



PENEGAKAN HUKUM PIDANA BERLAYAR TANPA IZIN DAN SURAT PERSETUJUAN DARI SYAHBANDAR DAN OTORITAS PELABUHAN KENDARI (Suatu Studi di Kantor Syahbandar Kota Kendari)

Ld. Risman Ridwan, Muhammad Tahir, Niken Yulian Yusuf

Fakultas Hukum Universitas Sulawesi Tenggara

ARTICLE INFO

Keywords:

Approval Letter, Criminal Law, Port Master And Port Authority of Kendari, Port Master Office of Kendari City, Sailing Without Permit.

e-mail:

rismanridwan@gmail.com

Corresponding Author:

Ld. Risman Ridwan

Received:10/03/2024

Accepted:01/06/2024

Published:31/10/2024



ABSTRACT

Research objectives (1). To find out the procedures from the perspective of positive law of the Harbor Master's Office and Kendari Port Authority in investigating criminal acts without a sailing permit in the Kendari Sea Area 2). To find out the obstacles faced by investigators of the Harbor Master's Office and Kendari Port Authority in carrying out efforts to investigate criminal acts without a sailing permit in the Kendari Sea Area. The research was carried out in This research was carried out at the Harbor Master of Kendari City. This was carried out by reviewing the scene of the crime of sailing without a permit. Research Results 1) The role of Civil Servant Investigators (PPNS) at the Harbormaster and Port Authority Office of Kendari in handling criminal acts of sailing without a sailing permit in Kendari waters is not optimal due to the lack of quality of Human Resources of law enforcement officers (PPNS) at the Harbormaster and Port Authority Office of Kendari. 2) The obstacles of Civil Servant Investigators (PPNS) at the Harbormaster and Port Authority Office of Kendari in cases of criminal acts of sailing without a sailing permit in Kendari waters are: a. Facilities and Amenities Factors b. Weak Coordination between law enforcers.

I. PENDAHULUAN

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

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

Ada berbagai aspek yang wajib diperhatikan untuk keamanan kapal, disamping memberikan pelayanan dalam pelayaran nasional ataupun internasional. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pada intinya menyajikan hal yang berkaitan dengan komponen kelaiklautan kapal yang mana kapal itu wajib melengkapi berbagai syarat seperti keamanan kapal, perlindungan polusi lautan dari kapal, batas muatan, pengawakan, polusi, keselamatan penumpang serta ketentraman awak kapal, kedudukan kapal menurut hukum, pengelolaan keamanan serta keselamatan kapal bilamana berlayar diperairan khusus. Demi menjaga keselamatan kapal maka dilakukan pengontrolan mulai dari kapal dirancang bangun, dibuat, hingga kapal sudah tidak dipakai kembali. Peman hingga kapal sudah tidak dipakai kembali. Pemantauan tersebut dijalankan oleh pemerintah, dimana pejabat berwenang yang telah ditunjuk memiliki kewenangan penuh untuk melakukan serta melaksanakan pemantauan terhadap pemenuhan ketetapan peraturan perundang-undangan tersebut guna melindungi keamanan serta keselamatan pelayaran. Pejabat yang memiliki kewenangan tersebut ialah Syahbandar.

Mengacu pada Pasal 207 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Maka Syahbandar menjalankan tugas untuk menjaga keamanan serta keselamatan pelayaran meliputi pemantauan, penegakan hukum serta pelaksanaan di bidang angkutan di perairan kepelabuhan serta pengamanan zona maritime di pelabuhan. Didalam menjalankan pemantauan keselamatan pelayaran, digunakan metode pengamatan Nautis, Radio serta Teknis dan juga melaksanakan berbagai pengujian pada segenap kualifikasi atas keselamatan kapal dengan tujuan diterbitkannya sertifikat kapal untuk memenuhi komponen kelaiklautan kapal, yakni kondisi kapal yang telah mencapai persyaratan antisipasi pencemaran perairan dari kapal, keselamatan kapal, garis muat, pengawakan, kesehatan penumpang serta ketentraman awak kapal, manajemen keamanan serta keselamatan kapal bilamana berlayar diperairan khusus serta status hukum kapal. Aspek kelaiklautan kapal salah satunya yakni keselamatan kapal. Keselamatan kapal merupakan kondisi kapal yang sudah mencukupi kualifikasi konstruksi, peralatan, stabilitas, ruangan kelistrikan serta permesinan, tata rangkaian dan perlengkapan mencakup elektronik kapal, perlengkapan alat penolong serta radio, yang diyakinkan dengan sertifikat pasca dilaksanakan pengujian serta pemantauan oleh Surveyor, dan pada pelaksanaannya dijalankan oleh Marine Inspector.

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

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tindak Pidana Pelayaran

1. Pengertian Pelayaran dan Kegiatan Pelayaran

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan paling luas didunia. Laut yang terdapat antara segenap pulau di indonesia tidak menjadi komponen yang memisahkan, sebaliknya hal tersebut ialah faktor penentu didalam menciptakan kepulauan nusantara menjadi satu kesatuan sosial, ekonomi, budaya dan politik serta penjagaan kedamaian yang perwujudannya dilaksanakan dalam

kegiatan pelayaran. Alhasil laut tak bisa dipisahkan dari daratan, sebab keduanya termasuk dalam sebuah kesatuan yang utuh.

Pelayaran di Indonesia di kontrol serta diatur oleh pemerintah serta dibina oleh negara dalam bentuk komponen pengelolaan, monitoring serta pengaturan. Bentuk komponen pengaturan ini selanjutnya dijadikan landasan hukum dilaksanakannya pelayaran. Landasan hukum tentang pelayaran di Indonesia tercantum dalam UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UUP), dan KUHD Buku II, dimana pada Bab V menjelaskan tentang perjanjian carter kapal, Buku II Bab V A mengenai pengangkutan barang, Buku II Bab V B mengenai pengangkutan penumpang.

2. Keselamatan pelayaran

SOLAS 1960. Sejak saat itu, peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti: Desain konstruksi kapal, Permesinan dan instalasi listrik, Pencegah kebakaran, Alat-alat keselamatan, Alat komunikasi dan keselamatan navigasi. Adapun, usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, yang dilakukan secara berturut-turut pada 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun, usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara internasional kurang berjalan sesuai dengan yang diharapkan, terutama karena hambatan prosedural, yaitu: diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, ternyata sulit dicapai pada waktu yang diharapkan. Selanjutnya, pada rentang 1974, dibuat konvensi baru SOLAS 1974, yakni pada setiap amandemen diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan dari 1/3 jumlah negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia. Hal tersebut selaras dengan kecelakaan tanker yang terjadi secara beruntun pada 1976 dan 1977, sehingga, atas 25 prakarsa Presiden Amerika Serikat, Jimmy Carter, diadakan konperensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 agar perlindungan terhadap keselamatan maritim dapat menjadi lebih efektif. Selanjutnya, pada 1978, dikeluarkan konvensi baru khusus untuk tanker yang dikenal dengan nama "Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP 1978)" merupakan penyempurnaan dari SOLAS 1974, dengan lebih menekankan pada perencanaan atau desain serta penambahan peralatan untuk tujuan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran perairan. Kemudian diikuti dengan tambahan peraturan pada 1981 dan 1983 yang diberlakukan September 1984 dan Juli 1986. Adapun, peraturan baru Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) 1990 adalah merupakan perubahan mendasar yang dilakukan IMO pada sistem komunikasi maritim dengan memanfaatkan kemajuan teknologi di bidang komunikasi, seperti satelit dan akan diberlakukan secara bertahap dari 2021-2024. Sementara, konsep dasar Badan SAR di darat dan kapal-kapal yang mendapatkan berita kecelakaan kapal (vessel in distress) akan segera disiagakan agar dapat membantu melakukan koordinasi pelaksanaan operasi SAR.

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

- a. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan serta keamanan dan keselamatannya.
- b. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik tenaga angin atau ditunda, termasuk dengan kendaraan yang 26 berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- c. Perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-undang Nomor 4 Prp. 1960 tentang Perairan Indonesia Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the law of the sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang hukum laut), serta perairan daratan.

- d. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- e. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
- f. Sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
- g. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.
- h. Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air yang bersifat khusus

3. Pengertian kapal

Berdasarkan pasal 309 KUHD dijelaskan terkait definisi kapal yang intinya bahwa kapal merupakan seluruh perahu dengan nama serta bentuk apapun. Terkecuali jika ditetapkan ataupun disepakati dalam hal lain, maka kapal dinilai termasuk dalam alat perlengkapan. Sedangkan pada Pasal 309 ayat (3) KUHD yang intinya menjelaskan jika alat yang dimaksud tersebut tidak merupakan komponen dari kapal yang dimaksud, akan tetapi digunakan untuk seterusnya bersama dengan kapal. Sementara itu bagian kapal yang dimaksud ialah beberapa bangunan yang menyatu dengan kerangka kapal.

Definisi kapal hanya mencakup badan kapal saja, tidak mencakup mesin penggerak ataupun mesin kapal serta peralatan lainnya yang berada didalam kapal, yang membuat kapal dapat berlayar. Apabila dilihat dari ketetapan dalam Pasal 309 ayat (3) KUHD yang intinya menyajikan bahwa mesin kapal dapat dikategorikan dalam kelompok alat perkakas kapal, karena jika mesin tersebut diangkat, kapal tidak akan rusak. Kemudian pada pasal 310 KUHD memberikan penjelasan 28 mengenai definisi kapal laut yaitu: "kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu".

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

4. Pelabuhan

Pada uraian sebelumnya telah dipaparkan bahwa pelayaran juga berhubungan erat dengan kegiatan kepelabuhan. Terkait definisi kepelabuhan ini tercantum dalam 29 pasal 1 angka 14 UUP yakni kepelabuhan merupakan keseluruhan yang terkait dengan fungsi pelabuhan dalam melaksanakan lalu lintas kapan, agar kapal maupun penumpang dapat lancar, aman, serta tertib dalam melintasi lau. Penumpang maupun barang juga perlu memperhatikan keselamatan serta keamanan pelayaran, tepat untuk berpindah, beserta moda yang mendukung ekonomi nasional didalam tata ruang wilayah.

5. Kelaiklautan kapal

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

Agar dapat diterbitkannya sertifikat laik laut untuk suatu kapal, maka langkah awal yang ditempuh yakni pengelompokkan kapal sebagai kapal laut mengacu pada bentuk, berat serta kelengkapannya. Pengukuran itu dilaksanakan oleh pejabat negara yang berkuasa untuk menetapkan tonase kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Mengacu pada hasil yang sudah diukur, maka berdasarkan ketentuan pasal 155 ayat (3) UUP yang intinya menguraikan terkait dikeluarkannya Surat ukur bagi kapal dengan berat isi kotor tidak lebih GT 7. Kemudian kapal yang sudah diamati pengukurannya, segera didaftarkan di Dirjen Perhubungan Laut, dan pendaftaran dilaksanakan oleh pejabat yang mendaftarkan maupun yang mencatat batik nama kapal 30 (pasal 159 ayat (2) UUP). Pendaftarannya melalui kantor Syahbandar di daerah setempat. Kapal yang sudah didaftarkan mengalami perubahan status hukum yang awalnya benda bergerak menjadi benda tetap. Maka dari itu kepada kapal dapat dibebani hipotik mengacu pada Pasal 60 UUP. Dalam pasal 314 ayat (3) KUHD juga dikemukakan jika terhadap berbagai kapal yang didaftarkan ketika registrasi kapal, kapal dalam pembangunan serta berbagai porsi pada berbagai, juga berbagai porsi atas kapal ketika sedang berada pada tahapan pembangunan serupa itu, bisa dikenai hipotik. Jika kapal terbukti sudah didaftarkan ialah akan menerima surat tanda pendaftaran. Selanjutnya pada badan kapal diberi Tanda Selar yakni tanda yang diterapkan di badan kapal di sisi yang bisa dilihat secara jelas dari luar dengan tanda adanya besi yang terbakar, supaya tanda yang dimaksud tidak cepat menghilang. Makna dari “tanda selar” sendiri adalah serangkaian angka serta huruf yang terdiri dari GT, angka yang memperlihatkan nomor surat ukur, besarnya tonase kotor, serta kode perhitungan dari pelabuhan yang mengeluarkan surat ukur tersebut.

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

1. Surat Laut.
2. Pas kapal
3. Surat laut sementara

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

Sertifikat laik laut (Seaworthy) memiliki arti yang amat penting untuk seorang nahkoda yaitu sebagai jaminan keselamatan kapal, sementara itu untuk pemilik kapal (pengangkut) adalah sebagai landasan guna mempercepat dalam proses mengasuransikan kapal (casco insurance).

Panduan terkait pelaksanaan pengujian mengenai keselamatan kapal penumpang dan kapal barang tercantum didalam International Convention on Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS Convention)

6. Pengertian Kelaiklautan

Kelaiklautan kapal diatur secara tegas dalam Pasal 1 ayat (10) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menjelaskan “Kelaikan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar diperairan tertentu.

7. Asas Asas dan Tujuan Pelayaran

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

8. Jenis-Jenis Kegiatan Pelayaran

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

a. Pelayaran Dalam Negeri

1. Pelayaran Nusantara, yakni pelayaran digunakan dalam menjalankan usaha mengangkut barang maupun manusia dengan tidak memperhitungkan arah yang dilewati, satu serta lainnya, dengan memperhatikan syarat dan ketentuan yang sudah ditetapkan.
2. Pelayaran Lokal, merupakan pelayaran yang dipakai dalam menjalankan usaha untuk mengangkut barang maupun orang pada pelabuhan, yang difokuskan dalam membantu aktivitas pelayaran nasional serta pelayaran luar negeri dengan menggunakan berbagai kapal dengan ukuran tidak melebihi dari 500m³.

b. Pelayaran Luar Negeri

1. Pelayaran Samudera Dekat, yakni pelayaran yang dilaksanakan pada berbagai pelabuhan di negara asing lainnya yang tak melampaui batasan 300 mil laut terhitung dari pelabuhan paling luar Indonesia, dan tidak memperhitungkan jurusan.
2. Pelayaran Samudera, yakni pelayaran dari serta keluar negara yang tidak termasuk dalam pelayaran samudera dekat.

- c. Pelayaran Khusus, yakni pelayaran luar serta pada negeri dengan memakai berbagai kapal yang mengangkut muatan tertentu guna pengangkutan hasil pertambangan, industri serta hasil usaha lain yang sifatnya tertentu. pada Pasal 6 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, aktivitas pelayaran dibedakan mengacu pada jenis angkutan yang digunakan di perairan,

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

- a. Berdasarkan luasnya wilayah operasi kapal Menurut luas wilayah operasi kapal, maka diketahui ada beberapa bentuk usaha pelayaran, yakni:
 1. Pelayaran lokal, adalah usaha pelayaran yang berfokus berada didalam perbatasan daerah ataupun lokal khusus, pada satu atau dua provinsi yang ada didalam batas Indonesia.
 2. Pelayaran pantai, adalah pelayaran antar pulau maupun pelayaran nusantara. Daerah operasional perusahaan termasuk semua perairan di Indonesia namun tak sampai menyebrang ke perairan negara tetangga ataupun internasional. Kaitannya dengan pelayaran nusantara ini, dapat dijelaskan mengenai adanya Pelayaran Rakyat, yakni pelayaran yang memakai perahu ataupun kapal rakyat, meliputi perahu-perahu layar, pinisi dan lain sebagainya. Pelayaran ini memiliki jam operasi yang tidak menentu, maknanya tidak ada pembatasan wilayah lokal ataupun pantai lokal, tetapi boleh beroperasi dimanapun diseluruh wilayah Indonesia.
 3. Pelayaran Samudera, adalah pelayaran yang bergerak berada didalam perairan internasional, beroperasi dari negara satu ke negara lain. Berkaitan dengan sifat operasi ini, banyak negara yang tak sama dalam hal ketetapan hukumnya hingga pengusaha pelayaran ini wajib memahami hukum serta berbagai konvensi internasional yang sudah ditetapkan.
- b. Berdasarkan sifat usaha pelayaran
Mengacu pada sifat usaha pelayaran dibagi menjadi 2 bentuk usaha pelayaran yakni sebagai berikut:
 - 1) Pelayaran tetap (Linier Service),
 - 2) Pelayaran tramp,

9. Sistem Manajemen Perusahaan

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

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

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

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

B. Tinjauan Tentang Syahbandar

1. Pengertian Syahbandar

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan mewakili kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan

pelayaran. Secara teknis dalam tubuh Kantor Syahbandar, dalam pelaksanaan tugas terdiri atas; urusan tata usaha, sub seksi kelaiklautan, sub seksi ketertiban dan patroli, yang diperkuat dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015

2. Tugas Syahbandar

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015 Pasal 2, menyatakan bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 208 ayat (1), Syahbandar memiliki tugas sebagai berikut :

- 1) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan.
- 2) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
- 3) Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
- 4) Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- 5) Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
- 6) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah barang berbahaya dan beracun.
- 7) Mengawasi pengisian bahan bakar.
- 8) Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- 9) Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
- 10) Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
- 11) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
- 12) Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
- 13) Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemanduan kebakaran di pelabuhan, dan
- 14) Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

3. Fungsi Syahbandar

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 207 ayat (1), menyatakan bahwa Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Dalam melaksanakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi internasional, Syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (Port Security Comitee), selain itu Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepolisian Republik Indonesia dan/atau Tentara Nasional Indonesia sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 212 ayat (1) dan (2)

Selanjutnya dalam melakukan tugasnya, Syahbandar memiliki fungsi sebagai berikut, yaitu :

- 1) Melaksanakan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 2) Melaksanakan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.

- 3) Melaksanakan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
- 4) Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan di pelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

4. Wewenang Syahbandar

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 209, menerangkan bahwa dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan, sebagai berikut :

- 1)Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintah di pelabuhan;
- 2)Memeriksa dan meyimpan surat, dokumen, warta kapal
- 3)Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- 4) Melakukan pemeriksaan kapal;
- 5)Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- 6)Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- 7)Menahan kapal atas perintah pengadilan;
- 8)Melaksanakan siji awak kapal

C. Pengertian Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan usaha dimana dalam hakikatnya ialah implementasi direksi yang berhubungan dengan penyusunan keputusan dengan fleksibel telah dikontrol oleh kaidah hukum, namun memiliki unsur penilaian personal. Apabila dilihat dari konsepsinya, pokok dari penegakan hukum dari aktivitas dalam menyelaraskan ikatan nilai yang duraikan pada kaidah yang menetap serta tindakan yang dijadikan wujud serangkaian penjelasan nilai pada tahapan akhir, dalam mewujudkan, melakukan pemeliharaan, serta menetapkan ketentraman didalam hidup.

Pada dasarnya di dalam pergaulan hidup manusia memiliki pemikiran khusus tentang apa yang baik serta buruk. Berbagai pemikiran itu dapat terwujud dalam berbagai pasangan tertentu, contohnya terdapat pasangan dengan nilai ketentraman, pasangan nilai kepentingan umum dan nilai kepentingan pribadi serta lainnya. Pada penegakan hukum pasangan dengan berbagai nilai itu harus diselaraskan. Pasangan nilai yang diselaraskan itu membutuhkan uraian konkret sebab nilai umumnya terbentuk abstrak. Penguraian dengan konkrit didalam pembentukan kaidah hukum, yang kemungkinan mencantumkan perintah larangan ataupun kemungkinan lainnya. Kaidah ini yang dijadikan sebagai panduan ataupun pedoman dalam menindaklanjuti nilai yang sesuai.

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

1. Kepastian Hukum (Rechtssicherheit) Hukum wajib dijalankan serta ditegakkan. Semua orang yang menginginkan adanya penetapan hukum untuk kejadian atau peristiwa konkrit. Bagaimana hukum yang berlaku harus dijalankan, dan sejatinya tidak boleh melakukan penyimpangan: fiat justicia et pereat mundus (walaupun dunia runtuh, hukum tetap perlu ditegakkan).

2. Manfaat (*zweckmassigkeit*) Masyarakat menginginkan hal bermanfaat pada upaya penegakan serta penerapan hukum. Hukum ialah untuk para manusia, sehingga dalam penerapan serta penegakan hukum wajib memberikan kegunaan untuk masyarakat. Jangan sampai sebab hukumnya diterapkan ataupun ditegakkan malah menimbulkan kecemasan di masyarakat.
3. Keadilan (*gerechtigheit*) Masyarakat setuju jika pada proses penerapan ataupun pengadilan hukum disoroti. Karena penerapannya wajib berlaku adil. Hukum tak sama dengan keadilan tetapi hukum memiliki sifat umum, memaksa tiap orang, dan memiliki sifat adil. Barang siapa yang melakukan pencurian, diwajibkan untuk dihukum, tanpa bersikap diskriminatif terkait siapa yang mencuri. Namun kebalikannya, keadilan memiliki sifat individualistis, subjektif serta membedakan.

D. Tinjauan Umum Kapal dan Nahkoda

Kamus Bahasa Indonesia mendefinisikan kapal sebagai kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai, dan sebagainya). Pasal 309 KUHD dirumuskan pengertian kapal yaitu semua perahu, dengan nama apapun dan jenis apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapannya. Dalam Pasal 309 ayat (3) KUHD menyatakan bahwa alat perlengkapan itu bukan bagian dari kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal. Sedangkan yang dimaksud dengan bagian kapal tersebut adalah bangunan-bangunan yang menjadi satu dengan kerangka kapal, sehingga kalau bangunan itu diambil atau dilepaskan, maka kapal menjadi rusak. Sedangkan menurut Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merumuskan pengertian kapal sebagai berikut: "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".

Berbagai jenis kapal diatas, yang relevan bagi pengangkutan kapal niaga atau yang dapat digolongkan sebagai kapal penumpang adalah:

1. Kapal yang digerakkan oleh tenaga mekanik, digunakan untuk mengangkut barang atau kapal penumpang.
2. Kapal yang berdaya dukung dinamis, digunakan untuk mengangkut penumpang saja.

Berdasarkan konstruksi bangunan dan sifat muatan yang harus diangkut, kapal dapat dibedakan atas jenis-jenis berikut:

1. Kapal barang (*Cargo Vessel*), yaitu kapal yang dibangun khusus untuk tujuan mengangkut barang menurut jenis barang;
2. Kapal penumpang (*Passenger Vessel*), yaitu kapal yang khusus dibangun untuk mengangkut orang atau penumpang;
3. Kapal barang- penumpang (*Cargo-Passenger Vessel*), yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut penumpang dan barang secara bersama-sama.

Nahkoda adalah pemimpin tertinggi di atas kapal, dan membawahi departemen yaitu, Dek Departement adalah perwira dengan anak buah kapal bagian geladak. Secara garis besar, susunan dan uraian tugasnya antara lain sebagai berikut:

1. Mualim I/Ahli Nautika I (*Chief Officer/Chief Mate*), tugasnya memimpin dek departemen dan sekaligus mewakili nahkoda jika nahkoda berhalangan, bertanggung jawab tentang pelaksanaan administrasi mengenai muatan, Menyusun tata kerja kapal di geladak/dek, bertanggung jawab atas pemeliharaan kapal di bagian luar dan bagian dalam, bertugas jaga laut/navigasi selama pelayaran sesuai dengan giliran jaga, mengawasi inventaris navigasi juga persediaan barang-barang dari bagian dek, Bertanggung jawab atas penyusunan/pemadatan muatan dalam palka/geladak/dek dengan baik.

2. Mualim II/Ahli Nautika II (Second Officer/ Second Mate), tugasnya membuat rencana pemadatan (Slowage plane) di palka/geladak sesuai dengan Booking Tist atau resi mualim, mengadakan verifikasi lambung timbul/freeboard sesudah pemuatan atau pembongkaran muatan dan pada waktu kapal siap berangkat, memeriksa baik jalannya semua perlengkapan kapal, menyusun Hatch List untuk barang-barang yang sudah di muat dan yang akan dibongkar di pelabuhan tujuan, sesuai dengan urutan pelabuhannya, melaksanakan administrasi dari barang-barang persediaan dibagian dek, bertugas jaga muatan apabila kapal melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan, Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh Mualim IV.
3. Mualim III/Ahli Nautika III (Third Officer/ Third Mate), tugasnya merawat alat-alat penolong/sekoci, bertalian dengan ketentuan Solas International, memelihara alat-alat pemadam kebakaran dengan segala perlengkapannya, bertugas jaga muatan apabila kapal melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan sesuai dengan giliran jaganya, memimpin kegiatan dengan bertempat di haluan kapal, pada waktu kapal akan masuk/keluar pelabuhan, penurunan jangkar.
4. Serang/Boatswain, tugasnya sebagai pelaksana kepala kerja dibagian dek sesuai order atau perintah yang diberikan oleh mualim I, pemeliharaan kapal dan perawatan.
5. Carpenter/Mistri, tugasnya mengukur tangki-tangki air, tangki balas, melaksanakan tugas dalam penerimaan air, perawatan serta pemeliharaan kran-kran kamar mandi, wc dan lain-lain, sebagai tukang kayu berkewajiban untuk memperbaiki pintu-pintu jendela, lemari-lemari dan furniture di kapal.
6. Dek Store Keeper/Kasap Geladak, tugasnya menyiapkan semua peralatan dan perlengkapan yang selalu digunakan dalam hal pemuatan pembongkaran barang. membuat tali temali untuk tangga pandu.
7. Quarter Master/Juru mudi, tugasnya jaga laut selama dalam pelayaran sesuai dengan giliran jaganya serta membantu mualim jaga apabila di pelabuhan, menyiapkan alat-alat bongkar muat bersama-sama anak kapal lainnya.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di Syahbandar Kota Kendari . Hal ini dilaksanakan dengan peninjauan tempat kejadian perkara Tindak Pidana berlayar tanpa izin. Jenis data yang digunakan adalah primer dan sekunder yang berasal dari field research dan Library research. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi dan menganalisis secara kualitatif.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Penegakan hukum pidana berlayar tanpa izin dan Surat persetujuan dari syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kendari

Penerapan hukum terhadap pelaku tindak perbuatan pidana penegakan aktivitas pelayaran tanpa izin dan surat persetujuan melalui syahbandar di wilayah hukum Otoritas pelabuhan Kendari yang mengadili perkara tersebut mempertimbangkan semua hal mengacu pada fakta hukum yang terkuak di persidangan yang didapatkan dari keterangan saksi, ahli, bukti surat maupun keterangan terdakwa di persidangan, maka bisa dibuktikan bahwa terdakwa bersalah dengan telah menjalankan tindak pidana berlayar tanpa memiliki surat dari syahbandar sehingga hakim menjatuhkan hukuman penjara dan denda kepada para terdakwa.

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

pidana pelayaran ini adalah dengan penegakan hukum pidana yaitu penjatuhan pidana penjara serta pidana denda.

Adapun ruang lingkup berlakunya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ini berlaku untuk semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia. Adapun Prosedur Perspektif Hukum Positif oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kendari dalam hal ini dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang berada dibawah kepala subseksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP).

Berdasarkan hasil wawancara dengan kepala subseksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli, proses penyidikan dimulai pada saat kegiatan patroli dijumpai, kemudian akan dilakukan pengenalan dengan menggunakan sarana yang ada seperti radar, teropong, radio atau yang lainnya, hal ini dilakukan untuk mengenali kapal yang dicurigai melakukan tindak pidana, kemudian melakukan penilaian yang gunanya untuk menentukan:

- a. Jenis kapal, sehingga dapat ditentukan jenis kapal apakah yang melintasi perairan;
- b. Tanda pengenal kapal, seperti nama kapal, nomor, bendera, nomor lambung dan warna kapal;
- c. Kegiatan kapal apakah kapal digunakan untuk menarik jaring, tongkang, lego jangkar dan bongkar muat;
- d. Data-data lainnya seperti pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, muatan kapal atau yang lainnya.

Setelah pemeriksaan selesai, petugas patroli membuat surat pernyataan tertulis dan ditandatangani Nahkoda kapal yang menerangkan bahwa pemeriksaan telah berjalan dengan tertib dan tidak terjadi kekerasan, kerusakan, atau kehilangan. Selain itu petugas juga membuat surat pernyataan yang menerangkan hasil pemeriksaan surat-surat dan dokumen yang menyebutkan tempat dan waktu, serta mecat dalam buku jurnal kapal yang diperiksa. Apabila kapal tersebut berlayar tanpa surat berlayar, maka petugas patroli akan menerbitkan surat perintah ad hoc kepada Nahkoda atau tersangka agar membawa sendiri kapalnya kepelabuhan sesuai yang diperintahkan. Setelah kapal sampai dipangkalan atau pelabuhan komandan patroli segera menyerahkan kapal dan muatan, Nahkoda dan Anak Buah Kapal serta surat-surat maupun dokumen kapal dan dokumen muatan kepada pangkalan dengan dilengkapi :

- a. Laporan kejadian
- b. Gambar situasi, pengejaran dan penghentian kapal
- c. Pernyataan posisi kapal
- d. Surat perintah dan berita acara pemeriksaan kapal
- e. Pernyataan hasil pemeriksaan kapal
- f. Pernyataan hasil pemeriksaan surat-surat kapal
- g. Pernyataan keadaan muatan kapal
- h. Pernyataan tidak tersedianya buku jurnal kapal (kalau tidak ada)
- i. Surat perintah dan berita acara membawa kapal dan orang
- j. Berita acara pemeriksaan (BAP), saksi dari kapal patroli (minimal 2 orang petugas yang bertugas saat kejadian)
- k. Berita acara pengambilan sumpah atau janji saksi dari kapal patroli (minimal 2 orang petugas yang bertugas saat kejadian dan telah memenuhi syarat untuk diambil sumpah)
- l. Berita acara serah terima kapal dan perlengkapannya, Nahkoda, dan Anak Buah Kapal (ABK), dokumen kapal serta berkas acara.

B. Hambatan serta Kendala dalam Penegakan Hukum Pada Tindak Pidana Berlayar Tanpa Izin dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Dengan adanya penerapan UU No.17 tahun 2008 terkait aktivitas pelayaran yang kerap memperoleh perkembangan dan selanjutnya dapat memberikan pengangkatan lebih ke

syahbandaran. Perkara keselamatan serta sekuritas pelayaran dinilai sebagai bentuk tanggungjawab yang besar pada bidang kepelabuhan kerana menyangkut insiden kapal dalam pelayaran yakni sebagai bentuk keterampilan dan kompetensi dalam mengemban tugas kesyahbandaran.

Dalam menjalankan fungsi keamanan serta keselamatan Syahbandar memiliki tugas :

1. Memonitoring keamanan, ketertiban, kelaiklautan kapal, serta keselamatan di pelabuhan;
2. Memonitoring patuh lalu lintas kapal di perairan pelabuhan serta rute pelayaran;
3. Memonitoring aktivitas pindah muat di wilayah perairan pelabuhan;
4. Memonitoring aktivitas salvage serta pekerjaan dibawah air;
5. Memonitoring aktifitas penundaan pada kapal;
6. Memonitoring pemanduan;
7. Memonitoring bongkar muat barang yang berbahaya dan limbah dari barang beracun serta berbahaya
8. Memonitoring pemasukan ulang bahan bakar;
9. Memonitoring regulasi embarkasi serta debarkasi pihak penumpang;
10. Memonitoring reklamasi serta upaya pengerukan
11. Memonitoring aktivitas pengemabngan sarana pelabuhan;
12. Menjalankan bantuan upaya mencari serta menyelamatkan;
13. Melaksanakan pencegahan pencemaran serta pemadaman kebakaran di wilayah pelabuhan
14. Memonitoring penerapan proteksi lingkungan maritim.

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

Oleh kerana itu, penulis berpendapat bahawa adanya beberapa kelemahan yang melekat kepada aparat penegak hukum selaku individu dan kelembagaan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kendari , yakni :

- a. Aspek intelektual yang mendorong dan melahirkan profesionalisme (khususnya dalam penegakkan hukum) patut dipertanyakan serta belum mampu mengikuti perkembangan hukum dan peraturan perundangundangan yang cenderung dinamis.
- b. Motivasi dan kesejahteraan aparat penegak hukum masih rendah, sehingga tidak akan mampu memberikan arah pengabdian yang jelas.
- c. Dedikasi sebagai bobot pengabdian terasa semakin menipis, oleh kerana itu pandangan tentang keamanan nasional perlu digalakkan dalam rangka berfikir secara komprehensif integral, artinya bahawa penegakkan hukum dan menjaga keamanan laut menjadi tugas bersama.

Kendala yang ditemukan pada saat penyidikan, salah satu dari kendala tersebut adalah:

1. Kurangnya kualitas Sumber Daya Manusia
2. Faktor Sarana dan Fasilitas
3. Lemahnya Koordinasi antar penegak hukum

Banyaknya Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di wilayah perairan selain Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dari Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kendari , tentunya hal ini akan memudahkan dalam penyidikan dan pengungkapan suatu tindak pidana. Namun disini lain banyaknya institusi Penyidik Pegawai Negeri Sipil juga akan berpotensi menimbulkan tarik menarik kewenangan antar institusi, terlebih apabila masing-masing institusi penyidik mengedepankan ego sektoral yang dapat berujung pada terhambatnya proses penegakan hukum, bahkan hal ini dapat menimbulkan kekhawatiran adanya ketidakharmonisan atau gesekan antar aparat dalam pelaksanaan operasi penegakan hukum dilaut khususnya di wilayah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kendari Keadaan ini sangat potensial untuk menimbulkan konflik kewenangan dalam penegakan hukum, padahal konflik kewenangan merupakan keadaan yang sangat tidak menguntungkan dan mencerminkan penegakan hukum yang lemah dan tidak optimal, sehingga

berdampak kepada eksistensi tindak pidana diwilayah perairan laut dengan frekuensi yang cukup tinggi dan tetap terus berlangsung diwilayah Kendari. Selain dapat menimbulkan konflik kewenangan, keadaan ini juga merupakan kelemahan dalam hukum acara, dimana pengaturan kewenangan yang demikian ini memberikan celah yang jelas dalam proses pidana untuk melakukan praperadilan guna menguji keabsahan kewenangan penyidik yang melakukan proses penyidikan sehingga proses praperadilan menyita waktu yang lama.

Penyidik yang berwenang untuk melakukan penyidikan adalah Penyidik Pegawai Negeri Sipil, Polisi, TNI angkatan laut, Kementrian kelautan dan perikanan, serta Bea cukai. Tumpang tindihnya dalam kewenangan penyidikan inilah yang menjadi kendala bagi Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) karena berbagai instansi penegak hukum ini memiliki kewenangan yang secara jelas dalam melakukan penyidikan. Kemungkinannya adalah bahwa terjadi perbedaan dalam menafsirkan peraturan perundangundangan mengenai bidangnya masing-masing. Kemungkinan lainnya adalah ketidaksinkronan antara peraturan perundangundangan dengan hukum tidak tertulis atau hukum kebiasaan. Kadang kala ada ketidakserasian antara hukum tercatat dengan hukum kebiasaan dan seterusnya

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Implementasi Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin Dan SPB. hukuman terhadap pelaku tindak pidana pelayaran dan surat pernyataan persetujuan dari syahbandar dengan menerapkan pasal 323 ayat (1) Jo Pasal 219 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Peranan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kendari dalam menangani tindak pidana berlayar tanpa surat persetujuan berlayar di perairan Kendari tidak maksimal dikarenakan kurangnya kualitas Sumber Daya Manusia aparat penegak hukum (PPNS) pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kendari
2. Kendala Dalam Penegakan Hukum Terhadap Tindak pelanggaran aktivitas berlayar Tanpa izin Dan surat Persetujuan Dari Syahbandar (SPB) yakni dari kesadaran masyarakat tentang penyelundupan kurang memahami tentang tindak pidana tentang pelayaran serta kurang kesadaran masyarakat bahwa membuat SPB sulit dan jika tidak ada uang pelicin maka tidak jadi dan ingin instan dan sangat terjangkau dan murah.bila tidak membuat izin atau pun berlayar tanpa izin tersebut.

Kendala lain Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kendari dalam kasus tindak pidana berlayar tanpa Surat Izin dan surat persetujuan berlayar di perairan Kendari adalah :

- a. Faktor Sarana dan Fasilitas
- b. Lemahnya Koordinasi antar penegak hukum

B. Saran

1. Diharapkan kepada penegak hukum, terhadap pelaku tindak pelanggaran pelayaran merujuk pada UU Nomor 17 Tahun 2008 yang menjelaskan terkait Pelayaran. seharusnya mengambil sikap yang tegas terhadap pelaku tindak pidana pelayaran agar memberi pelajaran bagi masyarakat lain dan tidak mengulangi perbuatan terdakwa tersebut. dan juga menjadikan suatu hal ini efek jera bagi terdakwa dan masyarakat serta tindak pidana pelayaran in bisa berkurang dan tidak terjadi lagi.
2. Diharapkan kepada pelaku tindak pidana pelayaran agar melengkapi dokumen-dokumen supaya tidak membahaya diri sendiri dan orang lain agak tau kelaikan kapal tersebut layak tidak untuk berlayar atau dan tidak lagi megulangi membawa atau menjemput tki ilegal agar

tindakan yang melanggar peraturan perundang-undangan serta diancam dengan sanksi penjara, sementara itu tindakan tersebut juga menyebabkan kerugian negara yang tidak sedikit dan berpengaruh terhadap ekonomi negara, sehingga dibutuhkan kesadaran dari masyarakat agar Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat ditegakkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditama. Heryani. (2014). Kumpulan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Khusus Kesehatan. Jakarta: CV. Trans InfoMedia.
- Aditama. Sutedi, adrian. 2017. Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik. Jakarta: Sinar Grafika
- Buku-Buku Chazawi, A. (2005). Pelajaran Hukum Pidana. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Dirdjosisworo, S. (2007). Pengantar Ilmu Hukum. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Dirdjosisworo, S. (2007). Pengantar Ilmu Hukum. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Effendi, E. (2011). Hukum Pidana Indonesia. Bandung: PT. Refika
- Effendi, E. (2011). Hukum Pidana Indonesia. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Fadjar, Abdul Mukthie. 2003. Sejarah Elemen Dan Tipe Negara Hukum. Malang: setara press.
- H.M.N.Purwosutjipto, 1989, perairan darat Pelayaran Ditinjau Dari Uu Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Lex Administratum, Vol.I/No.1 Dephub. DI P L. Instruksi Umum Pengawasan Kapal, 1972, Jakarta,
- Joko, Subagio, P. SH. Hukum Laut Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 2009.
- Masriani, Y. T. (2004). Pengantar Hukum Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika.
- Mertokusumo, S. (1999). Mengenai Hukum. Yogyakarta: Liberty Yogyakarta.
- Mulyadi, L. (2007). Putusan Hakim dalam Hukum Acara Pidana. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Rahel Angel Rosalin. 2018. Penerapan Standar Operasional Prosedur Pada Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan Di Pelabuhan Perikanan
- Sidharta. (2006). Moralitas Profesi Hukum: Suatu Tawaran Kerangka Berpikir. Bandung: PT. Refika
- Sudarto. (2007). Hukum dan Hukum Pidana. Bandung: Alumni.
- Suparni, N. (2007). Eksistensi Pidana Denda dalam Sistem Pidana dan Pemidanaan, Cetakan Kedua. Jakarta: Sinar Grafika. J
- Thamrin, H. M. (2015). Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol Zero Accident Aguw, Randy Y.C. 2013. Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan
- Waluyo, B. (1992). Implementasi Kekuasaan Kehakiman Republik Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika.
- B. Artikel dan jurnal Silaban,