menekankan pada analisis putusan hakim terhadap Tindak Pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn).

.Disisi lain penulisan ini merupakan penelitian yuridis normatif, konsep dan studi kasus (*case study design*). yang diambil dari data sekunder dengan cara studi pustaka (*library research*) sedangkan penelitian Zulfahmi melakukan penelitian lapangan (*field research*) dengan menggunakan pendekatan Yuridis Sosiologis..

2. Skripsi Rizki Annisa Audina, NPM 1406200137. Mahasiswa Fakultas Syariah Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Tahun 2018 yang berjudul “Penegakan hukum Terhadap Pelaku Pungutan Liar Pengurusan Surat Izin Berlayar (Studi Pada Kantor Kesyabandara dan otoritas Pelabuhan Sibolga).” Penelitian ini bersifat deskriptif dengan menggunakan jenis penelitian yuridis normatif dengan pendekatan yuridis empiris yang bersumber dari data primer yaitu wawancara Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Sibolga. Dan menggunakan data sekunder dengan studi dokumen/kepuustakaan dan mengolah bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier, menekankan pada bentuk pungutan liar pengurusan surat izin berlayar yang terjadi di wilayah Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Sibolga, untuk mengetahui hambatan yang dihadapi dalam penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana pungutan liar pengurusan surat izin berlayar di wilayah Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Sibolga, untuk mengetahui upaya hukum yang dilakukan pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Sibolga terhadap para pelaku pungutan liar pengurusan surat izin berlayar namun ada perbedaan antara Rizki Annisa Audina dengan penulis yaitu penulis lebih menekankan analisis putusan hakim terhadap Tindak Pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn). sedangkan penelitian Rizki Annisa Audina menekankan pada bentuk pungutan liar pengurusan surat izin berlayar yang terjadi di wilayah Kesyahbandaran. Disisi lain penulisan ini merupakan penelitian yuridis normatif, konsep dan studi kasus (*case study design*) yang diambil dari data sekunder dengan cara studi pustaka

(*library research*) sedangkan penelitian Rizki Annisa Audina melakukan penelitian lapangan (*field research*) dengan menggunakan tiga jenis alat pengumpulan data, yaitu studi dokumen atau bahan pustaka, *observasi*, wawancara atau *interview*.

E. Metode Penelitian

1. Jenis Dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini adalah Jenis kualitatif bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, dan tindakan dengan yuridis sosiologis yang berdasarkan teori hukum serta melihat realita yang terjadi di masyarakat.⁵ Pendekatan penelitian yang dilakukan peneliti adalah pendekatan yuridis normatif, konsep, dan studi kasus (case Study design), yaitu pendekatan penelitian yang bertujuan mempertahankan keutuhan dari gejala yang diteliti.⁶

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menggambarkan analisis yuridis terhadap tindak pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn), maka kecenderungan penelitian ini adalah deskriptif, yaitu penelitian yang melukiskan keadaan obyek atau peristiwa tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan - kesimpulan yang berlaku secara umum.

3. Sumber Data

Pendapat Lofland dan lofland mengemukakan bahwa Sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata,dan tindakan, selebihnya data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Berkaitan dengan itu pada bagian ini jenis data di bagi ke dalam kata-kata dan tindakan,sumber data tertulis,foto,dan *statistic*.⁷

⁵Soerjono Soekanto, 2018, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press, halaman, 10.

⁶*ibid.*, halaman, 16.

⁷Lexy J. Moleong, 2017, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, 2017, Bandung: Rosda,

Sumber data yang digunakan dalam melakukan penelitian ini terdiri dari:

- a. Data Kewahyuan, yaitu data yang bersumber dari hukum Islam terdiri dari Alquran Surat Hud ayat 41 dan surat An nissa ayat 65.
- b. Data Skunder, yaitu data yang terdiri dari:
 - 1) Bahan hukum primer, yaitu:
 - a) Undang-Undang Dasar 1945;
 - b) Kitap Undang-Undang Hukum Pidana;
 - c) Kitap Undang-Undang Hukum Acara Pidana;
 - d) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
 - e) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang dan kendaraan Angkutan Penyebrangan;
 - f) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang dan kendaraan Angkutan Penyebrangan.
 - 2) Bahan hukum sekunder, yaitu buku - buku yang terkait dengan masalah yang di kaji, hasil = hasil penelitian berupa skripsi dan jurnal dari kalangan hukum.
 - 3) Bahan hukum tertier, yaitu berupa kamus hukum atau kamus ensiklopedia.

4. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian ini berupa studi kepustakaan terdiri dari:

- a. *Offline*, yaitu menghimpun data studi kepustakaan (*library reseach*) secara langsung dengan mengunjungi toko buku dengan menghimpun data skunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

- b. *Online*, yaitu studi kepustakaan (*library reseach*) dengan cara *searching* melalui media internet guna menghimpun data skunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

F. Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif dengan pendekatan penelitian yuridis normatif, konsep dan studi kasus (*case study design*) sehingga mampu menjawab masalah dalam tujuan penelitian ini yaitu: **“Analisis Yuridis Terhadap Tindak Pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn),”**

Analisis yuridis kualitatif ini pada dasarnya merupakan pemaparan tentang teori-teori yang telah ada, sehingga teori-teori tersebut dapat ditarik beberapa hal yang dapat dijadikan *konklusi* dalam penelitian ini. Jenis analisis data kualitatif yaitu menganalisis data berdasarkan kualitasnya (tingkat keterkaitannya) bukan didasarkan pada kuantitasnya. Berkualitas dimaksud disini berhubungan dengan norma-norma, asas-asas, dan kaidah-kaidah yang relevan dengan akibat hukum Tindak Pidana Hukum Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn) tersebut didasarkan pada ketentuan yang terdapat di dalam perundang-undangan yang tertulis.

G. Jadwal Penelitian

Penelitian terhadap karya ilmiah ini mulai dilakukan pada 15 Juni 2021. Adapun jadwal penelitian dapat dilihat pada table beri

TABEL I
Jadwal Penelitian Dan Proses Skripsi

No	Kegiatan	2021											
		September			Oktober			November			Desember		
1	Pengajuan Judul	■											
2	Pembuatan Proposal		■	■									
3	Seminar Proposal			■									
4	Penyusunan Data				■	■	■						
5	Analisis Data							■	■	■	■	■	■
6	Skripsi / Laporan										■	■	■

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Surat Izin Berlayar

Peraturan perundang-undangan mewajibkan kapal yang akan berlayar memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar sedangkan untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar tersebut harus memenuhi syarat administratif dan syarat teknis.

Pasal 5 ayat (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan pengertian 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. Menurut R. Soekardono yang menentukan peruntukan kapal secara objektif ialah ketika kapal dibangun dan didaftarkan sebagai kapal laut, sesuai dengan peruntukannya.⁸

Pengertian Pelayaran menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Ketentuan Pasal 69 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa Pelabuhan berfungsi sebagai tempat: a. Pemerintahan; dan b. Pengusahaan. Berdasarkan hal ini maka kegiatan pengangkutan laut akan memiliki resiko yang cukup tinggi. Karena itu membutuhkan pengaturan relatif lebih detail dibandingkan cara pengangkutan darat dan udara.

Pengangkutan laut yang berkedudukan sebagai pengangkut adalah pemilik kapal, sedangkan nahkoda dan anak buah kapal berkedudukan

⁸ Sentosa Sembiring, 2019, *Hukum Pengangkutan Lau*, Bandung: Nuansa Aulia, halaman, 38.

sebagai buruh (pekerja) atau orang yang dipekerjakan oleh pemilik kapal, sesuai dengan ketentuan pasal 321 KUHD.⁹ Pasal 1 angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Juga menjelaskan bahwa Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan tersebut bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh: 1. Syahbandar atau 2. Syahbandar di pelabuhan perikanan.

Tanggung jawab Syahbandar memang sangat berat dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran karena Syahbandar merupakan pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Pemahaman dari persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritime.¹⁰

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Pasal 5 menegaskan bahwa Surat Persetujuan Berlayar berlaku 24 (dua puluh empat) jam dari waktu diterbitkan dan hanya dapat digunakan untuk 1(satu) kali pelayaran.

Pengertian Syahbandar menurut Pasal 1 ayat (56) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan

⁹ Zaeni Asyhadie, 2019, *Hukum Bisnis. Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia*, Jakarta: PT. Grafindo Persada, halaman, 184

¹⁰ Sonhaji, 2018, “Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar”, *Administrative Law & Governance Journal* Vol. 1 Edisi 3 Agustus 2018 ISSN 2621 – 2781 Online, ile:///C:/Users/asus/Downloads/3809-11367-1-SM.pdf.

perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Adapun fungsi, tugas dan kewenangan syahbandar, yaitu;

1. Fungsi;

- a. 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.
- b. Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.
- c. Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

2. Tugas;

Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan Syahbandar mempunyai tugas ;

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- d. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air;
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- f. Mengawasi pemanduan;
- g. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
- h. Mengawasi pengisian bahan bakar;
- i. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
- j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- k. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;

- l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Dalam melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan Syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- 3. Kewenangan Syahbandar :
 - a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan;
 - b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
 - c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
 - d. Melakukan pemeriksaan kapal;
 - e. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
 - f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
 - g. Menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
 - h. Melaksanakan sijil Awak Kapal.¹¹

B. Dasar Hukum Surat ijin Berlayar

Adapun dasar hukum terkait Surat Ijin Berlayar,yaitu;

- 1 Al Qur'an Surat Hud ayat (41);
- 2. Undang-Undang Dasar 1945;
- 3. UUD 1945;
- 4. Kitap Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt);
- 5. Kitap Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP);
- 6. Kitap Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD);
- 7. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
- 8. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;

¹¹Kementrian Perhubungan Republik Indonesia.Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Ulu Siau, *Fungsi, Tugas dan Kewenangan*, melalui Syahbandar<https://www.pelabuhanulusiau.com/fungsi-tugas-dan-kewenangan-syahbandar/>, diakses Kamis 9 September 2012.

8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 30 Tahun 2008 Tentang Dokumen Identitas Pelaut;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 7 Tahun 2013 Tentang Kewajiban Klasifikasi Kapal Berbendera Indonesia Pada Badan Klasifikasi;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut;
11. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Penumpang;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang Dan Angkutan Penyeberangan.

Hukum pengangkutan laut adalah serangkaian kaedah yang mengatur tentang pengangkutan melalui laut. Ketentuan yang terkait dengan pengangkutan laut tersebut terdapat dalam berbagai peraturan perundang-undangan, baik yang terdapat dalam kodifikasi maupun di luar kodifikasi. Yang bersumber dari kodifikasi adalah yang diatur dalam Kitap Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt) dan Kitap Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).¹² Sedangkan di luar kodifikasi antara lain di atur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

C. Surat Ijin Berlayar Sebagai Pemenuhan Syarat Keselamatan Berlayar

Surat Ijin Berlayar pada dasarnya bermanfaat untuk memastikan keamanan dan keselamatan suatu kapal pada saat melakukan pelayaran. Keselamatan pelayaran berkaitan erat dengan Kelaik lautan Kelaiklautan jika tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran akan meningkatkan resiko kecelakaan kapal, Kapal yang telah laiklaut dibuktikan dengan adanya Sertifikat Kelaiklautan kapal. Kapal yang laik laut adalah kapal yang memenuhi semua prosedur dan persyaratan yang ditetapkan oleh peraturan. Artinya ketika kapal akan memulai pelayaran maka kapal tersebut telah lebih dahulu melalui pemeriksaan administrasi dan fisik di pelabuhan serta telah pula memenuhi

¹² Sentosa Sembiring, *Op.Cit.*, halaman, 13.

ketentuan atau peraturan yang berlaku sehingga dianggap laik laut. Pasal 1 angka (32) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Selanjutnya Pasal 1 angka (34) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 116 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menjelaskan bahwa Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim. Selanjutnya Pasal 117 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menjabarkan syarat dan keamanan angkutan perairan, yaitu:

1. Ayat (1); Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan: huruf (a) kelaiklautan kapal dan huruf (b) kenavigasian;
2. Ayat (2); Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (a) wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi:
 - a. Keselamatan kapal;
 - b. Pencegahan pencemaran dari kapal;
 - c. Pengawakan kapal;
 - d. Garis muat kapal dan pemuatan;
 - e. Kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
 - f. Status hukum kapal;
 - g. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;dan

h. Manajemen keamanan kapal.

Keamanan dan keselamatan operasi kapal ditentukan oleh berbagai faktor, yaitu:

1. Kondisi kelaiklautan kapal, ruang muatan dan awak kapal;
2. Keahlian bankoda menjalankan kapal, menghindari resiko dan kemampuannya memimpin seluruh anak buah kapal;
3. Faktor eksternal atau factor alam, yakni angin, arus, gelombang atau badai, kabut atau hujan, pasang-surut, kegelapan, keterbatasan pengelihatannya, ketersediaan sarana bantu navigasi pelayaran dan lain sebagainya
4. Faktor-faktor eksternal yang di luar control nahkoda berupa kekerasan (*molest*), pembajakan (*piracy*) peperangan (*war*) *act of god*, *sea perils* dan sejenisnya.

Mengurangi kemungkinan dan memperkecil akibat resiko yang tidak diinginkan, *International Chamber of shipping* dan *International Shipping Federation* telah menyusun prosedur atau manual teknis untuk dapat dipakai sebagai pedoman minimal bagi kapal di pelabuhan, persiapan berlayar, kapal sedang dalam pelayaran, dan persiapan memasuki perairan atau kolam pelabuhan.¹³

Pasal 1 angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menjelaskan bahwa Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, sertifikat ini berupa sertifikat keselamatan kapal penumpang dan sertifikat keselamatan kapal barang.

Pasal 1 ayat (6) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang dan kendaraan Angkutan

¹³Lasse, 2020, *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal*, Jakarta: PT. RajaGrafindo, halaman, 138.

Penyebrangan menjelaskan bahwa Surat persetujuan berlayar (*Part Clearance*) adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaikan kapal dan kewajiban lainnya. Selanjutnya Pasal 2 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang dan kendaraan Angkutan Penyebrangan menegaskan Setiap kapal angkutan penyebrangan yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan berlayar.

Aktivitas berbagai instansi pemerintah di pelabuhan ditujukan untuk memfasilitasi pelaksanaan tugas pokok dan fungsi pelabuhan sebagai *link, interface, Gateway* dan *Industry Entity*. Instansi pemerintah dalam arti penguasa dan penegak hukum perkapalan/ dan atau pelayaran adalah administrator pelabuhan (*Port Administrator*) dan Syahbandar (*Harbour Master*).¹⁴ Selanjutnya, berkaitan dengan kelayakan suatukapal, dalam hal pengangkutan laut diperlukan pula dokumen-dokumen yang tergolong dokumen kapal (*Shpp's Documents*). Dokumen kapal ini merupakan dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh dan harus berada di atas kapal, yang akan menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi atau bidang-bidang tertentu. Dokumen-dokumen yang termasuk merupakan dokumen legalitas pelayaran kapal niaga adalah sebagai berikut:

1. Surat Tanda Kebangsaan, yaitu sertifikat yang menyatakan kebangsaan sesuatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah Negara di mana kapal didaftarkan;
2. Surat Ukur, yaitu Sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran –ukuran terpenting dari kapal seperti ukuran panjang, ukuran lebar, dlam searah, ukuran dari tiap-tiap palka, dan lain-lain;

¹⁴Lasse, 2016, *Manajemen Kepelabuhan. Edisi Kedua*, Jakarta; Pt. RajaGrafindo, halaman, 53.

3. Sertifikat Layak Laut, yaitu sertifikat yang menyatakan kesentosaan kapal dalam berbagai fungsi, alat-alat perlengkapan, berlayar, dan lain-lain;
4. Sertifikat Lambung Timbul, yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh di atas permukaan air laut minimum dan maksimum;
5. Daftar Anak Buah Kapal, yaitu suatu daftar yang menerangkan tentang anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masing-masing;
6. Petikan Dari Daftar Kapal, yaitu menyebutkan siapa pemilik kapal, surat jual beli kapal, dan lain-lain.
7. Sertifikat keamanan radio, yaitu sertifikat yang menetapkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan;
8. Sertifikat keamanan, yaitu sertifikat yang terutama diperuntukkan bagi kapal penumpang, yang antara lain menerangkan bahwa keamanan para penumpang selama berada di atas kapal cukup terjamin, baik keamanan badan, susila maupun keamanan terhadap tindakan anak buah kapal yang tidak pantas;
9. Sertifikat kesehatan, yaitu surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa awak kapal berada dalam keadaan yang baik;
10. Surat Tikus, yaitu Surat yang menyatakan bahwa kapal bebas dari hama tikus.¹⁵

Nakhoda berwenang mengatur anak buah kapal dan bekerja keras menghindari risiko kecelakaan. Sementara itu, aspek keselamatan dan keamanan pelayaran ditentukan di pelabuhan pemberangkatan. Persiapan keberangkatan kapal, bekal kapal, perencanaan muatan, pemeliharaan konstruksi kapal, surat-surat persetujuan berlayar dan dokumen kapal serta merta diselesaikan dengan sistem manajemen di darat.

¹⁵ Zaeni Asyhadie, *Op.Cit.*, halaman, 183-184.

Kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh Syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Pasal 1 angka 8 Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 3/PERMEN-KP/2013 Surat Persetujuan Berlayar, yang selanjutnya disingkat SPB, adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar di pelabuhan perikanan kepada setiap kapal perikanan yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan perikanan setelah kapal perikanan memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, laik tangkap, dan laik simpan.

Pasal 1 angka (56) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar tersebut 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. Hal tersebut diatur dalam Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Agar dapat memperoleh Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB), maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan yaitu syarat kelaiklautan kapal. Dalam hal ini Syahbandar sebelum memberikan SIB atau SPB (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, surat ijin berlayar tidak dapat diberikan, dan kepada Nahkoda atau perusahaan pelayaran diperintahkan untuk :

1. Melengkapi kekurangan.
2. Menurunkan muatan atau penumpang apabila lebih.
3. Menyelesaikan dokumen apabila sudah tidak berlaku lagi.

Jaminan Keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut menurut Pasal 195 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu :

1. Huruf a; Pemerintah harus menetapkan dan mengumumkan zona keamanan dan zona keselamatan pada setiap lokasi kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan berlayar.
2. Huruf b; Setiap membangun, memindahkan, dan/atau membongkar bangunan atau instalasi harus memenuhi persyaratan keselamatan dan mendapatkan izin dari Pemerintah.
3. Huruf c; Setiap bangunan atau instalasi dimaksud dalam huruf b, yang sudah tidak digunakan wajib dibongkar oleh pemilik bangunan atau instalasi.
4. Huruf d; Pembongkaran sebagaimana dimaksud dalam huruf c dilaksanakan dengan ketentuan yang berlaku dan dilaporkan kepada Pemerintah untuk diumumkan.
5. Huruf e; Pemilik atau operator yang akan mendirikan bangunan atau instalasi sebagaimana dimaksud dalam huruf c wajib memberikan jaminan

Keselamatan pelayaran berkaitan erat dengan Kelaik lautan Kelaiklautan jika tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran akan meningkatkan resiko kecelakaan kapal, Kapal yang telah laiklaut dibuktikan dengan adanya Sertifikat Kelaiklautan kapal.

D. Akibat Hukum Pidana Berlayar Tanpa Memiliki Surat Ijin Berlayar

Negara Indonesia adalah negara hukum, hal ini tertera dalam Pasal 1 ayat (3) Undang - Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dalam hal ini yang dimaksud dengan negara hukum adalah negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya. Untuk mewujudkan Negara Indonesia sebagai negara hukum, maka penegakan hukum sangat dibutuhkan. Pelaksanaan penegakan hukum di bidang pelayaran bertujuan dalam rangka menunjang keefektifitasan pelayaran secara terkendali dan sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayaran sehingga pelayaran dapat berjalan

berkelanjutan dengan lebih baik. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebenarnya dapat dikategorikan perundang-undangan administrasi. Namun terdapat beberapa perbuatan melawan hukum yang tidak hanya memberikan sanksi perdata atau sanksi administratif melainkan terdapat juga sanksi pidana, hal ini bertujuan agar dapat secara efektif melindungi nilai sosial dasar yang dimaksud dalam undang-undang itu sendiri. Tindak pidana pelayaran termasuk kedalam tindak pidana khusus di mana tindak pidana tersebut terjadi dalam lingkup pelayaran.

Pasal 103 KUHP menyatakan bahwa ketentuan- ketentuan dalam Bab I sampai dengan Bab VIII buku ini juga berlaku bagi perbuatan-perbuatan yang oleh ketentuan perundang-undangan lainnya diancam dengan pidana, kecuali jika oleh undang-undang ditentukan lain.¹⁶ Tindak pidana pelayaran diatur dalam Buku II KUHP tentang Kejahatan Bab XXIX mengenai kejahatan pelayaran, mulai dari Pasal 438 sampai Pasal 479 KUHP, dan dalam Buku III KUHP tentang pelanggaran Bab IX tentang pelanggaran pelayaran, mulai dari Pasal 560 sampai dengan Pasal 569 KUHP selanjutnya khusus tindak pidana pelayaran ini diatur dalam Undang-Undang Pelayaran.

Tujuan penjatuhan pidana menurut rancangan KUHP nasional adalah:

1. Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat;
2. Mengadakan koreksi terhadap terpidana dan dengan demikian menjadikannya orang yang baik dan berguna, serta mampu untuk hidup bermasyarakat;
3. Membebaskan rasa bersalah kepada terpidana (Pasal 3.01.01. ayat (1). Ayat 2 dalam pasal itu dikatakan bahwa pemidanaan tidak dimaksudkan untuk menderitakan dan tidak diperkenankan merendahkan martabat orang lain.¹⁷

¹⁶ Andi Hamzah, 2011, *KUHP & KUHPA. Edisi Revisi*, Jakarta: Rineka Cipta, halaman, 43.

¹⁷ Andi Hamzah, 2020, *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia Dari Retribusi ke Reformasi*, Jakarta: PT. Pradanya Paramita(anggota IKAPI), halaman, 25.

Peristiwa pidana yang juga disebut tindak pidana (*delict*) ialah suatu perbuatan atau rangkaian perbuatan yang dapat dikenakan hukum pidana. Suatu peristiwa hukum yang dapat dinyatakan sebagai peristiwa pidana kalau memenuhi unsur –unsur pidanya. Dan unsur-unsur tersebut itu terdiri dari:

1. Objektif.

Yaitu suatu tindakan (perbuatan) yang bertentangan dengan hukum dan mengindahkan akibat yang oleh hukum dilarang dengan ancaman hukum. Yang menjadi titik utama pengertian objektif di sini adalah tindakannya;

2. Subjektif.

Yaitu perbuatan yang berakibat tidak dikehendaki oleh undang-undang. Sifat unsur ini mengutamakan adanya pelaku (seseorang atau beberapa orang).¹⁸

Syarat yang harus dipenuhi dipenuhi sebagai suatu peristiwa pidana berdasarkan unsur-unsurnya, yaitu;

1. Harus ada suatu perbuatan.

Kegiatan itu terlihat sebagai suatu perbuatan tertentu yang dapat dipahami oleh orang lain sebagai sesuatu yang merupakan peristiwa.

2. Perbuatan itu harus sesuai dengan apa yang ditentukan dalam ketentuan hukum.

Berkenaan dengan syarat ini hendaknya dapat dibedakan bahwa ada suatu perbuatan yang tidak dapat disalahkan dan terhadap pelakunya tidak perlu mempertanggungjawabkan. Perbuatan yang tidak dapat disalahkan itu karena dilakukan oleh seseorang atau beberapa orang dalam melaksanakan tugas, membela diri dari ancaman orang lain yang mengganggu keselamatannya dan dalam keadaan darurat dan mereka yang tidak mempunyai kesalahan.

3. Harus terbukti adanya kesalahan yang dapat dipertanggungjawabkan.

¹⁸ Teguh Prasetyo, *Op.Cit.*, halaman 16-17.

Artinya perbuatan yang dilakukan oleh seseorang atau beberapa orang itu dapat dibuktikan sebagai suatu perbuatan yang disalahkan oleh ketentuan hukum.

4. Harus berlawanan dengan hukum.

Perbuatan yang merupakan tindakan nyata bertentangan dengan aturan hukum.

5. Harus terdapat ancaman hukumannya.

Jika ada ketentuan yang mengatur tentang larangan atau keharusan dalam suatu perbuatan tertentu, maka ketentuan itu membuat sanksi ancaman hukumannya. Dan ancaman hukuman itu dinyatakan secara tegas maksimal hukumannya yang harus dilaksanakan oleh para pelakunya. Kalau dalam suatu perbuatan tertentu, maka dalam peristiwa pidana terhadap pelakunya tidak perlu melaksanakan hukuman.¹⁹

Masalah mendasar dalam hubungan antara hukum pidana yang memiliki alat pemaksa agar anggota masyarakat menaati aturan pergaulan dalam kehidupannya (pidana) dengan masalah ketertiban sosial terletak pada seberapa jauh hukum pidana (melalui pidana) dapat menciptakan ketertiban sosial dan masalah mendasar kedua adalah model ketertiban yang bagaimanakah yang hendak diciptakan oleh hukum pidana dimaksud.²⁰ Menurut Stelsel KUHP, pidana dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu:

1. Pidana pokok terdiri dari;
 - a. Pidana mati;
 - b. Pidana penjara;
 - c. Pidana kurungan;
 - d. Pidana dend;Pidana tutupan (ditambahkan berdasarkan undang-undang Nomor 20 Tahun 1946).
2. Pidana tambahan, terdiri dari:
 - a. Pidana pencabutan hak-hak tertentu;

¹⁹ *Ibid*, halaman, 17-18.

²⁰ Romli Atmasasmita, 2018, *Teori Dan Kapita Selekt Kriminologi*, Bandung: PT. Rafika Aditama, halaman, 144.

- b. Pidana perampasan barang-barang tertentu;
- c. Pidana pengumuman putusan hakim.²¹

Pasal 323 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menguraikan akibat hukum berlayar tanpa memiliki Surat Ijin Berlayar, yaitu:

1. Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar sebagaimana dimaksud dalam pasal 219 ayat (1) dipidana dengan penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah);
2. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kecelakaan sehingga mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah);
3. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud ayat (1) mengakibatkan kematian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).

Akibat hukum berlayar tanpa memiliki Surat Ijin Berlayar adalah berdasarkan asas-asas pelayaran diselenggarakan berdasarkan, yaitu:

1. Asas manfaat;
2. Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
3. Asas persaingan sehat;
4. Asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
5. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
6. Asas kepentingan umum;
7. Asas keterpaduan;
8. Asas tegaknya hukum;

²¹ Adami Chazawi, 2018, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I. Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-Teori Pemidanaan, Dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Grafindo Persada, halaman, 24-25.

9. Asas kemandirian;
10. Asas berwawasan lingkungan hidup;
11. Asas kedaulatan negara; dan
12. Asas kebangsaan.

Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pelayaran yang menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

1. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
2. Membina jiwa kebaharian;
3. Menjunjung kedaulatan negara;
4. Menciptakan daya asing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
5. Menunjuang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
6. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara; dan
7. Meningkatkan ketahanan nasional.

Berdasarkan uraian diatas dapat di pahami bahwa akibat hukum pidana berlayar tanpa memiliki Surat Ijin Berlayar sesuai Pasal 323 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran telah memenuhi teori hukum pidana sebagai mana yang dikehendaki Kitap Undang-Undang Hukum Pidana dan berdasarkan Undang-Undang 1945 yang merupakan dasar Negara Republik Indonesia.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Ketentuan Syarat-Syarat Pelayaran di Indonesia

Surat Persetujuan Berlayar dapat diperoleh melalui pengajuan permohonan kepada Syahbandar. Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi seorang syahbandar adalah;

1. Ayat (1); Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan;
2. Ayat (2); Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan; dan
3. Ayat (3); Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Ketentuan mengenai syarat mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yaitu:

1. Nahkoda atau pemilik kapal harus mengajukan permohonan kepada Syahbandar dengan melampirkan dokumen kelaiklautan kapal.
2. Sebelum pemberian Surat Persetujuan Berlayar seorang syahbandar harus memastikan bahwa kapal yang akan melakukan pelayaran harus memenuhi beberapa unsur penting demi terlaksananya fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran.
3. Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal setelah Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan apabila ternyata persyaratan

4. kelaiklautan, keamanan kapal dan kondisi cuaca dapat membahayakan keselamatan.
5. Jika penundaan keberangkatan kapal melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari waktu tolak yang telah ditetapkan, maka Nahkoda atau pemilik kapal wajib mengajukan surat permohonan ulang penerbitan Surat Persetujuan Berlayar kepada Syahbandar dengan melampirkan alasan penundaan keberangkatan.
6. Syahbandar dapat memberi pembebasan Surat Persetujuan Berlayar terhadap kapal yang berlayar dalam batas pelabuhan, kapal yang melakukan percobaan berlayar, kapal yang bertujuan memberikan bantuan pertolongan dan kapal yang menyinggahi pelabuhan karena keadaan darurat.
7. Syahbandar berwenang mencabut Surat Persetujuan Berlayar yang telah diterbitkan apabila kapal tidak berlayar meninggalkan pelabuhan melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari batas waktu tolak yang ditetapkan, kapal mengganggu kelancaran lalu lintas kapal, dan adanya perintah tertulis dari Pengadilan Negeri.

Syahbandar menjalankan tugas pengawasan melalui penegakan dan penindakan secara umum hukum kemaritiman. Terhadap kapal yang memenuhi ketentuan maupun prosedur yang dipersyaratkan, Syahbandar memberi persetujuan masuk dan keluar (*Clearance In-Out*). Sebaliknya dalam hal kapal tidak memenuhi ketentuan hukum atau dikenakan sanksi, atau menjalani proses tindakan karantina maka *clearance* di tangguhkan.²²

Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 01 Tahun 2010 menegaskan bahwa Surat persetujuan berlayar dapat diperoleh oleh kapal yang akan berlayar dengan mengajukan permohonan izin berlayar secara tertulis kepada syahbandar dengan melampirkan: a. Surat pernyataan kesiapan kapal (Master Sailing Declaration); b. Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya

²² Lasse, *Manajemen Kepelabuhan*, *Op.Cit.*, halaman 53.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menetapkan dokumen yang wajib dimiliki KM. Fortua GT.84 Nomor 240/PPI pada saat Kapal berlayar, yaitu:

1. Sertifikat Kebangsaan Kapal (Pasal 164); negara dapat diberi surat Tanda Kebangsaan Kapal
2. Sertifikat Ukur (Pasal 158), yaitu
 - a. Ayat (1); Kapal yang telah di ukur dan mendapat surat ukur dapat didaftarkan di Indonesia oleh pemilik kapal kepada pejabat Pendaftar dan pencatat yang ditetapkan oleh Menteri.
 - b. Ayat (2); Kapal yang dapat didaftar di Indonesia yaitu: (1) kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT Z (tujuh *Gross Tonaage*); (2) kapal milik warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; dan, (3) kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha petungan yang modal mayoritasnya dimiliki oleh warga negara Indonesia .
 - c. Ayat (3); Pendaftaran kapal dilakukan dengan pembuatan akta pendaftaran dan dicatat dalam daftar kapal Indonesia.
 - d. Ayat (4); bukti kapal telah terdaftar, kepada pemilik kepada pemilik diberikan *grosse* akte pendaftaran kapal yang berfungsi pula sebagai bukti hak milik atas kapal yang telah didaftar;
 - e. Ayat (5); Pada kapal yang telah didaftar wajib dipasang Tanda pendaftaran.
3. Sertifikat Konstruksi Keselamatan Kapal Barang;
4. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang;
5. Sertifikat Radio Telekomunikasi;
6. Sertifikat Nasional Pencegahan dan Pencemaran di Kapal;
7. Pengawakan Kapal Minimum (Safe Manning);
8. Surat Manivestasi;
9. Surat PPKN (Surat Persetujuan Pengoperasian Kapal);
10. Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menjabarkan dokumen yang wajib di miliki pada saat kapal hendak berlayar, yaitu:

1. Ayat (1) ; Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan :
 - a. Kelaiklautan kapal; dan
 - b. Kenavigasian.
2. Ayat (2); Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi :
 - a. Keselamatan kapal;
 - b. Pencegahan pencemaran dari kapal;
 - c. Pengawakan kapal;
 - d. Garis muat kapal dan pemuatan;
 - e. Kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
 - f. Sstatus hukum kapal;
 - g. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
 - h. Manajemen keamanan kapal.
3. Ayat (3); Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Pasal 118 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menjabarkan Kenavigasian sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (1) huruf b yaitu terdiri atas: a. Sarana Bantu Navigasi-pelayaran; b. Telekomunikasi-pelayaran; c. hidrografi dan meteorologi; d. alur dan perlintasan; e. pengerukan dan reklamasi; f. pemanduan; g. penanganan kerangka kapal; dan h. *solvage* dan pekerjaan bawah air.

Pasal 2 ayat (2) dan ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penertiban Surat Persetujuan Berlayar menegaskan, yaitu:

1. Ayat (2); untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta kewajiban lainnya.
2. Ayat (3); Untuk kapal perikanan, Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh Syahbandar di pelabuhan perikanan.

Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penertiban Surat Persetujuan Berlayar menerangkan bahwa Kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dikecualikan bagi: a. Kapal perang; dan/atau b. Kapal negara/kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga.

Permohonan penerbitan Surat Persetujuan berlayar ditetapkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penertiban Surat Persetujuan Berlayar, yaitu:

1. Pasal 8 ayat (1); Untuk memperoleh Surat Persetujuan Berlayar, pemilik atau operator kapal mengajukan permohonan secara tertulis kepada Syahbandar dengan menggunakan format Contoh 1 pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Perhubungan ini. (2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilengkapi dengan: a. Surat pernyataan Nakhoda dengan menggunakan format Contoh 2 pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Perhubungan ini; b. bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan peruntukannya dengan menggunakan format Contoh 3 pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Perhubungan ini; dan c. untuk kapal perikanan wajib dilengkapi surat laik operasi dari pengawas perikanan.
2. Pasal 9 ayat (1); Berdasarkan permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8, Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat dan dokumen kapal dengan menggunakan format Contoh 4 pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari

Peraturan Menteri Perhubungan ini. Ayat (2); Dalam hal Syahbandar mendapat laporan dan/atau mengetahui bahwa kapal yang akan berlayar tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Km.1 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance), dijelaskan, sebelum memperoleh Surat Persetujuan Belayar, pemilik atau operator kapal mengajukan permohonan secara tertulis kepada Syahbandar. Surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari nahkoda juga disertakan. Selain itu, berkewajiban melampirkan bukti-bukti, diantaranya;

1. Bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, bukti pembayaran jasa kenavigasian,
2. Bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan,
3. Persetujuan (clearance) bea dan cukai,
4. persetujuan (clearance) imigrasi,
5. Persetujuan (clearance) karantina kesehatan.

Pemohon PSPB lalu mengajukan permohonan pada pihak Syahbandar, dengan menyerahkan seluruh dokumen dan surat kapal kepada pihak Syahbandar. Pihak Syahbandar kemudian melakukan proses penelitian terhadap dokumen dan surat-surat, dilanjutkan dengan pemeriksaan administrasi. Apabila pada saat pemeriksaan fisik terdapat ketidaksesuaian dengan ketentuan yang berlaku (kelaiklautan), maka Surat Persetujuan Berlayar akan ditunda dan hasil pemeriksaan tersebut diberitahukan kepada pihak pemohon. Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) berlaku 24 (dua puluh empat) jam dari waktu tolak yang ditetapkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran.²³

Penanggung jawab dalam bidang kebapeanan dari pemerintah di bawah Kementerian Keuangan dan di bawah pengawasan Direktorat Bea dan Cukai dan

²³Marzuki ,Kepala Humas Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Perak Surabaya,"*Jendela Informasi & Ilmu*," suarahukum.Com, melalui <https://suarahukum.com/baca/proses-mengurus-penerbitan-surat-persetujuan-berlayar>.

didukung oleh instansi lainlah yang mengetahui apabila terjadi penyimpangan dalam hal kepabeanaan.²⁴ Selanjutnya Pasal 29 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menjelaskan bahwa untuk mendapatkan izin usaha angkutan laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) badan usaha wajib memiliki kapal berbendera Indonesia dengan ukuran sekurang-kurangnya GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage).

Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957 Tentang Perizinan Pelayaran menjabarkan mengenai Surat Ijin Pelayaran sebagai berikut:

1. Pasal 2.

- a. Ayat (1); Setiap perusahaan pelayaran yang menyelenggarakan pelayaran pantai dengan kapal-kapal yang berlayar dengan bendera Republik Indonesia dan yang berukuran 100 BRT ke atas harus mempunyai suatu izin pelayaran yang dikeluarkan oleh Menteri Pelayaran.
- b. Ayat (2); Kapal-kapal niaga yang berlayar dengan bendera asing yang menyelenggarakan pelayaran pantai dapat diberikan dispensasi oleh Menteri Pelayaran setelah mendengar pendapat Menteri Keuangan dengan ketentuan-ketentuan sebagai termaksud dalam Pasal 3 ayat (3) "Undang-undang Pelayaran Indonesia" "Indische Scheepvaartwet 1936", Staatsblad 1936 No. 700).
- c. Ayat (3); Surat izin yang termaksud dalam ayat (1) dan dispensasi sebagai termaksud dalam ayat (2) ditetapkan dengan memperhatikan pertimbangan Panitia Perizinan Pelayaran.
- d. Ayat (4); Ketentuan-ketentuan lebih lanjut tentang susunan, cara pembentukan, tugas dan pedoman kerja Panitia Perizinan Pelayaran ditetapkan oleh Menteri Pelayaran.

2. Pasal 3.

²⁴ Ryan Firdiansyah dan Bambang Soekarsono, 2016, *Pengantar Kepeabeanaan. Imigrasi dan Karantina*, Jakarta: Mitra Wacana Media, halaman 10.

- a. Ayat (1); Surat Izin sebagai termaksud dalam Pasal 2 ayat (1) hanya diberikan kepada perusahaan pelayaran yang berbentuk badan hukum Indonesia dan yang berkedudukan di Indonesia atas permohonannya.
 - b. Ayat (2); Ketentuan-ketentuan lebih lanjut tentang syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh badan hukum sebagai termaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh Menteri Pelayaran.
3. Pasal 4.
- a. Ayat (1); Surat-surat izin pelayaran terdiri atas, a. surat izin biasa untuk trayek atau trayek-trayek tertentu yang ditetapkan oleh Menteri Pelayaran selama suatu waktu, b. surat izin luar biasa untuk pelayaran yang tidak termaksud dalam ketentuan sub a.
 - b. Ayat (2); Kepada perusahaan pelayaran yang ditugaskan untuk menyelenggarakan pengangkutan pokok di seluruh perairan Indonesia diberikan izin untuk menyelenggarakan trayek-trayek sesuai dengan tugasnya.
 - c. Ayat (3); Surat izin pelayaran sebagai termaksud dalam ayat (1) diberikan dengan alasan-alasan dan menyebutkan:
 - 1) Nama dan tempat kedudukan perusahaan pelayaran yang bersangkutan,
 - 2) Tanggal permulaan dan bila perlu lamanya izin pelayaran,
 - 3) Trayek yang dilayari dengan memperhatikan ketentuan dalam Pasal 5 ayat (1),
 - 4) kapal dan daya muat kapal-kapal seluruhnya,
 - 5) Peraturan Perjalanan kapal,
 - 6) Tarif pengangkutan barang dan/atau penumpang,
 - 7) Kewajiban mengangkut sebagai termaksud dalam Pasal 5 dan Pasal 6.
 - d. Ayat (4); Ketentuan-ketentuan lebih lanjut tentang bentuk dan isi, cara dan batas waktu menetapkan serta cara mengumumkan surat

izin sebagai termaksud dalam ayat (1) ditentukan oleh Menteri Pelayaran.

4. Pasal 7.

- a. Ayat (1); Permohonan untuk memperoleh, memperbaharui, mengubah, dan/ atau menambah surat izin disampaikan secara tertulis kepada Menteri Pelayaran selambat-lambatnya dalam waktu 90 hari sejak tanggal mulai berlakunya peraturan ini.
- b. Ayat (2); Ketentuan-ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk dan cara mengajukan serta mengumumkan permohonan dan cara mengajukan sanggahan ditentukan oleh Menteri Pelayaran.

5. Pasal 8

Permohonan sebagai yang termaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dapat ditolak bilamana,

- a. Terhadap permohonan itu diajukan sanggahan yang berhubungan dengan ekonomi daerah,
- b. Pemohon dianggap tidak dapat memenuhi ketentuan-ketentuan dan syarat-syarat sebagai yang termaksud dalam Pasal 4 ayat (3),
- c. Pemohon pernah dihukum karena kejahatan-kejahatan pelayaran sebagai termaksud dalam Bab XXIX, Buku ke-II, Kitab Undang-undang Hukum Pidana atau karena kejahatan yang diancam hukuman dalam perundang-undangan, khusus mengenai pelayaran,
- d. Pemohon tidak bersedia melaksanakan ketentuan sebagai termaksud dalam pasal 5,
- e. Trayek pelayaran yang dimohon telah cukup dilayari oleh perusahaan-perusahaan pelayaran lain,
- f. Kepada pemohon pernah diberikan suatu surat izin pelayaran yang kemudian dicabut karena hal-hal sebagai yang termaksud dalam pasal 9 ayat (1).

6. Pasal 9

- a. Ayat (1); Surat izin pelayaran sebagai termaksud dalam Pasal 4 ayat (1) dapat dicabut oleh Menteri Pelayaran;

- 1) Kalau pengusahaan pelayaran yang bersangkutan tidak dimulai pada tanggal permulaan sebagai termaksud dalam Pasal 4 ayat (3) sub b dan kepada pemegang surat izin pelayaran itu telah diberikan kesempatan lagi untuk memulai pengusahaan tersebut dalam waktu tiga bulan sesudah tanggal permulaan itu,
 - 2) Bilamana pemilik atau pemegang surat izin pelayaran dihukum karena suatu kejahatan sebagai termaksud dalam Bab XXIX, Buku ke-II, Kitab Undang-undang Hukum Pidana atau karena kejahatan yang diancam hukuman dalam perundang-undangan, khusus mengenai pelayaran,
 - 3) Jika perusahaan pelayaran yang bersangkutan diselenggarakan tidak menurut ketentuan-ketentuan dan syarat-syarat izin sebagai termaksud dalam Pasal 4 ayat (3), walaupun ia telah diperingatkan untuk memenuhi ketentuan-ketentuan dan syarat-syarat itu,
 - 4) Jika perusahaan pelayaran yang bersangkutan berada dalam keadaan yang tidak lagi dapat dipertanggung jawabkan karena tidak mencukupi lagi permodalan dan atau perlengkapan perusahaan,
 - 5) Bilamana surat izin pelayaran tersebut diperoleh dengan paksaan, kekerasan, kesesatan, penipuan atau penyuaipan,
 - 6) Atas permintaan pemegang surat izin pelayaran sendiri.
- b. Ayat (2): Ketentuan-ketentuan lebih lanjut tentang bentuk, cara pengiriman, cara pengumuman dan hal-hal lain mengenai surat keputusan yang menetapkan pencabutan suatu surat izin pelayaran ditetapkan oleh Menteri Pelayaran.

Identitas pelaut merupakan hal yang diperlukan dalam memberikan perlindungan kerja Pelaut Indonesia, baik yang bekerja di kapal bendera Indonesia maupun asing. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Ijin Berlayar, yaitu:

1. Pasal I;
 - a. Ayat (1); Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar berdasarkan surat pernyataan Nakhoda.
 - b. Ayat (2); Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar.
2. Pasal 2;
 - a. Ayat (1); Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh: a. Syahbandar; atau b. Syahbandar di pelabuhan perikanan.
 - b. Ayat (2); Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta kewajiban lainnya.
 - c. Ayat (3); Untuk kapal perikanan, Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh Syahbandar di pelabuhan perikanan.
3. Pasal 3;

Kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dikecualikan bagi:

 - a. Kapal perang; dan/atau
 - b. Kapal negara/kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga.
4. Pasal 4;
 - a. Ayat (1); Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf a, meliputi:
 - 1) Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama;
 - 2) Kepala Kantor Pelabuhan Batam;
 - 3) Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan; dan/atau

- 4) Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.
 - b. Ayat (2); Syahbandar di pelabuhan perikanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf b, adalah pejabat/petugas yang berwenang menangani kesyahbandaran di pelabuhan perikanan yang diangkat oleh Menteri.
5. Pasal 5;
- Surat Persetujuan Berlayar berlaku 24 (dua puluh empat) jam dari waktu diterbitkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran.
6. Pasal 8.
- a. Ayat (1); Untuk memperoleh Surat Persetujuan Berlayar, pemilik atau operator kapal mengajukan permohonan secara tertulis kepada Syahbandar dengan menggunakan format Contoh 1 pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Perhubungan ini.
 - b. Ayat (2); Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilengkapi dengan:
 - 1) Surat pernyataan Nakhoda dengan menggunakan format Contoh 2 pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Perhubungan ini;
 - 2) Bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan peruntukannya dengan menggunakan format Contoh 3 pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Perhubungan ini; dan
 - 3) Untuk kapal perikanan wajib dilengkapi surat laik operasi dari pengawas perikanan.
7. Pasal 10;
- Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal atau pertimbangan cuaca.

8. Pasal 11;
 - a. Ayat (1): Pencabutan Surat Persetujuan Berlayar dapat dilakukan oleh Syahbandar, dalam hal:
 - 1) Kapal tidak berlayar meninggalkan pelabuhan, melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari batas waktu penerbitan; dan/atau
 - 2) Perintah tertulis dari Pengadilan.
 - b. Ayat (2); Pencabutan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dengan menggunakan format Contoh 6 pada Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Perhubungan ini.
9. Pasal 12 Pembebasan Surat Persetujuan Berlayar berlaku bagi kapal-kapal dalam keadaan sebagai berikut:
 - a. Kapal yang untuk sementara berlayar keluar pelabuhan dengan tujuan memberikan bantuan pertolongan kepada kapal yang dalam bahaya; dan/ atau
 - b. Kapal yang menyinggahi pelabuhan karena keadaan darurat.²⁵

Aspek keselamatan dan keamanan pelayaran ditentukan di pelabuhan pemberangkatan. Persiapan keberangkatan, bekal kapal, perencanaan muatan, Persetujuan berlayar, dan dokumen yang disyaratkan semuanya dilaksanakan di pelabuhan muatan.²⁶

Berdasarkan uraian di atas dapat di pahami bahwa ketentuan syarat-syarat pelayaran di Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah memiliki Sertifikat Kebangsaan Kapal, Sertifikat Konstruksi Keselamatan Kapal Barang, Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang, Sertifikat Radio Telekomunikasi, Sertifikat Nasional Pencegahan dan Pencemaran di Kapal, Pengawakan Kapal Minimum (Safe

²⁵ Ignasius Jonan. Menteri Perhubungan Republik Indonesia., *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Ijin Berlayar*, Berita Republik Indonesia, No.1913, 2014

²⁶ Lasse, *Manajemen Kepelabuhan*, *Op.Cit.*, halaman 1.

Manning), Surat Manivestasi, Surat PPKN, dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Adapun Surat Persetujuan Berlayar diperoleh dari Syahbandar.

B. Pertimbangan Hakim Pada tingkat Pengadilan Negeri Terhadap Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb)

Perkara Pidana Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb merupakan putusan berdasarkan Surat Tuntutan Pidana dari Penuntut Umum dengan Nomor register Perkara: PDAM-197/TBALAI/08/2018 halmana dalam peristiwa ini terjadi pelanggaran Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yaitu mengenai berlayar tanpa memiliki Surat Ijin Berlayar. Adapun duduk perkara dalam Putusan Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb, yaitu:

1. Terdakwa ditawarkan menjadi Nakhoda KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia, halmana kapal masih berada dalam gudang pemilik kapal;
2. Setelah menjadi Nakhoda KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ terdakwa diperintahkan oleh pengurus kapal tersebut dimana saat itu berada di Port Klang Malaysia untuk berlayar dari Perairan Tanjung Balai ke Port Klang Malaysia dengan tujuan untuk mengambil mengangkut muatan ballpress/ pakaian bekas dan akan di bawa kembali ke Perairan Tanjung Balai tepatnya kembali ke gudang pemilik kapal;
3. Terdakwa dijanjikan oleh pengurus kapal akan diberi upah sebesar Rp. 3.000.000 ,00 (tiga juta rupiah) untuk sekali tripnya (pulang pergi) dari Perairan Tanjung Balai (gudang) ke Port Klang Malaysia;
4. Terdakwa selaku Nahkoda KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia berlayar dari Perairan Tanjung Balai (gudang) menuju Port Klang Malaysia bersama para anak buah (ABK) sebanyak tujuh orang;

5. Setelah sampai di Port Klang Malaysia selanjutnya para ABK mulai memuat pakaian bekas/ball press sebanyak \pm 1200 (seribu dua ratus) ball milik penerima yang ada di Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia untuk di bawa ke Tanjung Balai dan pekerja dari India untuk memasukkan muatan dengan menggunakan porklip/ kenderaan pengangkat barang sedangkan pemilik muatan dan penguru kapal tidak ada di lokasi tersebut;
6. Setelah itu pengurus kapal menyuruh terdakwa menunggu terlebih dahulu untuk menuju Perairan Tanjung Balai;
7. Setelah tiga bulan selanjutnya pengurus kapal meminta terdakwa kembali ke Perairan Tanjung Balai (Gudang) dengan membawa muatan berupa pakaian bekas/ballpress sebanyak \pm 1200 (seribu dua ratus) ballpress.
8. Kemudian terdakwa selaku Nakhoda Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia berangkat dari Port Klang Malaysia bersama dengan KM. Laba
9. Setelah meninggalkan Port Klang Malaysia sampai di perairan Lampu Putih Malaysia selanjutnya pengurus kapal meminta terdakwa untuk tidak masuk ke Perairan Tanjung Balai dahulu namun melakukan lego jangkar terlebih dahulu di wilayah tersebut;
10. Kemudia pengurus kapal memerintahkan terdakwa untuk angkat jangkar masuk ke wilayah Perairan Indonesia menuju Perairan Tanjung Balai;
11. Ketika saksi selaku Anggota Patroli dengan sarana Patkamla SSG II-1-47 sedang melakukan patrol rutin di Perairaan kuala Bagan Asahan dengan di lengkapi Surat Perintah Gerak dari Danianal TBA Nomor: PG/026/III/LANALTBA, selanjutnya saksi melihat sebuah kapal motor mencurigakan sedang melintas;

12. Kapal Patroli diarahkan menuju kapal motor tersebut dan bersama saksi menghentikan kapal KM. Fortuna yang di nakhodai oleh terdakwadi Perairan MPMT alur masuk Bagan Asahan pada posisi 03^o.08.555ⁱU-099^o 52.805ⁱ T.
13. Selanjutnya saksi melakukan pemeriksaan di atas kapal tersebut ternyata terdakwa dalam melaksanakan pelayaran dari Port Klang Malaysia menuju Perairan Tanjung Balai tanpa di lengkapi Surat Persetujuan Berlayar maupun dokumen lainnya dan di dapat mengangkut ± 1200 (seribu dua ratus) ballpress tanpa dilengkapi dokumen.
14. Setelah dilakukan pemeriksaan ternyata Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ tidak memiliki dokumen apapun sebagai syarat melakukan pelayaran dan Pihak Syahbandar Tanjung Balai juga tidak pernah mengeluarkan/menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar terhadap kapal dimaksud untuk melakukan pelayaran pada saat itu.
15. Dokumen yang wajib dimiliki Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ pada saat kapal berlayar, yaitu:
 - a. Sertifikat Kebangsaan Kapal,
 - b. Sertifikat Konstruksi Keselamatan Kapal Barang,
 - c. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang,
 - d. Sertifikat Radio Telekomunikasi,
 - e. Sertifikat Nasional Pencegahan dan Pencemaran di Kapal,
 - f. Pengawakan Kapal Minimum (Safe Manning),
 - g. Surat Manivestasi,
 - h. Surat PPKN, dan
 - i. Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
16. Prosedur untuk memperoleh Surat Persetujuan Berlayar sesuai Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2014, yaitu:
 - a. Mengajukan permohonan ke kantor Syahbandar;
 - b. Dokumen-dokumen kapla yang asli dan masih berlaku;
 - c. Daftar awak kapal;
 - d. Manifest muatan/penumpang;

- e. Membuat Master *Sailing Decleration* (Pernyataan Nakhoda);
- f. Pemeriksaan oleh Syahbandar sewaktu akan berlayar.

17. Adapun barang bukti yang ditemukan, yaitu:

- a. 1(satu) buah Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia terbuat dari kayu bermerk merek mithsubishi,
- b. 1 (satu) unit mesin pokok merek mithsubishi 8 (piston), 1 (satu) buah jangkar (peralatan Labuh),
- c. 1 (satu) unit mesin lampu merk Dongfeng,
- d. 3 (tiga) buah tangki minyak plastik.

Barang bukti tersebut dibawa ke dermaga Pos Kamla Bagan Asahan untuk dapat diproses sesuai hukum yang berlaku;

18. Berdasarkan dari kondisi yang dilihat dapat disimpulkan bahwa Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia tersebut tidak laik digunakan untuk pelayaran antar Negara, karena tidak memiliki persyaratan pelayaran.

19. Persyaratan kapal yang dapat melaksanakan pelayaran dan pengangkutan barang adalah harus memiliki surat PPKN (Persetujuan Pengoperasian Kapal Nasional) yang dikeluarkan oleh Ditlala (Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut) Dirjen Hubla Jakarta dengan mencantumkan ijin dari Pola Trayek apakah di ijinikan keluar negeri atau tidak melalui perusahaan pelayaran kapal tersebut.

20. Perbuatan terdakwa tersebut sebagaimana diatur dan diancam pidana sesuai dengan Pasal 323 ayat (1) jo Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Putusan hakim terhadap Perkara Pidana berdasarkan Surat Tuntutan Pidana dari Penuntut Umum dengan Nomor register Perkara: PDAM-197/TBALAI/08/2018 sebagaimana termuat dalam Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb yaitu:

- 1. Menyatakan terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana Berlayar tanpa memiliki Surat

Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1), sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 323 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;

2. Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa dengan pidana penjara Selama 1 (satu) tahun 8 (delapan) bulan penjara dengan dikurangi selama terdakwa berada dalam tahanan dan dengan perintah terdakwa tetap di tahan;
3. Menjatuhkan denda sebesar Rp. 10.000.000.00(sepuluh juta rupiah) subsidair 4 (empat) bulan kurungan;
4. Menyatakan barang bukti berupa:
 - a. 1(satu) buah Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/berbendera Indonesia terbuat dari kayu bermerk pokok merk mithsubishi;
 - b. 1 (satu) unit mesin pokok merek mithsubishi 8 (piston), 1 (satu) buah jangkar (peralatan Labuh);
 - c. 1 (satu) unit mesin lampu merk Dongfeng;
 - d. 3 (tiga) buah tangki minyak plastik;

Dipergunakan dalam perkara lain yaitu perkara Kebapeanan atas nama Terdakwa.
5. Menetapkan agar terdakwa membayar biaya perkara sebesar RP. 2.000.- (dua ribu rupiah).

Pertimbangan hakim dalam memutuskan Perkara Pidana berdasarkan Surat Tuntutan Pidana dari Penuntut Umum dengan Nomor register Perkara: PDAM-197/TBALAI/08/2018 sebagaimana termuat dalam Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb menurut penulis masih jauh dari pemenuhan rasa keadilan dan kepastian hukum. Adapun dasar pemikiran ini, yaitu:

1. Nakhoda.

Terdakwa menerima tawaran menjadi nahkoda sementara dalam pertimbangan hakim tidak ada pembuktian sertifikat yang harus dimiliki

oleh terdakwa. Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan menjelaskan mengenai sertifikat untuk nahkoda, yaitu:

- a. Ayat (1); Pada setiap kapal yang berlayar, harus berdinis: a. seorang nahkoda dan beberapa perwira kapal yang memiliki sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut sesuai dengan daerah pelayaran, ukuran kapal, jenis kapal dan daya penggerak kapal; b. sejumlah rating yang memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau sertifikat keterampilan pelaut sesuai dengan jenis tugas, ukuran dan tata susunan kapal.
- b. Ayat (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai jumlah perwira kapal dan rating sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

2. Pelayaran.

Ketika kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia akan memulai pelayaran dari Perairan Tanjung Balai menuju Port Klang Malaysia, seharusnya syahbandar sudah mengetahuinya dan melaksanakan wewenang dan fungsinya sebagaimana ditetapkan oleh Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran memberi wewenang kepada Syahbandar untuk 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. Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas:

- a. mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- b. mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;

- c. mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- d. mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
- e. mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- f. mengawasi pemanduan;
- g. mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
- h. mengawasi pengisian bahan bakar;
- i. mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
- j. mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- k. mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
- l. melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- m. memimpin penanggulangan pencemaran dan
- n. pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
- o. mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

3. Pengawasan

Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia telah melakukan pelayaran dari Perairan Tanjung Balai menuju Port Klang Malaysia dan kembali ke Perairan Tanjung Balai. Proses perjalanan ini mulai dari perjalanan menuju Port Klang Malaysia, memuat barang, melakukan lego jangkar terlebih dahulu di perairan lampu putih dan kemudian melakukan perjalanan kembali ke Perairan Tanjung Balai memerlukan waktu lebih dari tiga bulan. Tentunya ada pengawasan yang dilakukan sepanjang perjalanan ini. Dan pengawasan itu seharusnya sudah memenuhi peraturan perundang-undangan terkait masalah pelayaran. Sehingga apabila ada petugas Patroli maka hal ini tidak mengakibatkan tersandung pada peristiwa pelanggaran hukum bagi pelayaran Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia tersebut yang dilakukan oleh terdakwa.

4. Petugas Patroli

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan,

didalam peraturan tersebut dinyatakan bahwa kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas IV rengat diberikan kewenangan untuk melakukan patroli dibawah bidang sub seksi keselamatan berlayar penjagaan dan patroli (KBPP), dalam melakukan penegakan hukum penyidikan tindak pidana pelayaran di lakukan oleh penyidik pegawai negeri sipil (PPNS). Berdasarkan fakta persidangan petugas Patroli melakukan pemeriksaan pada Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia dan tidak menemukan satu dokumenpun yang menjadi syarat dari suatu pelayaran, yaitu:

- a. Sertifikat Kebangsaan Kapal,
- b. Sertifikat Konstruksi Keselamatan Kapal Barang,
- c. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang,
- d. Sertifikat Radio Telekomunikasi,
- e. Sertifikat Nasional Pencegahan dan Pencemaran di Kapal,
- f. Pengawakan Kapal Minimum (Safe Manning),
- g. Surat Manivestasi,
- h. Surat PPKN, dan
- i. Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Keadaan ini apabila dihubungkan dengan pengawalan terhadap pelayaran Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia maka menimbulkan pertanyaan apakah dalam penerapan Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran ternyata telah terjadi ketidak patuhan terhadap undang-undang dan adanya tumpang tindih wewenang dan kekuasaan bagi petugas bidang pelayaran.Keadaan ini hendaknya memerlukan penyelidikan lebih lanjut.

5. Alat Bukti.

Petugas Patroli mengatakan tidak ada satu dokumenpun yang dimiliki terdakwa dalam melakukan pelayaran dengan menggunakan Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia namun berdasarkan dari kondisi yang dilihat dalam pertimbangan hakim dapat

disimpulkan bahwa Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/berbendera Indonesia tersebut tidak laik digunakan untuk pelayaran antar Negara, karena tidak memiliki persyaratan pelayaran.

Pertimbangan hakim dalam perkara pidana Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb tidak menjelaskan legalitas mengenai barang muatan yang terdapat dalam Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ .

6. Sanksi Pidana

Pasal 323 ayat (1) Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran menguraikan sanksi pidana berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar, yaitu Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah). Sanksi pidana ini berbeda dengan Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb dimana hakim menjatuhkan hukuman pada terdakwa, yaitu:

- a. Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa dengan pidana penjara Selama 1 (satu) tahun 8 (delapan) bulan penjara dengan dikurangi selama terdakwa berada dalam tahanan dan dengan perintah terdakwa tetap di tahan;
- b. Menjatuhkan denda sebesar Rp. 10.000.000.00 (sepuluh juta rupiah) subsidair 4 (empat) bulan kurungan;
- c. Menyatakan barang bukti berupa:
 - 1) 1(satu) buah Kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/berbendera Indonesia terbuat dari kayu bermeim pokok merk mithsubishi;
 - 2) 1 (satu) unit mesin pokok merek mithsubishi 8 (piston), 1 (satu) buah jangkar (peralatan Labuh);
 - 3) 1 (satu) unit mesin lampu merk *Dongfeng*;
 - 4) 3 (tiga) buah tangki minyak plastik;

Dipergunakan dalam perkara lain yaitu perkara Kebapeanan atas nama Terdakwa.

- c. Menetapkan agar terdakwa membayar biaya perkara sebesar RP. 2.000.- (dua ribu rupiah).

Putusan Hakim Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb tentu tidak sebanding dengan besarnya kenyataan polemik mengenai penerapan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagaimana yang diuraikan di atas. Dengan demikian hukuman pidana yang diberikan kepada terdakwa dalam Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb akan menimbulkan tidak terpenuhinya unsur keadilan dan terjadi ketidakpastian hukum terhadap Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran bagi pencari keadilan pada khususnya dan bagi masyarakat pada umumnya, serta tidak cukup menimbulkan rasa jera dan keinginan untuk menjadikan peraturan mengenai pelayaran sebagai hal yang sangat penting untuk dipelajari dan dipahami dalam pengangkutan laut.

Undang-Undang tentang Pelayaran yang memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim dapat diuraikan sebagai berikut:

1. pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas *cabotage* dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan;
2. Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, dalam Undang Undang ini diatur pula mengenai hipotek kapal. Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundang-undangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya;

3. pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proposional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan;
4. pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana.
5. keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam “*International Ship and Port Facility Security Code*”; dan
6. pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*”.²⁷

Empat unsur utama dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tersebut apabila dapat diimplementasikan dengan benar maka tidak akan ada pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berdasarkan ketidak patuhan ataupun kurangnya pengetahuan mengenai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan peraturan yang terkait dengan angkutan laut.

Dasar hukum pemberian putusan hakim menurut Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman terkait Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb, yaitu:

1. Pasal 1 ayat (1); Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan Kekuasaan Kehakiman adalah kekuasaan negara yang merdeka untuk

²⁷ Jocioabang. “*Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*” Melalui <https://www.jogloabang.com/pustaka/uu-17-2008-pelayaran>, diakses 14 November 2019.

menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, demi terselenggaranya Negara Hukum Republik Indonesia.

2. Pasal 2 ayat (1); Peradilan dilakukan "DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA".
3. Pasal 5
 - a. Ayat (1); Hakim dan hakim konstitusi wajib menggali, mengikuti, dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat.
 - b. Ayat (2); Hakim dan hakim konstitusi harus memiliki integritas dan kepribadian yang tidak tercela, jujur, adil, profesional, dan berpengalaman di bidang hukum.
3. Pasal 6
 - a. Ayat (1); Tidak seorang pun dapat dihadapkan di depan pengadilan, kecuali undang-undang menentukan lain.
 - b. Ayat (2); Tidak seorang pun dapat dijatuhi pidana, kecuali apabila pengadilan karena alat pembuktian yang sah menurut undang-undang, mendapat keyakinan bahwa seseorang yang dianggap dapat bertanggung jawab, telah bersalah atas perbuatan yang didakwakan atas dirinya.

Hukuman pidana yang diberikan hakim pada Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb menjatuhkan belumlah memenuhi memenuhi rasa keadilan dan belum memberi efek jera bagi terdakwa khususnya dan masyarakat pada umumnya untuk tidak melakukan pelanggaran pada tujuan peraturan yang dikehendaki Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.

C. Analisis Pertimbangan Hakim Pada tingkat Pengadilan Tinggi Terhadap Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn).

Pasal 1224 KUH Dagang menjelaskan bahwa pengangkut, bila cukup alasan, dapat dituntut untuk membayar ganti rugi, biaya dan bunga. Kalau dia dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan karena suatu peristiwa yang tidak dapat diduga terlebih dahulu serta tidak pula ada iktikad buruk padanya, kerugian tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya. Berdasarkan ketentuan ini maka yang harus bertanggung jawab terhadap kerugian barang angkutan dalam kapal adalah pengangkut, yaitu pengusaha/pemilik kapal bukan Nahkoda dan anak buah kapal karena Nahkoda dan anak buah kapal adalah pekerja/buruh dari pengusaha/pemilik kapal.²⁸ Berdasarkan analisa Pasal 1224 KUH Dagang maka terdakwa sebagai nahkoda tidak dapat diminta pertanggungjawabannya atas permasalahan barang angkutan di kapal.

Pasal 395 KUH Dagang merumuskan unsur perjanjian kerja laut, yaitu pekerjaan (*work*), *service* (pelayanan) dan *pay* (upah). Dalam membuat perjanjian kerja laut harus melalui cara-cara sebagai berikut:

1. Perjanjian diantara pengusaha kapal dengan nahkoda atau perwira kapal secara tertulis dengan ancaman kebatalan;
2. Perjanjian kerja ini harus dilakukan di hadapan pejabat pemerintah (Syahbandar).²⁹

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas maka terdakwa sebagai nahkoda dan pemilik kapal pada peristiwa yang terjadi dalam Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn dapat diduga telah secara bersama-sama melakukan pelanggaran terhadap pasal 395 KUH Dagang karena melakukan pelayaran tanpa Surat Ijin Berlayar. Namun menjadi pertanyaan dalam peristiwa yang terdapat pada Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn tersebut adalah mengapa kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/berbendera Indonesia dapat melakukan pelayaran dari perairan Tanjung Balai menuju Port Klang Malaysia dan kembali ke perairan Tanjung Balai dalam

²⁸ Zaeni Asyhadie, *Op.Cit.*, halaman 187

²⁹ Ida Nadirah, “Buku Ajar. Hukum Dagang Dan Bisnis Indonesia,” Medan, Ratu Jaya, 2017, halaman 225.

kurun waktu tiga bulan. Tentunya kinerja Syahbandar sangat diragukan dalam hal ini. Terdapat dugaan bahwa nahkoda kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia telah dengan sengaja tidak memiliki Surat Perjanjian Berlayar yang diterbitkan Syahbandar dikarenakan nahkoda kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia menyelundupkan barang-barang ilegal dan hal ini merupakan tindak pidana. Peristiwa ini telah nyata memenuhi unsur tindak pidana pasal 323 ayat 1 juncto pasal 219 ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, yaitu pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000.000.- (enam ratus juta rupiah). Namun bagaimana apabila Surat Ijin Berlayar yang tidak dimiliki oleh seorang nahkoda disebabkan hambatan akibat kelambanan kinerja atau prosedur panjang yang harus dilalui nahkoda dalam perolehan Surat Ijin Berlayar dari Syahbandar atau Dinas Perhubungan itu sendiri. Beberapa informasi yang diperoleh dari berita via internet diketahui, diantaranya yaitu ternyata terdapat belasan tahun nahkoda di Kuala Tungkal berlayar tanpa Surat Ijin Berlayar dari Dinas Perhubungan setempat padahal mereka sudah memenuhi persyaratan perolehan Surat Ijin Berlayar dimaksud. Bahkan untuk saat ini yang dipakai hanya Surat Mengetahui saja.³⁰

Pemidanaan kepada petindak harus diteliti dan dibuktikan yaitu:

1. Subyek harus sesuai dengan perumusan Undang-Undang;
2. Terdapat kesalahan pada petindak;
3. Tindakan itu bersifat melawan hukum;
4. Tindakan itu dilarang dan diancam dengan pidana oleh Undang-Undang;

³⁰ Darwin Sijabat, "Belasan Tahun Nahkoda di Kuala Tungkal Berlayar Tanpa Surat Ijin Berlayar dari Dinas Perhubungan setempat." Laporan Wartawan Tribunjambi.com diakses Senin 20 Desember 2021. Melalui <https://www.tribunnews.com/regional/2018/11/20/sejumlah-nakhoda-di-tungkal-berlayar-tanpa-surat-izin>.

5. Dan dilakukannya tindakan itu sesuai dengan tempat, waktu dan keadaan- keadaan lainnya yang ditentukan dalam Undang-Undang.³¹

Terdakwa sebagai Nahkoda kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia dalam perkara putusan Pengadilan Negeri Tanjung Balai Nomor 243/Pid.Sus/2018/PN Tjb tidak dijelaskan apakah nahkoda tersebut memiliki sertifikat sebagai nahkoda dan juga tidak diuraikan penelusuran yang dapat membuktikan mengapa nahkoda kapal KM. Fortuna GT. 84 Nomor 240/PPI/ berbendera Indonesia tersebut tidak memiliki Surat Ijin Berlayar. Artinya ada kemungkinan bahwa terdakwa bukanlah seorang nahkoda melainkan anak buah kapal dan/atau Surat Ijin Berlayar memang tidak dikeluarkan pihak Syahbandar atau Dinas Perhubungan karena prosedur kinerja yang lamban. Dengan demikian maka kesalahan pada petindak dan unsur melawan hukum masih belum dapat dibuktikan dalam perkara ini.

Majelis Hakim tingkat banding setelah mempelajari dan mencermati dengan seksama berkas perkara secara keseluruhan, salinan resmi putusan Pengadilan Negeri Tanjung Balai Nomor 243/Pid.Sus/2018/PN Tjb dan memori banding dari Jaksa Penuntut Umum dan Penasihat Hukum Terdakwa berpendapat sebagai berikut:

1. Menimbang, bahwa pertimbangan-pertimbangan dan putusan Majelis Hakim tingkat pertama yang menyatakan Terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “ Berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar “ sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) dalam dakwaan *alternatif* pertama, menurut Majelis Hakim tingkat banding telah tepat dan benar, karena pertimbangan-pertimbangan tersebut telah berdasarkan fakta-fakta hukum yang Perkara No 1094/Pid.Sus/2018/PT MDN diperoleh dipersidangan dari alat-alat bukti yang diajukan oleh Jaksa Penuntut Umum dipersidangan, oleh karena itu Majelis Hakim tingkat banding dapat menyetujui dan

³¹ S.R.Sianturi, “Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya,” Jakarta, Babinkum TNI, 2017, halaman. 120.

mengambil alih pertimbangan-pertimbangan Majelis Hakim tingkat pertama.

1. Pertimbangan-pertimbangan Majelis Hakim tingkat banding sendiri dalam mengadili perkara *a quo* dalam tingkat banding kecuali tentang penjatuhan pidana yang dipandang masih terlalu berat dan harus dirubah sekedar mengenai lamanya pidana yang dijatuhkan, dengan pertimbangan bahwa Terdakwa telah bersalah melakukan tindak pidana ” Berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) ” hal tersebut tidaklah mutlak menjadi tanggung jawab Terdakwa sebagai Nakhoda Kapal, namun juga pemilik Kapal serta Agen dari perusahaan (orang yang mengurus Administrasi pelayaran) keinstitusi-institusi yang berwenang, sehingga putusan Hakim tingkat pertama haruslah dirubah sekedar lamanya pidana yang dijatuhkan dan amar selengkapnyanya seperti tersebut dibawah ini;
2. Menimbang, bahwa Majelis Hakim tingkat banding setelah membaca dan meneliti ternyata tidak ada hal-hal baru yang perlu dipertimbangkan dalam memori banding yang diajukan oleh Penuntut Umum dan Penasihat Hukum Terdakwa karena semuanya telah dipertimbangkan oleh Majelis Hakim tingkat pertama. Sehingga memori banding yang diajukan Penuntut Umum dan Penasihat Hukum Terdakwa tersebut haruslah dikesampingkan;
3. Menimbang bahwa oleh karena Terdakwa telah ditahan selama pemeriksaan perkara dalam Pengadilan tingkat pertama, maka cukup alasan bagi Majelis Hakim Tingkat Banding untuk tetap memerintahkan agar Terdakwa tetap ditahan sampai perkara ini mendapat putusan yang berkekuatan hukum tetap; Menimbang, bahwa karena Terdakwa dijatuhi pidana, maka tahanan yang telah dijalani oleh Terdakwa akan dikurangkan sepenuhnya dengan lamanya Terdakwa ditahan; Menimbang, bahwa Terdakwa telah dinyatakan bersalah dan dijatuhi pidana, maka kepadanya dibebani untuk membayar biaya perkara dalam

kedua tingkat peradilan, yang dalam tingkat banding besarnya sebagaimana tersebut dalam putusan nanti;

4. Mengingat dan memperhatikan, Pasal 323 ayat (1) jo Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan, maka Majelis Hakim tingkat banding mengadili:
 - a. Menerima permintaan banding dari Penasihat Hukum Terdakwa dan Penuntut Umum; - Memperbaiki putusan Pengadilan Negeri Tanjung Balai Nomor 243/Pid.Sus/2018/PN Tjb yang dimintakan banding tersebut sekedar mengenai lamanya pidana yang dijatuhkan, sehingga amar selengkapannya sebagai berikut :
 - 1) Menyatakan Terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “ Berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar“;
 - 2) Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan dan denda sejumlah Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan;
 - 3) Menyatakan tahanan yang dijalani oleh terdakwa dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan;
 - 4) Menyatakan agar Terdakwa tetap berada dalam tahanan;
 - 5) Menetapkan barang bukti berupa:
 - a. 1 (satu) buah Kapal KM. Fortuna GT. 84 No. 240/Ppi berbendera Indonesia terbuat dari kayu bermesin pokok merk Mitsubishi;
 - b. 1 (satu) unit mesin pokok merk Mitsubishi 8 (delapan) piston;
 - c. 1 (satu) buah jangkar (peralatan labuh);

- d. 1 unit mesin merk dongfeng;
- e. 3 (tiga) buah tangki minyak plastik; Dipergunakan dalam perkara lain yaitu perkara Kepabeanan atas nama Terdakwa Suhairi;
- f. Membebankan biaya perkara kepada Terdakwa sebesar Rp.2.000,00,- (dua ribu rupiah);

Putusan hakim tingkat banding pada Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn) belum dapat memenuhi rasa keadilan bagi terdakwa khususnya dan terhadap masyarakat pada umumnya. Pasal 342 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal. Sementara pada persidangan dibuktikan bahwa terdakwa hanyalah Anak Buah Kapal (ABK) maka dalam hal ini seharusnya terdakwa tidak dapat dipersalahkan melakukan pelayaran tanpa Surat Ijin Berlayar.

Pasal 145 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tegas mengatur bahwa dilarang memperkerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan. 'Disijil', berarti dimasukan dalam buku daftar awak kapal yang disebut buku sijil dimana berisi daftar awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatan dan tanggal naik turunnya yang disahkan oleh Syahbandar. Pemilik kapal telah sengaja memperkerjakan Anak Buah Kapal yang tidak memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi yang ditetapkan dalam regulasi baik regulasi tingkat nasional maupun internasional. Pemilik terancam dipidana penjara paling lama dua tahun dan denda paling banyak Rp 300.000.000.- (tiga ratus juta rupiah).

Hakim telah memutuskan perkara pidana ini tidak sesuai dengan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman, yaitu:

1. Ayat (1); Hakim dan hakim konstitusi wajib menggali, mengikuti, dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat.
2. Ayat (2); Hakim dan hakim konstitusi harus memiliki integritas dan kepribadian yang tidak tercela, jujur, adil, profesional, dan berpengalaman di bidang hukum.

Undang-undang selalu menempatkan keyakinan hakim sebagai suatu kunci terakhir dalam pemeriksaan pengadilan di persidangan. Keyakinan hakim diletakkan oleh pembuat undang-undang di tingkat teratas. Untuk mendukung dan menguatkan alat bukti yang sah sebagaimana tersebut dalam Pasal 184 ayat (1) KUHP, dan untuk memperoleh keyakinan hakim atas kesalahan yang didakwakan Jaksa Penuntut Umum kepada terdakwa, maka disinilah letak pentingnya alat bukti.³² Psikologi memegang peranan penting terhadap alat bukti. Pada umumnya manusia takut menerima pidana. Dan walaupun dalam hatinya terbenih keinginan menerangkan keadaan yang sebenarnya, karena takut menerima pidana itu, sehingga pidana pada umumnya menhianati hati nuraninya sendiri.³³

Berdasarkan uraian di atas maka dapat dipahami bahwa terjadi kekeliruan Hakim dalam memberi keputusan pada Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn). Penulis berpendapat bahwa terdakwa dapat melakukan upaya Kasasi untuk memperoleh keadilan.

Syahbandar diharapkan teliti dalam melakukan pemeriksaan dokumen untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan mengingat Indonesia merupakan Negara kepulauan bahwa kapal merupakan salah satu transportasi yang sangat intim untuk kepentingan umum. Di sisi lain Pemerintah juga diharapkan dapat meningkatkan sumber daya manusia dan sosialisasi peraturan perundang-undangan khusus dalam bidang transportasi angkutan laut serta

³² Ratna Nurul, 2020, *Barang Bukti Dalam Proses Pidana*, Jakarta: Sinar Grafika, halaman 17-18.

³³ Jur. Andi Hamzah, 2016, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, halaman 282.

meningkatkan kedisiplinan kinerja penegak hukum agar maksud, kehendak dan tujuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dapat terpenuhi secara maksimal. Pertimbangan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan system transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Salah satunya adalah transportasi kapal.

Hukum dapat mencapai tujuannya apabila dapat menyeimbangkan antara kepastian hukum dan keadilan, atau keserasian antara kepastian yang bersifat umum atau objek dan penerapan keadilan secara khusus yang bersifat subjektif.³⁴

Terselenggaranya *good governance* merupakan prasyarat bagi setiap pemerintahan untuk mewujudkan aspirasi masyarakat dan mencapai tujuan serta cita-sita bangsa bernegara. Dalam rangka itu diperlukan pengembangan dan penerapan system pertanggungjawaban yang tepat, jelas dan legitimate, sehingga penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dapat berlangsung secara berdaya guna, berhasil guna, bersih dan bertanggung jawab, serta bebas dari korupsi, kolusi dan nepotisme.³⁵ Penegak hukum di dalam proses penegakan hukum seharusnya dapat menerapkan dua pola yang merupakan pasangan, yakni pola isolasi dan pola integrasi. Pola-pola tersebut merupakan titik-titik ekstrim sehingga penegak hukum bergerak antara kedua titik ekstrim tersebut. Artinya, kedua pola tersebut memberikan batas-batas sampai sejauh mana kontribusi penegak hukum bagi kesejahteraan masyarakat.³⁶

³⁴ Purnama, I Ketut Adi, *Hukum Kepolisian. Sejarah Dan Peran POLRI Dalam Penegakan Hukum Serta Perlindungan HAM*. PT. Rafika Aditama, Bandung, 2018, h, 72.

³⁵ Sedarmayanti, 2017, *Good Governance (Kepemerintahan Yang Baik) Bagian ke dua. Membangun Sistem Manajemen Kinerja Guna Meningkatkan Produktifitas Menuju Good Governance (Kepemerintahan yang Baik)*, Bandung: Mandar Maju, halaman 10.

³⁶ Soerjono Soekanto, 2016, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: PT. Grafindo Persada, halaman 29-70.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan tersebut di atas maka dapat disimpulkan sebagai berikut;

1. ketentuan syarat-syarat pelayaran di Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah memiliki Sertifikat Kebangsaan Kapal, Sertifikat Konstruksi Keselamatan Kapal Barang, Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang, Sertifikat Radio Telekomunikasi, Sertifikat Nasional Pencegahan dan Pencemaran di Kapal, Pengawakan Kapal Minimum (Safe Manning), Surat Manivestasi, Surat PPKN, dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Adapun Surat Persetujuan Berlayar diperoleh dari Syahbandar.
2. Putusan Hakim pada Putusan Nomor 243/pid.Sus/2018/PN.Tjb Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa dengan pidana penjara Selama 1 (satu) tahun 8 (delapan) bulan penjara dengan dikurangi selama terdakwa berada dalam tahanan dan dengan perintah terdakwa tetap di tahan dan menjatuhkan denda sebesar Rp. 10.000.000.00 (sepuluh juta rupiah) subsidair 4 (empat) bulan kurungan. Putusan ini tidak memenuhi unsur keadilan karena ternyata dalam pembuktian ditemui fakta bahwa terdakwa bukanlah seorang nahkoda melainkan Anak Buah Kapal.
3. Putusan hakim tingkat banding pada Putusan Nomor 1094/pid.Sus/2018/PT.Mdn) tidak dapat memenuhi rasa keadilan bagi terdakwa khususnya dan terhadap masyarakat pada umumnya. Hakim telah memutuskan perkara pidana ini tidak sesuai dengan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Hakim.

B. Saran

1. Sebaiknya Pemerintah menetapkan peraturan yang ketat mengenai kekuasaan dan wewenang aparat penegakan angkutan laut agar tidak terjadi tumpang tindih kekuasaan dan wewenang dalam melaksanakan tugasnya masing-masing.
2. Perlu adanya peningkatan sosialisasi mengenai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan peraturan pendukungnya agar menimbulkan kesadaran dan kepatuhan terhadap masyarakat yang berkecimpung dalam bidang angkutan laut.
3. Sebaiknya hakim benar-benar mempertimbangkan dasar –dasar keputusan dalam mengadili suatu perkara pidana agar dapat menimbulkan efek jera bagi para pelaku khususnya dan masyarakat umumnya.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Adami Chazawi.2018. *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I. Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-Teori Pemidanaan, Dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Grafindo Persada.
- Andi Hamah. 2020. *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia dari Retrubusi Ke Reformasi*. Jakarta: PT.Pradnya Paramita.
- E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi. 2020. *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya*. Jakarta: Storia Grafika.
- Ida Hanifah dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan. Pustaka Prima.
- I Ketut Adi Purnama. *Hukum Kepolisian. Sejarah Dan Peran POLRI Dalam Penegakan Hukum Serta Perlindungan HAM*. PT. Rafika Aditama, Bandung.2018.
- Jur. Andi Hamzah. 2016. *Hukum Acara Pidana Indonesia*. Jakarta. Sinar Grafika.
- Lasse, 2016, *Manajemen Kepelabuhan. Edisi Kedua*, Jakarta; PT. RajaGrafindo
- Lasse. 2020. *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Lexy J. Moleong. 2017. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. 2017. Bandung.Rosda.
- Ratna Nurul. 2020. *Barang Bukti Dalam Proses Pidana*. Jakarta. Sinar Grafika.
- Ryan Firdiansyah dan Bambang Soekarsono, 2016. *Pengantar Kepeabeanan. Imigrasi dan Karantina*. Jakarta. Mitra Wacana Media.
- Romli Atmasasmita. 2018. *Teori Dan Kapita Selekt Kriminologi*. Bandung. PT. Rafika Aditama.
- Sedarmayanti. 2017. *Good Governance (Kepemerintahan Yang Baik) Bagian ke dua. Membangun Sistem Manajemen Kinerja Gua*

Meningkatkan Prodiktifitas Menuju Good Governance (Kepemerintahan yang Baik). Bandung. Mandar Maju.

Sentosa Sembiring. *Hukum Pengangkutan Laut*. Bandung: Nuansa Aulia. 2019.

Soerjono Soekanto. 2016. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta. PT. Grafindo Persada.

Soerjono Soekanto. 2018. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta. UI Press.

S.R.Sianturi. “Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya,” Jakarta, Babinkum TNI. 2017.

Teguh Prasetyo. 2020, *Hukum Pdana Edisi Revisi*. Jakarta: PT. Grafindo Persada.

Zaeni Asyhadie. 2019, *Hukum Bisnis. Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia*. Jakarta: PT. Grafindo Persada.

B. Artikel, Makalah, Jurnal Dan Karya Ilmiah

Darwin Sijabat, “*Belasan Tahun Nakhoda di Kuala Tungkal Berlayar Tanpa Surat Ijin Berlayar dari Dinas Perhubungan setempat.*” Laporan Wartawan Tribunjambi.com diakses Senin 20 Desember 2021.Melalui

<https://www.tribunnews.com/regional/2018/11/20/sejumlah-nakhoda-di-tungkal-berlayar-tanpa-surat-izin>.

Ignasius Jonan. Menteri Perhubungan Republik Indonesia., *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Ijin Berlayar*. Berita Republik Indonesia. No.1913, 2014.Melalui

https://etd.unsyiah.ac.id/index.php?p=show_detail&id=30643.

Marzuki, Kepala Humas Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Perak Surabaya.”*Jendela Informasi & Ilmu.*” suarahukum.Com. melalui <https://suarahukum.com/baca/proses-mengurus-penerbitan-surat-persetujuan-berlayar>.

Rizki Annisa Audina. NPM 1406200137.2018. “Penegakan hukum Terhadap Pelaku Pungutan Liar Pengurusan Surat Izin Berlayar (Studi Pada Kantor Kesyabandara dan otoritas Pelabuhan Sibolga).” Skripsi Fakultas Syariah Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Tahun

Artikel. “*Pengertian Hukum*”. Hukumku.com. <https://jdih-dprd.bangkaselatankab.go.id/publikasi/detail/2-pengertian-hukum>.

Satria Ramadhan. 2016. “*Penyidikan Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar Oleh Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Rengat Berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*”. Melalui <https://media.neliti.com/media/publications/187722-ID-penyidikan-tindak-pidana-tanpa-surat-per.pdf>.

Sonhaji. 2018. “*Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar*”. *Administrative Law & Governance Journal* Vol. 1 Edisi 3 Agustus 2018 ISSN 2621 – 2781 Online, <ile:///C:/Users/asus/Downloads/3809-11367-1-SM.pdf>.

Zulfahmi. NPM 1103101010144. 2017. “*Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Perikanan Yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar (Suatu Penelitian DI Kepolisian Perairan Aceh)*.” Skripsi. Fakultas Hukum Universitas Syah Kuala Darussalam. Banda Aceh.

C. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar 1945.

Kitap Undang-Undang Hukum Pidana.

Kitap Undang-Undang Hukum Acara Pidana, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang dan kendaraan Angkutan Penyebrangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang dan kendaraan Angkutan Penyebrangan.

D. Internet

Jocloabang. “*Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*” Melalui <https://www.jogloabang.com/pustaka/uu-17-2008-pelayaran>, diakses 14 November 2019.

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Ulu Siau. “*Fungsi, Tugas dan Kewenangan*”. Melalui

Syahbandar<https://www.pelabuhanulusiau.com/fungsi-tugas-dan-kewenangan-syahbandar/>, diakses Kamis 9 September 2012.

Kepala Humas Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Perak Surabaya, Marzuki SH, "*Jendela Informasi & Ilmu.*" suarahukum.com. melalui <https://suarahukum.com/baca/proses-mengurus-penerbitan-surat-persetujuan-berlayar>.