

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN LAPORAN
PIDANA SEBAGAI DASAR PENUNDAAN PENERBITAN
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PADA
KAPAL MT. SEA TANKER II**

TESIS



Oleh:

DONALD TAMBUNAN

NIM : 20302200204
Konsentrasi : HUKUM PIDANA

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2024**

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN LAPORAN
PIDANA SEBAGAI DASAR PENUNDAAN PENERBITAN
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PADA
KAPAL MT. SEA TANKER II**

TESIS

**Diajukan untuk memenuhi persyaratan guna
mencapai derajat S2 dalam Ilmu Hukum**



Oleh:

DONALD TAMBUNAN

NIM : 20302200204

Konsentrasi : HUKUM PIDANA

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG**

2024

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN LAPORAN
PIDANA SEBAGAI DASAR PENUNDAAN PENERBITAN
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PADA
KAPAL MT. SEA TANKER II**

Oleh:

Nama : **DONALD TAMBUNAN**
NIM : 20302200204
Konsentrasi : Hukum Pidana

Disetujui oleh:
Pembimbing
Tanggal,


Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.
NIDN : 06-1710-6301

Mengetahui,

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA


Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN : 06-2004-6701

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN LAPORAN
PIDANA SEBAGAI DASAR PENUNDAAN PENERBITAN
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PADA
KAPAL MT. SEA TANKER II**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal **6 Juni 2024**
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,


Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN: 06-2004-6701

Anggota

Anggota,


Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.

NIDN : 06-1710-6301


Dr. Ratih Mega Puspasari, S.H., M.Kn.

NIDN : 06-2410-8504

Mengetahui

Dekan

Fakultas Hukum

UNISSULA


Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN : 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DONALD TAMBUNAN

NIM : 20302200204

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul: **ANALISIS YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN LAPORAN PIDANA SEBAGAI DASAR PENUNDAAN PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PADA KAPAL MT. SEA TANKER II**

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 06 Juni 2024

Yang menyatakan,



METERAI
TEMPEL
4ALX127006327

DONALD TAMBUNAN
NIM. 20302200204

PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DONALD TAMBUNAN

NIM : 20302200204

Program Studi : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Tugas Akhir/Skripsi/
Tesis/ Disertasi* dengan judul :

ANALISIS YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN LAPORAN PIDANA SEBAGAI DASAR PENUNDAAN PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PADA KAPAL MT. SEA TANKER II

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama peneliti sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 06 Juni 2024

..... menyatakan,



DONALD TAMBUNAN
NIM. 20302200204

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

Tiada keberhasilan tanpa perjuangan dan takkan pernah terungkap kebenaran tanpa suatu pengorbanan.

- Lucky D. Nugroho -

PERSEMBAHAN:

- Kedua orang tua penulis Ayah Dezon Tambunan dan Ibu Agustina Siamanjuntak, semoga Beliau bangga dengan perjuangan anaknya.
- Kepada Istriku tercinta IPTU Rifa Carolina, S.H dan Anakku Adheline Michaella Theresia Tambunan terima kasih atas segala bentuk dukungannya selama ini.
- Saudara-saudara dan keluarga besar yang telah memberikan dukungan dan doa sehingga Tesis ini dapat terselesaikan sesuai dengan keinginan.
- Teman-teman Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Unissula.

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Allah Swt, atas berkat dan rahmat Nya peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan tesis ini dengan judul **“ANALISIS YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN LAPORAN PIDANA SEBAGAI DASAR PENUNDAAN PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PADA KAPAL MT. SEA TANKER II”** Tesis ini merupakan salah satu syarat memperoleh gelar pasca sarjana Magister Ilmu Hukum di Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Sehubungan dengan selesainya penyusunan tesis ini, peneliti ingin mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan baik langsung maupun tidak langsung. Karena tanpa bantuan tersebut maka penyusunan tesis ini tidak akan dapat berhasil. Penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Dr. Bambang Tri Bawono, SH.,MH, selaku Ketua Umum Yayasan Badan Wakaf Sultan Agung (YBWSA) sekaligus Dosen Wali yang telah memberikan bimbingan akademik.
2. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum., selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Dr. H. Jawade Hafidz, SH, MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
4. Dr. Denny Suwondo.,S.H.,M.H., selaku Ketua Program Studi Magister (S2) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang dan selaku

dosen Pembimbing yang telah membimbing penulis serta memberikan petunjuk serta saran yang sangat berguna bagi penulis, sehingga tesis ini dapat terselesaikan.

5. Dr. Andri Winjaya Laksana.,S.H.,M.H selaku Sekretaris Program Studi Magister (S2) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
6. Bapak dan Ibu Dosen Pasca Sarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah memberikan khasanah ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis.
7. Staf administrasi, tata usaha, perpustakaan pada Fakultas Hukum Pasca Sarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah memberikan kemudahan serta memenuhi kebutuhan dalam rangka penyelesaian tesis ini.
8. Kedua orang tua penulis Ayah Dezon Tambunan dan Ibu Agustina Siamanjuntak, semoga Beliau bangga dengan perjuangan anaknya.
9. Kepada Istriku tercinta IPTU Rifa Carolina, S.H dan Anakku Adheline Michaella Theresia Tambunan terima kasih atas segala bentuk dukungannya selama ini.
10. Rekan-rekan angkatan Program Pasca Sarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang serta semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu, yang telah memberikan bantuan sehingga dapat terselesaikannya penyusunan tesis ini.

Penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang mambangun peneliti harapkan demi penyempurnaan tesis ini. Akhirnya peneliti berharap semoga tesis yang sederhana ini dapat memberikan manfaat, khususnya bagi penulis sendiri, almamater dan pembaca yang budiman.

Semarang,.....2024

Peneliti



DONALD TAMBUNAN
NIM. 20302200204

ABSTRAK

KSOP Khusus Batam menerima Surat dari Kepolisian Daerah Kepulauan Riau mengirimkan surat Pemberitahuan dengan Nomor B/ 295/ VIII/ 2022 / Ditreskrimum dan juga Surat dari Law Firm Andi Fadlan & Partners Nomor: 011/AF&P/LP.Perkara/L/V/2022 yang pada poinnya meminta untuk dilakukan penundaan keberangkatan serta proses administrasi surat-surat atau perizinan yang dimohonkan untuk kapal MT. Sea Tanker II karena adanya sengketa hukum Pidana yang dialami oleh pemilik kapal dan menjadikan kapal MT. Sea Tanker II masuk dalam objek pemeriksaan Pidana di Direktorat Reserse Kriminal Umum Kepolisian Daerah Kepulauan Riau.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif dan Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis. Adapun dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Data dianalisa secara kualitatif menggunakan teori Perlindungan Hukum dan teori Penegakan hukum.

Berdasarkan hasil dari penelitian Kapal MT. Sea Tanker II yang akan melakukan *docking*/ perbaikan ke Surabaya, terhambat keberangkatannya dikarenakan tidak dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar Oleh Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, dengan alasan bahwa pihak owner MT. Sea Tanker II dilaporkan oleh pihak lain terkait kapal MT. Sea Tanker II di Polda Kepri. Kapal MT. Sea Tanker II sudah melaksanakan kewajibannya untuk membayar biaya jasa labuh, jasa tambat, jasa pandu in, dan jasa tunda in, serta melengkapi dokumen persyaratan untuk diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar tetapi KSOP Khusus Batam tidak bersedia menerbitkan SPB tersebut dengan alasan takut diperiksa oleh penyidik dari Polda Kepri. Tindakan yang dilakukan tersebut tidak sesuai dengan kewenangan KSOP yang terdapat pada pasal 209 huruf (g), Pasal 222 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa KSOP hanya bisa menahan kapal dengan adanya perintah tertulis dari Pengadilan. Penundaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar kapal MT. Sea Tanker II oleh KSOP Khusus Batam telah melahirkan akibat hukum yang sangat merugikan bagi PT. DSM secara materil karena setiap hari PT. DSM harus membayar atas denda keterlambatan keberangkatan kapal sebesar Rp. 5 Juta di samping kerugian biaya operasional lainnya serta dokumen yang menjadi syarat untuk pengajuan SPB menjadi habis masa berlakunya/kadaluarsa. Selain dari kerugian tersebut KSOP Khusus Batam dinilai telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum, dikarenakan KSOP Khusus Batam tidak melaksanakan tugas dan kewajibannya sesuai dengan amanah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kata kunci:KSOP Khusus Batam, MT. Sea Tanker II, Surat Persetujuan Berlayar.

ABSTRACT

Batam Special KSOP received a letter from the Riau Islands Regional Police sending a Notification letter with Number B/ 295/ VIII/ 2022 / Ditreskrimum and also a Letter from Law Firm Andi Fadlan & Partners Number: 011/AF&P/LP.Perkara/L/V/2022 which In essence, he asked for a delay in departure as well as the administration process for the documents or permits requested for the MT ship. Sea Tanker II due to a criminal law dispute experienced by the ship owner and made the ship MT. Sea Tanker II is included in the object of criminal investigation at the General Criminal Investigation Directorate of the Riau Islands Regional Police.

The approach method used in this research is a normative juridical approach and the research specifications used are descriptive analysis. This research consists of primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials. Data were analyzed qualitatively using Legal Protection theory and Law Enforcement theory.

Based on the results of the MT Ship research. Sea Tanker II, which was going to dock/repair to Surabaya, was hampered in its departure due to the failure to issue a Sailing Approval Letter by the Harbor Master's Office of the Batam Special Port Authority, on the grounds that the owner of MT. Sea Tanker II was reported by other parties to be related to the MT ship. Sea Tanker II at the Riau Islands Regional Police. MT ship. Sea Tanker II has carried out its obligations to pay the fees for anchoring services, mooring services, piloting services and towing services, as well as completing the required documents for the issuance of a Sailing Approval Letter, but the Batam Special KSOP is not willing to issue the SPB for fear of being examined by investigators from the Regional Police. Riau Islands. The actions taken are not in accordance with KSOP's authority contained in article 209 letter (g), Article 222 paragraph (1) of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, which confirms that KSOP can only detain ships with a written order from the Court. Postponement of issuance of MT ship Approval Letter for Sailing. Sea Tanker II by KSOP Special Batam has given rise to very detrimental legal consequences for PT. DSM materially because every day PT. DSM must pay a fine for late ship departure of Rp. 5 million in addition to losses from other operational costs as well as documents that are requirements for applying for SPB have expired/expired. Apart from these losses, the Batam Special KSOP was deemed to have committed an unlawful act, because the Batam Special KSOP did not carry out its duties and obligations in accordance with the mandate of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping.

Keywords: Batam Special KSOP, MT. Sea Tanker II, Sailing Approval Letter.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUTAN	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	v
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH	vi
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	vii
KATA PENGANTAR	viii
ABSTRAK	xi
<i>ABSTRACT</i>	xii
DAFTAR ISI.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG MASALAH.....	1
B. RUMUSAN MASALAH.....	7
C. TUJUAN PENELITIAN	8
D. MANFAAT PENELITIAN	8
E. KERANGKA KONSEPTUAL	9
1. Pengertian Analisis Yuridis	9
2. Pengertian Laporan Pidana	11
3. Pengertian Surat Persetujuan Berlayar (SPB).....	14
4. Pengertian Kapal Tanker.....	15

F. KERANGKA TEORITIS	16
1. Teori Perlindungan Hukum.....	16
2. Teori Penegakan Hukum.....	19
G. METODE PENELITIAN	24
1. Metode Pendekatan.....	25
2. Spesifikasi Penelitian.....	26
3. Jenis dan Sumber Data.....	26
4. Metode Pengumpulan Data.....	27
5. Metode Analisis Data.....	28
H. SISTEMATIKA ISI TESIS	28
I. JADWAL PENELITIAN	29
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	30
A. Tinjauan Umum Permasalahan Penegakan Hukum	30
B. Tinjauan Umum Tentang Dokumen Keberangkatan Kapal (Clearance).....	40
C. Tinjauan Umum Tentang Penyitaan Secara Pidana.....	48
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	60
A. Dasar Hukum (KSOP) Khusus Batam tidak Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kapal MT. Sea Tanker II	60
B. Akibat Hukum Tidak Dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar Oleh (KSOP) Khusus Batam atas Kapal MT. Sea Tanker II.....	80
BAB IV PENUTUP	103
A. Kesimpulan	103

B. Saran.....	104
DAFTAR PUSTAKA	106



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Indonesia merupakan negara kepulauan dan juga bisa disebut sebagai negara maritim. Transportasi laut merupakan hal terpenting di dalam negara maritim dikarenakan luasnya perairan dan banyak sekali pulau. Angkutan laut berperan besar dalam membawa muatan berupa barang dari pulau satu ke pulau yang lainnya baik itu berupa dunia perdagangan maupun hanya jalur perpindahan.¹

Kota Batam merupakan wilayah Indonesia yang berbatasan langsung dengan negara asing, sehingga di Kota Batam sangat banyak ditemui kapal- kapal berbendera negara asing, kapal- kapal asing tersebut ada yang melakukan kegiatan operasional maupun sedang dalam perbaikan di perusahaan galangan kapal. Kapal dipastikan beroperasi dengan layak dengan mengikuti standar operasi yang aman, lancar, dan adanya pengawasan dalam keselamatan kapal yang berpacu pada standar layak untuk berlaut. Apabila kapal tidak mempunyai standar layak laut maka kapal tidak di Izinkan untuk berlayar.

Peran serta pemerintah dalam hal pengawasan terhadap lalu lintas kapal berbendera asing maupun kapal berbendera Indonesia, terlihat dengan adanya Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) pada tiap-tiap wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, khususnya dalam kajian ini yaitu adanya

¹ Adhithia Prastyo, Fadlan Fadlan, and Lia Fadjriani, "Analisis Yuridis Terhadap Keberangkatan Kapal Penumpang Tanpa Adanya Surat Persetujuan Berlayar (Studi Penelitian Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam)," *Zona Keadilan: Program Studi Ilmu Hukum (SI) Universitas Batam* 10, no. 3 (2020): 1–15, <http://ejurnal.univbatam.ac.id/index.php/Keadilan/article/view/398>.

Kantor KSOP Khusus Batam, yang secara langsung melakukan pengawasan terhadap kapal-kapal yang melintasi wilayah laut Negara Indonesia.²

Pengawasan yang dilakukan oleh KSOP digolongkan sudah baik, contohnya kapal yang akan bergerak labuh, sandar dan lainnya, KSOP melakukan tugasnya untuk mengawasi lalu lintas kapal tersebut, menjamin keselamatan kapal saat berlayar, dan akan mengecek apakah dokumen kapal masih berlaku atau perlu perubahan dan perpajakan. KSOP mempunyai aturan dan kewenangan yang harus dilaksanakan oleh perusahaan/ perorangan pemilik kapal, dengan saling kerjasama antara pemilik kapal dan syahbandar dalam menaati aturan yang berlaku, maka kapal tersebut akan berlayar dengan aman karena ada perlindungan berupa perlindungan hukum dari pemerintah dan KSOP.³

Dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya Kantor KSOP Khusus Batam bertanggung jawab kepada Jenderal Perhubungan Laut. Meskipun telah terdapat aturan yang mengatur tentang kegiatan pelayaran di Indonesia, lantas tidak menjamin kelancaran bagi kapal-kapal yang akan berlayar di perairan Batam, hal ini turut dirasakan oleh 1 (satu) unit Kapal Motor Tanker, jenis Oil Tanker dengan nama MT. Sea Tanker II IMO No. 9664483 (untuk selanjutnya disebut dengan MT. Sea Tanker II), Hal ini bermula dari pemilik kapal yang mengajukan permohonan surat persetujuan berlayar kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam yang kemudian dalam prosesnya mengalami

²*Ibid.*

³ Oktavia Budiawati and Cahya Fajar Budi Hartanto, "Upaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Peningkatan Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar," *Prosiding National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies* 2 2, no. 1 (2020): 90–105.

penundaan keberangkatan akibat adanya permasalahan hukum yang sedang dialami oleh pemilik kapal.

Permasalahan Hukum Pidana kapal MT. Sea Tanker II yaitu mengacu pada Surat Permintaan Klarifikasi Nomor: B/513/VII/2022/Ditreskrimum tertanggal 06 Juli 2022 berdasarkan Laporan Polisi Nomor: LP-B/48/IV/2022/SPKT-Kepri, tertanggal 29 April 2021 telah melakukan pemanggilan terhadap Direktur PT. Davina Sukses Mandiri yaitu Togu Hamonangan Simanjuntak untuk dimintai Klarifikasi atas dugaan tindak pidana Menempatkan Keterangan Palsu dalam Akta Autentik dan/atau Penipuan dan/atau Penggelapan, sebagaimana dimaksud dalam rumusan Pasal 266 KUHPidana dan/atau Pasal 378 KUHPidana dan/atau Pasal 372 KUHPidana dengan terlapor Direktur PT. Davina Sukses Mandiri yaitu Togu Hamonangan Simanjuntak. Selanjutnya Pelapor melalui penasihat Hukumnya mengirimkan Surat kepada KSOP Batam yaitu Surat dari Law Firm Andi Fadlan & Partners Nomor: 011/AF&P/LP.Perkara/L/V/2022 yang pada poinnya meminta untuk dilakukan penundaan keberangkatan serta proses administrasi surat-surat atau perizinan yang dimohonkan untuk kapal MT. Sea Tanker II karena adanya sengketa hukum Pidana yang dialami oleh pemilik kapal dan menjadikan kapal MT. Sea Tanker II sebagai objek sengketa dalam permasalahan hukum tersebut.⁴

Terkait Surat dari Law Firm Andi Fadlan & Partners, pihak Kepolisian Daerah Kepulauan Riau mengirimkan surat Pemberitahuan dengan Nomor B/295/ VIII/ 2022 / Ditreskrimum kepada KSOP, yang pada pokoknya menerangkan jika kapal MT. Sea Tanker II masuk dalam objek pemeriksaan Pidana di

⁴ Hasil Wawancara dengan Penasihat Hukum PT. DSM, Effendi Sekedang.

Direktorat Reserse Kriminal Umum Kepolisian Daerah Kepulauan Riau (tindak pidana penipuan dan/atau penggelapan), pada pemeriksaan tindak pidana penipuan dan/atau penggelapan yang dimaksud dalam permasalahan ini adalah persoalan *sengketa Kepemilikan Kapal MT. Sea Tanker II* yang sebenarnya masuk kedalam ranah *Hukum Keperdataan*, yang mana didalam surat ini dapat diartikan adalah salah satu bentuk adanya intervensi antar institusi, karena didalam surat tersebut proses penanganan perkara masih dalam tahap Penyelidikan, sehingga belum ada kewenangan Penyitaan atas kapal oleh pihak kepolisian, dan Kewenangan KSOP dalam hal penerbitan SPB (surat persetujuan berlayar) harus tetap dilaksanakan sesuai dengan amanah Undang-Undang, namun faktanya KSOP menunda untuk menerbitkan SPB.⁵

Menyikapi kasus kapal MT. Sea Tanker II tersebut penulis tertarik untuk melakukan kajian, hal tersebut didasarkan pada fakta bahwa kapal MT. Sea Tanker II secara normatif dapat dikatakan kapal yang layak untuk melakukan kegiatan dibidang pelayaran, tetapi ketika kapal tersebut mengurus perizinan berupa dokumen pelayaran yaitu Surat Persetujuan Berlayar (SPB), justru mengalami kendala yang secara normatif kendala tersebut tidak ditemui di dalam ketentuan peraturan Perundang-undangan.

Sebelum dilakukannya pelayaran setiap kapal diperlukan SPB yang akan disahkan dan diterbitkan oleh KSOP supaya dapat berlayar sesuai dengan hal yang diinginkan. Syarat kelayakan kapal untuk berlayar ialah syarat paling utama dalam penerbitan SPB tersebut, jika sudah terbit SPB tersebut maka kapal

⁵ *Ibid.*

dipersilahkan untuk berlayar dengan tujuan yang sudah ditentukan. Syarat yang diberikan demi terbitnya SPB didasari dengan kepastian hukum dan berkekuatan hukum.⁶

SPB dapat diberikan dan diterbitkan kepada pengguna/ pemilik kapal yang sudah memenuhi syarat terbitnya SPB diatur dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang selanjutnya disebut dengan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat pada pasal 222 bahwa secara normatif KSOP wajib memberikan pelayanan dalam hal penerbitan SPB, selain daripada itu KSOP juga diberi kewenangan untuk melakukan penahanan terhadap kapal dengan tidak menerbitkan SPB sesuai dengan ketentuan pasal 222 yaitu :

1. ***Syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis pengadilan;***
2. Penahanan kapal berdasarkan pemerintah tertulis pengadilan yang dimaksudkan di ayat 1 ialah kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana maupun perkara perdata

Selanjutnya di pasal 117 menjelaskan bahwa kelayakan yang dimaksud diatas sebagai salah satu syarat kelayakan kapal ialah dengan adanya sertifikat dan surat kapal, dan 7 syarat lainnya ialah :

1. Mengenai tentang keselamatan kapal;
2. Dipastikan bahwa kapal tidak mencemari lautan atau menyebabkan pencemaran;
3. Anggota kapal;

⁶ *Ibid.*

4. Garis permuatan kapal;
5. Kesehatan anggota yang berada di kapal;
6. Status hukum yang jelas dari kapal tersebut;
7. Terdapat management keselamatan kapal;
8. Adanya management keamanan kapal,
9. Kenavigasian kapal, jika navigasi kapal berjalan dengan baik maka sudah memenuhi persyaratan.

Hak dan kewenangan syahbandar dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tertuang dalam Pasal 209 poin e UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal yang sudah memenuhi syarat dalam melakukan serangkaian pengurusan yang meliputi permohonan penerbitan SPB tersebut akan menerima SPB yang diberikan oleh syahbandar. Lampiran surat permohonan tertulis yang akan diberikan kepada syahbandar yang menerbitkan SPB tersebut terdiri dari :

- a. Surat yang menyatakan bahwa kapal sudah siap untuk berlayar
- b. Surat yang berisikan tentang pemenuhan kewajiban yang sudah ditaati oleh kapal yang akan berlayar tersebut.

Terpenuhinya kewajiban seperti contoh diatas ialah berupa bukti bayar jasa kepelabuhan, bukti bayar penerimaan uang kapal, bukti bayar navigasi, bukti bahwa sudah disetujui oleh bea cukai, bukti persetujuan dari imigrasi, bukti bahwa lolos karantina kesehatan, dan bukti bahwa lolos dalam karantina hewan dan tumbuhan. SPB sebelum diterbitkan maka pejabat syahbandar akan

memverifikasi dokumen kapal tersebut terlebih dahulu dan akan mengecek kapal yang akan dinyatakan layak untuk di terbitkannya SPB untuk berlayar.⁷

Setelah terverifikasi dokumen dan kapal telah di cek atas kelayakannya maka SPB tersebut akan diberikan kepada kapal yang sudah siap untuk berlayar. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh KSOP pada saat kapal akan berlayar. Diberikannya wewenang kepada KSOP tertuang dalam Pasal 207 ayat 3 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ialah KSOP yang diangkat oleh Menteri setelah terpenuhinya syarat kompetensi dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan juga kesyahbandaran. Instansi yang bertanggungjawab dan mempunyai kewenangan melaksanakan layanan di bidang pelayaran berada di kabupaten/ kota, khususnya dalam kajian ini adalah di kota Batam.⁸

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian Latar Belakang Masalah tersebut diatas penulis tertarik untuk melakukan kajian dengan Rumusan Masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana analisis yuridis terhadap penggunaan laporan pidana sebagai dasar penundaan penerbitan surat persetujuan berlayar pada kapal MT. Sea Tanker II?

⁷ Nurul Aliatul, "Analisis Yuridis Terhadap Prosesn Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam," *Jurnal Syntax Fusion, Jurnal Nasional Indonesia* 33, no. 1 (2022): 1–12.

⁸ Rahmy Paramitha Amiruddin, Guasman Tatawu, and Kamaruddin Jafar, "Delegasi Wewenang Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Delegation of Authority in Issuance of Sailing Approval Letter (SPB)," *Halu Oleo Legal Research* 1, no. 3 (2019): 382–396.

2. Bagaimana kendala Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) Batam dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar pada kapal MT. Sea Tanker II?

C. TUJUAN PENELITIAN

Merujuk pada rumusan masalah tersebut di atas, maka tujuan yang ingin dicapai melalui penelitian hukum ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan Menganalisis penggunaan laporan pidana sebagai dasar penundaan penerbitan surat persetujuan berlayar pada kapal MT. Sea Tanker II;
2. Untuk mengetahui dan menganalisis kendala Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) Batam dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar pada kapal MT. Sea Tanker II.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya ilmu hukum terkait analisis yuridis penggunaan laporan pidana sebagai dasar penundaan penerbitan surat persetujuan berlayar pada kapal MT. Sea Tanker II.

2. Manfaat praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi pihak Advokat, Pengusaha Kapal, Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) Batam, KPLP dan Kepolisian dalam melaksanakan penegakan hukum terhadap

suatu permasalahan yang ditangani khususnya terkait Penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB).

E. KERANGKA KONSEPTUAL

1. Pengertian Analisis Yuridis

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia atau sering disebut KBBI. Kata analisis dapat diartikan sebagai penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya) sedangkan kata yuridis diartikan sebagai menurut Hakim, secara hukum. Jadi analisis yuridis dapat diartikan sebagai suatu kegiatan penyelidikan terhadap suatu perbuatan untuk mencari dan mengetahui keadaan yang sebenarnya terjadi di lapangan dengan menjadikan hukum sebagai dasar untuk melihat letak penyimpangan dalam suatu perbuatan dan tingkah laku tertentu.

Menurut Peter Mahmud Marzuki penelitian hukum merupakan proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang di hadapi. penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori, atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang di hadapi. Dalam sebuah penelitian hukum hal-hal yang harus di perhatikan adalah mengenai isu hukum (*legel issue* atau *legal problem*) dan sumber hukum (*authority*). Penelitian hukum di lakukan guna menjawab isu hukum berdasarkan sumber-sumber hukum yang berlaku dalam bentuk argumentasi hukum.

Argumentasi hukum yang di hasilkan dalam menjawab isu hukum berdasarkan analisis pada sumber-sumber hukum adalah analisis yuridis (legal analisis). Analisis yuridis dalam menjawab isu hukum bergantung pada pendekatan-pendekatan yang di pilih oleh ahli hukum yang bersangkutan. adapun pendekatan-pendekatan yang di pakai dalam analisis yuridis adalah pendekatan peraturan (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*) dan pendekatan perbandingan. (*comperative approach*). jenis pendekatan yang di pilih dalam melakukan analisis yuridis pada hakekatnya menentukan sumber-sumber hukum penelitian yang akan di rujuk preskripsinya.

Analisis yuridis melalui pendekatan-pendekatan yang berdasarkan peraturan perundang-undangan (baik legislasi maupun regulasi) akan menghasilkan argumentasi yang mengacu pada peraturan perundang-undangan dalam menjawab isu hukumnya. Analisis yuridis melalui pendekatan kasus akan menghasilkan argumentasi yang mengacu pada putusan pengadilan sebagai rujukan dalam menjawab isu hukum. Analisis yuridis melalui pendekatan perbandingan akan mengacu pada sumber-sumber hukum negara lain baik peraturan perundang-undangan maupun putusan pengadilan dalam menjawab isu hukum. argumentasi yang di hasilkan berdasarkan sumber-sumber hukum negara lain tidak memiliki kekuatan mengikat dan biasanya isu hukum yang di hadapi merupakan isu hukum yang cenderung bersifat universal, dimana unsur unsur persamaan dalam isu-isu hukum tersebut cenderung lebih dominan daripada perbedaan geografis atau kultur belaka.⁹

⁹ Petter Mahmmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (1st Ed.). Kencana. Jakarta. 2011. h. 86.

2. Pengertian Laporan Pidana

Laporan adalah suatu pemberitahuan yang disampaikan oleh seorang karena hak atau kewajibannya berdasarkan undang-undang kepada pejabat yang berwenang tentang telah atau sedang atau diduga akan terjadinya peristiwa pidana, terdapat pada Pasal 1 butir 21 KUHAP. Jadi laporan adalah pemberitahuan dari seseorang baik orang lain yang menyaksikan maupun orang yang mengalami tentang adanya suatu tindak pidana kepada pihak berwajib agar segera ditindaklanjuti.¹⁰ Atau suatu peristiwa yang telah dilaporkan kepada pejabat yang berwenang tentang adanya suatu tindak pidana, agar untuk segera ditindaklanjuti oleh pejabat yang berwenang.

Dalam hal terjadi suatu tindak pidana KUHAP telah mengatur dan menentukan pihak-pihak yang berhak melapor, adapun orang yang berhak mengajukan laporan menurut pasal 108 KUHAP, sebagai berikut:

- a. Setiap orang yang mengalami, melihat, menyaksikan dan atau menjadi korban peristiwa yang merupakan tindak pidana berhak untuk mengajukan laporan atau pengaduan kepada penyidik dan atau penyidik baik lisan maupun tertulis;
- b. Setiap orang yang mengetahui permufakatan jahat untuk melakukan tindak pidana terhadap ketenteraman dan keamanan umum atau terhadap jiwa atau terhadap hak milik wajib seketika itu juga melaporkan hal tersebut kepada penyidik atau penyidik;

¹⁰ Andi Sofyan Dan ABD. Asis, Hukum Acara Pidana (Jakarta: Kencana, 2014), h. 75.

c. Setiap pegawai negeri dalam rangka melaksanakan tugasnya yang mengetahui tentang terjadinya peristiwa yang merupakan tindak pidana wajib segera melaporkan hal itu kepada penyidik atau penyidik.¹¹

Dari uraian tersebut jika diurutkan maka akan didapatkan sebagai berikut:

- a. Setiap orang yang mengetahui peristiwa yang diduga merupakan tindak pidana;
- b. Setiap orang yang melihat suatu peristiwa yang diduga merupakan tindak pidana;
- c. Setiap orang yang menyaksikan suatu peristiwa yang diduga merupakan tindak pidana;
- d. Setiap orang yang menjadi korban dari suatu peristiwa tindak pidana;
- e. Setiap orang yang mengetahui permufakatan jahat untuk melakukan tindak pidana terhadap: 1) Ketentraman umum/keamanan umum; 2) Jiwa atau hak milik;
- f. Setiap Pegawai Negeri, dalam rangka melaksanakan tugasnya yang mengetahui tentang terjadinya peristiwa tindak pidana.

Adapun bentuk atau cara pelaporan menurut KUHAP ada dua bentuk yaitu laporan lisan dan laporan tulisan yaitu:

- a. Laporan Lisan Adalah laporan yang disampaikan secara lisan dan harus dicatat oleh penyidik, dan setelah dicatat oleh penyidik, kemudian dibacakan kembali oleh penyidik atau disuruh baca kepada si pelapor, dan setelah itu si pelapor setuju dan tidak ada hal-hal yang perlu

¹¹ *Ibid.*, h. 76.

diperbaiki atau keberatan, maka segera ditandatangani laporan itu oleh si pelapor dan penyidik.¹² Untuk itu penyidik wajib memberikan surat tanda penerimaan laporan kepada pelapor. (KUHAP Pasal 108 ayat 6).

- b. Laporan Tulisan Yaitu laporan yang disampaikan secara tertulis kepada penyidik dan untuk itu penyidik mengagendakan dan selanjutnya kepada pelapor diberikan oleh penyidik surat tanda penerimaan laporan tersebut. Laporan yang diajukan secara tertulis harus ditanda tangani oleh pelapor (Pasal 103 ayat (1) KUHAP).¹³ Apabila si pelapor tidak dapat menulis maka laporan si pelapor dicatat oleh penyidik kemudian dibacakan kembali, dan hal itu harus disebutkan sebagai cacatan dalam laporan tersebut (Pasal 103 ayat (3) KUHAP). Setiap laporan penyidik wajib memberikan surat tanda terima penerimaan laporan kepada pelapor (Pasal 103 ayat (2) KUHAP jo. Pasal 108 ayat (6) KUHAP).

Untuk dalam hal menindaklanjuti setiap laporan tentang suatu tindak pidana, maka prosesnya dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- a. Penyidik yang menerima laporan tentang terjadi suatu peristiwa tindak pidana maka wajib untuk segera melakukan penyelidikan yang diperlukan (Pasal 102 ayat (1) KUHAP);
- b. Terhadap tindakan yang dilakukan tersebut pada poin diatas penyidik wajib membuat berita acara dan melaporkannya kepada penyidik seditaerah hukum (Pasal 102 ayat (3) KUHAP);

¹² Darwin Prints, Hukum Acara Pidana (Djambatan, 1994), h. 26.

¹³ Solahuddin, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Acara Pidana, Dan Perdata (Jakarta: Transmedia Pustaka, 2008), h. 175.

- c. Penyelidik dan penyidik yang telah menerima laporan tersebut agar segera datang ke tempat kejadian dan dapat melarang setiap orang untuk meninggalkan tempat itu selama pemeriksaan disitu belum selesai (Pasal 111 ayat (3) KUHAP). Dan bagi pelanggar larangan tersebut dapat dipaksa tinggal di tempat itu sampai pemeriksaan selesai (Pasal 111 ayat (4) KUHAP).

3. Pengertian Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Mencermati ketentuan hukum positif yang ada di Indonesia dalam hal penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam beberapa ketentuan perundang-undangan antara lain:

- a. Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran;
- b. Peraturan Menteri Perhubungan No. 28 Tahun 2022 yang berisi tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar;
- c. Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 tentang perkapalan.

Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh KSOP kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Pada titik ini peran KSOP begitu penting, diantaranya memeriksa kondisi kapal dan memeriksa segala dokumen kapal, dan menetapkan izin berlayar. Sebagaimana tercantum dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan

wajib yang dikeluarkan oleh KSOP dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan.¹⁴

4. Pengertian Kapal Tanker

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah (UU Pelayaran RI No 21 Tahun 1992 Pasal 1 ayat 2), sedangkan Menurut Suyono¹⁵ dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) “kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya).”.

Kapal tanker adalah kapal yang mengangkut barang atau muatan yang berbentuk cair di dalam tanki-tanki muatannya. Fungsi kapal tanker adalah untuk mengangkut muatan melalui laut atau perairan, minyak mentah dari pelabuhan muat atau pelabuhan produksi ke pelabuhan bongkar atau pengolahan. Ukuran dari kapal tanker pengangkut minyak produk kebanyakan lebih kecil daripada kapal tanker minyak mentah tetapi biasanya pengaturan jaringan-jaringan pipanya lebih kompleks.

Menurut Istopo¹⁶, desain dan jenis kapal tanker saat ini bermacam-macam yang dalam operasinya muatan minyak petroleum secara bergantian atau minyak nabati seperti *Crude Palm Oil* (CPO). Dapat juga mengangkut *Crude Oil* (minyak

¹⁴ Sahudiyono, “Penilaian Kelaiklautan Kapal Dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Studi Kasus: Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo),” *Meteor* 15, no. 02 (2022): 517, <http://ejournal.stipjakarta.ac.id>.

¹⁵ Suyono, Capt.R.P. 2005. *Shipping : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Edisi Ketiga. Penerbit PPM. Jakarta, h 65

¹⁶ Istopo, *Asuransi Maritim*, Semarang: Koperasi Pegawai Sejahtera, 2003, h.237.

mentah) atau *Product Oil* (minyak jadi). Minyak jadi tersebut antara lain meliputi: *Gasolin, HSD, Kerosin, Jet Fuel, Benzen, Stove Oil, Bunker Fuel* dan lain-lainnya.

Sesuai dengan jenis muatannya, tanker dapat dibedakan dalam 3 (tiga) kategori:

1. *Crude Carriers* yaitu kapal tanker untuk pengangkutan minyak mentah;
2. *Black-Oil Product Carriers* yaitu kapal tanker yang mengutamakan mengangkut minyak hitam seperti *Marine Diesel Fuel-Oil (M.D.F)* dan sejenisnya.
3. *Light-Oil Product Carriers* yaitu yang sering mengangkut minyak petroleum bersih seperti *kerosene, gas oil Reguler Mogas (RMS)* dan sejenisnya.

F. KERANGKA TEORITIS

1. Teori Perlindungan Hukum

Kata perlindungan menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia berarti tempat berlindung atau merupakan perbuatan (hal) melindungi, misalnya memberi perlindungan terhadap orang yang lemah.¹⁷ Menurut Sudikno Mertokusumo, yang dimaksud dengan hukum adalah kumpulan peraturan atau kaedah yang mempunyai isi yang bersifat umum dan normatif, umum karena berlaku bagi setiap orang dan normatif karena menentukan apa yang seyogyanya dilakukan, dan apa yang tidak boleh dilakukan atau harus dilakukan serta menentukan bagaimana caranya melaksanakan kepatuhan pada kaedah-kaedah.¹⁸

¹⁷ W.J.S. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Cetakan IX, Jakarta: Balai Pustaka, 1986, Hal. 600.

¹⁸ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Yogyakarta: Liberty, 1991, Hal.38.

Jadi dapat disimpulkan bahwa perlindungan hukum adalah suatu perbuatan dalam rangka melindungi subjek-subjek hukum dengan norma-norma atau peraturan perundang-undangan yang berlaku (hukum positif) dan pelaksanaannya dapat dipaksakan dengan suatu sanksi.

Menurut Philipus M. Hadjon, negara Indonesia sebagai negara hukum berdasarkan Pancasila haruslah memberikan perlindungan hukum terhadap warga negara sesuai dengan Pancasila. Oleh karena itu perlindungan hukum berdasarkan Pancasila berarti pengakuan dan perlindungan hukum akan harkat dan martabat manusia atas dasar nilai Ketuhanan Yang Maha Esa, kemanusiaan, persatuan, permusyawaratan, serta keadilan sosial. Nilai-nilai tersebut melahirkan pengakuan dan perlindungan hak asasi manusia dalam wadah negara kesatuan yang menjunjung tinggi semangat kekeluargaan dalam mencapai kesejahteraan bersama.¹⁹

Dalam merumuskan prinsi-prinsip perlindungan hukum di Indonesia, landasannya adalah Pancasila sebagai ideologi dan falsafah negara. Konsepsi perlindungan hukum bagi rakyat di Barat bersumber pada konsep-konsep *Rechtstaat* dan "*Rule of The Law*". Dengan menggunakan konsepsi Barat sebagai kerangka berfikir dengan landasan pada Pancasila, prinsip perlindungan hukum di Indonesia adalah prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia yang bersumber pada Pancasila. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindak pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan Perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia karena menurut

¹⁹ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1987, Hal. 84

sejarahnya di Barat, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah.²⁰

Aspek dominan dalam konsep barat tentang hak asasi manusia menekankan eksistensi hak dan kebebasan yang melekat pada kodrat manusia dan statusnya sebagai individu, hak tersebut berada di atas negara dan di atas semua organisasi politik dan bersifat mutlak sehingga tidak dapat diganggu gugat. Karena konsep ini, maka sering kali dilontarkan kritik bahwa konsep Barat tentang hak-hak asasi manusia adalah konsep yang individualistik. Kemudian dengan masuknya hak-hak sosial dan hak-hak ekonomi serta hak kultural, terdapat kecenderungan mulai melunturnya sifat individualistik dari konsep Barat.

Sarana perlindungan Hukum ada dua macam, yaitu :

a. Sarana Perlindungan Hukum Preventif

Pada perlindungan hukum preventif ini, subyek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif. Tujuannya adalah mencegah terjadinya sengketa. Perlindungan hukum preventif sangat besar artinya bagi tindak pemerintahan yang didasarkan pada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum yang preventif pemerintah terdorong untuk bersifat hati-hati dalam mengambil keputusan yang didasarkan pada diskresi. Di Indonesia belum ada pengaturan khusus mengenai perlindungan hukum preventif.

²⁰ Philipus M. Hadjon. *Op.cit.* Hal. 38

b. Sarana Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum yang represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Penanganan perlindungan hukum oleh Pengadilan Umum dan Peradilan Administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia karena menurut sejarah dari barat, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah. Prinsip kedua yang mendasari perlindungan hukum terhadap tindak pemerintahan adalah prinsip negara hukum. Dikaitkan dengan pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia, pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia mendapat tempat utama dan dapat dikaitkan dengan tujuan dari negara hukum.

2. Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum dalam bahasa belanda disebut dengan *rechtstoepassing* atau *rechtshandhaving* dan dalam bahasa inggris *law enforcement*. Hukum dan penegakan Hukum merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan, keduanya harus berjalan secara sinergis. Subtansi hukum yang termuat dalam berbagai peraturan perundang-undangan hanya akan menjadi sampah tanpa diiringi dengan sistem hukum serta budaya hukum yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat. Penegakan hukum merupakan bentuk nyata dalam

melaksanakan hukum demi mewujudkan keadilan dan kepastian hukum yang dilaksanakan oleh struktur hukum yakni aparat penegak hukum terhadap materi atau substansi hukum itu sendiri bagi para pelanggar hukum.

Penegakan hukum (*law enforcement*) dalam arti luas mencakup kegiatan untuk melaksanakan dan menerapkan hukum serta melakukan tindakan hukum terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan hukum yang dilakukan oleh subyek hukum, baik melalui prosedur peradilan maupun melalui arbitrase dan mekanisme penyelesaian sengketa lainnya (*Alternative dispute or conflicts resolution*).²¹

Dalam pengertian yang lebih luas, kegiatan penegakan hukum mencakup pula segala aktivitas yang dimaksudkan agar hukum sebagai perangkat kaidah normatif yang mengatur dan mengikat pada subjek hukum dalam segala aspek kehidupan bermasyarakat dan bernegara benar-benar ditaati dan sungguh-sungguh dijalankan sebagaimana mestinya.²² Penegakan hukum dalam arti sempit menyangkut kegiatan penindakan terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan terhadap peraturan perundang-undangan, khususnya melalui proses peradilan pidana yang melibatkan peran serta aparat kepolisian, kejaksaan, advokat atau pengacara dan badan-badan peradilan karena itu aktor-aktor utama yang peranannya sangat menonjol dalam proses penegakan hukum adalah polisi, jaksa, pengacara dan hakim.²³

²¹ Jimly Asshidiqie, *Menuju Negara Hukum yang Demokrasi*, Jakarta: PT. Bhuna Ilmu Populer, 2009, Hal.22

²² *Ibid.*,

²³ *Ibid.*,

Secara konsepsional, maka inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyelesaikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejawantahkan dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.²⁴

Selanjutnya menurut Soerjono Soekanto, menyebutkan bahwa masalah pokok dari penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin memengaruhinya, yaitu:²⁵

1) Faktor hukumnya sendiri yaitu berupa Undang-Undang;

Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif. Justru itu, suatu kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup *law enforcement*, namun juga *peace maintenance*, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.

²⁴ Soerjono Soekanto, *Teori Sosiologi Tentang Perubahan Sosial*, Surabaya: Ghalia Indonesia, 1983, Hal. 2

²⁵ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Cetakan Kelima, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004, Hal. 42

2) Faktor penegak hukum, yaitu pihak-pihak yang membentuk maupun yang menerapkan hukum;

Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum.

3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum;

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, salah satu contoh perangkat lunak adalah pendidikan. Pendidikan yang diterima oleh Polisi dewasa ini cenderung pada hal-hal yang praktis konvensional, sehingga dalam banyak hal polisi mengalami hambatan di dalam tujuannya, diantaranya adalah pengetahuan tentang kejahatan computer, dalam tindak pidana khusus yang selama ini masih diberikan wewenang kepada jaksa, hal tersebut karena secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap. Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus diemban oleh polisi begitu luas dan banyak.

4) Faktor masyarakat, yaitu lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan;

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi,

sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

- 5) Faktor kebudayaan, yaitu sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

Penegakan hukum dibedakan menjadi dua, yaitu:²⁶

- 1) Ditinjau dari sudut subjeknya

Dalam arti luas, proses penegakkan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, penegakkan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya

²⁶ Shant Dellyana, *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta: Liberty, 1988, Hal. 34

hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

2) Ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya

Dalam arti luas, penegakkan hukum yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, penegakkan hukum itu hanya menyangkut penegakkan peraturan yang formal dan tertulis.

G. METODE PENELITIAN

Metode berasal dari bahasa Yunani "*Methodus*" yang berarti cara atau jalan²⁷. Jadi, metode dapat diartikan sebagai suatu jalan yang berkaitan dengan cara kerja dalam mencapai suatu sasaran yang dibutuhkan bagi penggunaannya, sehingga dapat memahami obyek sasaran atau tujuan dari pemecahan permasalahannya. Sedangkan, penelitian atau *research* berarti pencarian kembali. Pencarian yang dimaksud adalah pencarian terhadap pengetahuan yang benar (ilmial), karena hasil dari pencarian ini akan dipakai untuk menjawab permasalahan tertentu. Dengan kata lain, penelitian (*research*) merupakan upaya pencarian yang amat bernilai edukatif; ia melatih kita untuk selalu sadar bahwa di dunia ini banyak yang kita tidak ketahui, dan apa yang coba kita cari, temukan, dan ketahui itu tetaplah bukan kebenaran mutlak. Oleh karena itu, masih perlu diuji kembali.

²⁷ P. Joko Subagyo, Metodologi Penelitian dalam teori dan Praktek (Jakarta: Rineka Cipta). 2004. hal. 1.

Dalam menyusun sebuah karya ilmiah diperlukan data-data yang dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Hal ini dapat dilakukan dengan cara melakukan penelitian di lingkungan atau ruang lingkup tertentu guna mendapatkan data-data yang akurat dan faktual sesuai dengan tujuan yang diinginkan penulis.

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari sesuatu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan cara menganalisisnya. Di samping itu, juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap faktor hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan²⁸. Untuk itu dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis, yaitu penelitian yang berpusat pada ilmu hukum normatif, atau peraturan perundang-undangan. Namun, penelitian ini tidak mengkaji sistem norma itu sendiri, tetapi mengamati bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi antara sistem norma tersebut di dalam masyarakat.²⁹ Penelitian ini mengkaji dari sudut ilmu hukum dan peraturan-peraturan tertulis yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap anak korban tindak pidana serta bekerjanya peraturan tersebut dalam masyarakat.

²⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia Press, 1986). hal. 43.

²⁹ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajara, 2013, h. 47.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis, yaitu penelitian yang bertujuan memberikan gambaran mengenai permasalahan yang terjadi cehubungan dengan menggunakan peraturan perundang- undangan yang berlaku dan teori yang relevan kemudian dikumpulkan melalui data-data yang dikumpulkan, diolah, serta disusun secara teori yang ada untuk mendapatkan pemecahan masalah sesuai ketentuan yang berlaku³⁰.

3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data dalam penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder.

- a. Data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari lapangan.³¹ Data tersebut diperoleh dari hasil wawancara dengan pihak yang berhubungan dengan penelitian ini.
- b. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan untuk mendapatkan landasan teoritis berupa pendapat-pendapat, tulisan-tulisan para ahli atau pihak-pihak lain yang berwenang dan juga untuk memperoleh informasi baik dalam bentuk ketentuan formal maupun data melalui naskah resmi yang ada. Bahan hukum data sekunder terdiri dari :

- 1) Bahan hukum primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang sifatnya mengikat dan memaksa dalam meneliti permasalahan yang terjadi.

³⁰ Sri Sumawarni, *Sebuah Seri Metode Penelitian Hukum*, UPT UNDIP Press, Semarang, 2012, hlm 6

³¹ Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian, Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung, PT. Remaja Rosdakarya, 2006, h.112.

Bahan hukum yang menjadi sumber utama dalam penelitian ini yaitu peraturan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, Laporan Polisi Nomor: LP-B/48/IV/2022/SPKT-Kepri, Surat Pemberitahuan dengan Nomor B/ 295/ VIII/ 2022 / Ditreskrim kepada KSOP, Surat dari Law Firm Andi Fadlan & Partners Nomor: 011/AF&P/LP.Perkara/L/V/2022, Hasil Rapat Umum Dengar Pendapat Komisi III DPRD Kota Batam.

2) Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder diambil dari literatur, buku-buku dan makalah-makalah yang ada relevansinya dengan penelitian.

3) Bahan hukum tersier

Bahan hukum yang memberikan petunjuk atas bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus, ensiklopedia dan sebagainya.

4. Metode Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara melalui studi pustaka, meliputi risalah peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal, hasil penelitian,serta sumber-sumber lainnya yang relevan dan berkaitan dengan objek penelitian ini. Pengumpulan data juga dilakukan dengan cara studi dokumen yaitu mengkaji, menelaah dan mempelajari bahan-bahan hukum yang relevan dengan penelitian ini.

5. Metode Analisis Data

Metode penelitian yang digunakan merupakan metode penelitian kualitatif yang diartikan data yang sudah diperoleh dari penelitian ini akan diolah dan dianalisis dengan menggunakan analisis kualitatif, yaitu memberi arti dan menginterpretasikan setiap data, setelah diolah kemudian diwujudkan dalam bentuk kalimat secara sistematis untuk ditaris suatu kesimpulan.

Data sekunder berpusat atau bertitik tolak pada peraturan-peraturan yang ada sebagai norma hukum positif yang akan diolah dan disusun secara sistematis untuk mendapatkan sebuah jawaban atas pokok permasalahan yang dibahas di dalam penulisan tesis ini.

H. SISTEMATIKA ISI TESIS

Hasil penelitian ini akan disusun dan disajikan dalam suatu karya ilmiah berupa tesis yang terdiri dari 4 (empat) Bab dan tiap-tiap Bab akan dirinci lagi menjadi beberapa sub-Bab.

Bab pertama (pendahuluan) merupakan pengantar dan pedoman bagi pembahasan berikutnya. Dalam Bab ini diuraikan tentang latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual, kerangka teoritis, metode penelitian, sistematika penulisan dan jadwal penelitian.

Bab dua (tinjauan pustaka) menguraikan, Tinjauan umum Permasalahan Hukum Kapal MT. Sea Tanker II, tinjauan umum tentang Dokumen Keberangkatan Kapal, dan tinjauan umum Penyitaan (Penahanan Terhadap Kapal MT. Sea Tanker II).

Bab tiga (hasil penelitian dan analisis) menguraikan mengenai analisis data dan pembahasan atas hasil pengolahan data. Pembahasan tersebut mengenai Dasar Hukum (KSOP) Khusus Batam tidak Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada MT. Sea Tanker II, Akibat Hukum tidak dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh KSOP Khusus Batam, sehingga menimbulkan kerugian bagi Pengusaha kapal dan juga untuk mengetahui sanksi terhadap penguasa yang melakukan perbuatan melawan hukum (maladministrasi).

Bab empat (penutup) berisi tentang kesimpulan dari penelitian yang dilakukan dan saran-saran yang dianggap perlu sebagai masukan bagi pihak-pihak terkait.

I. JADWAL PENELITIAN

Jadwal penelitian tesis ini adalah sebagai berikut:

Kegiatan	Waktu															
	Februari				Maret				April				Mei			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Proposal																
Revisi proposal																
Seminar proposal																
Persiapan																
Pengumpulan data																
Analisa data																
Penulisan laporan																

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Permasalahan Penegakan Hukum

Permasalahan yang esensial dalam penegakan hukum di Indonesia bukan hanya semata-mata terhadap produk hukum yang tidak responsif, melainkan juga berasal dari faktor aparat penegak hukumnya. Untuk meletakkan pondasi penegakan hukum, maka pilar yang utama adalah penegak hukum yang mampu menjalankan tugasnya dengan integritas dan dedikasi yang baik. Karena sepanjang sapu kotor belum dibersihkan, maka setiap pembicaraan tentang keadilan akan menjadi omong kosong belaka, *as long as the dirty broom is not cleaned, any talk of justice will be empty.*³²

Penegakan hukum pada prinsipnya harus dapat memberi manfaat atau berdaya guna (*utility*) bagi masyarakat, namun di samping itu masyarakat juga mengharapkan adanya penegakan hukum untuk mencapai suatu keadilan. Kendatipun demikian tidak dapat kita pungkiri, bahwa apa yang dianggap berguna (secara sosiologis) belum tentu adil, begitu juga sebaliknya apa yang dirasakan adil (secara filosofis), belum tentu berguna bagi masyarakat.³³

³² Ahmad Ali, Keterpurukan hukum di Indonesia, Penyebab dan solusinya, Ghalia Indonesia, 2001, hlm. 74.

³³ Jimly Asshiddiqie, Penegakan Hukum yang Menjamin Kepastian Hukum dan Rasa Keadilan Masyarakat, Suatu sumbangan pemikiran, <http://jimly.com/pemikiran/makalah>, di akses 8 Maret 2024

Sehubungan dengan hal tersebut Jimly Asshiddiqie³⁴ menyatakan masyarakat hanya menginginkan adanya suatu kepastian hukum, yaitu adanya suatu peraturan yang dapat mengisi kekosongan hukum tanpa menghiraukan apakah hukum itu adil atau tidak. Dalam pelaksanaan penegakan hukum, keadilan harus diperhatikan, namun hukum itu tidak identik dengan keadilan, hukum itu bersifat umum, mengikat setiap orang, bersifat menyamaratakan. Setiap orang yang mencuri harus dihukum tanpa membeda-bedakan siapa yang mencuri.

Sebaliknya keadilan bersifat subjektif, individualistis dan tidak menyamaratakan.³⁵ Adil bagi seseorang belum tentu dirasakan adil bagi orang lain. Senada dengan hal tersebut Jimly Asshiddiqie, menambahkan bahwa hukum tidak dapat kita tekankan pada suatu nilai tertentu saja, tetapi harus berisikan berbagai nilai. Hukum itu harus memenuhi berbagai karya disebut sebagai nilai dasar dari hukum. Nilai dasar hukum tersebut adalah: keadilan, kegunaan dan kepastian hukum.³⁶ Meskipun ketiga-tiganya itu merupakan nilai dasar dari hukum, namun di antara terdapat suatu *spannungsverhaltnis* (ketegangan), oleh karena di antara ketiga nilai dasar hukum tersebut masing-masing mempunyai tuntutan yang berbeda satu sama lainnya, sehingga ketiganya mempunyai potensi untuk saling bertentangan, untuk itulah proses penegakan hukum oleh aparat penegak hukum diharapkan mampu menjembatani nilai-nilai dasar tersebut, tidak salah bila kita mengingat ahli hukum dari Belanda, Taverne

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Sudikno Mertokusumo, 1993, Bab-bab Tentang Penemuan Hukum, Citra Aditya Bakti, Yogyakarta, hlm. 2

³⁶ Satjipto Raharjo, 1986, Ilmu Hukum, Alumni, Bandung, hlm. 21

pernah mengatakan, “*Geef me goede Rechters, goede Rechters Commissarissen, goede Officieren Van Justitie en goede Politie Ambtenaren, en ik zal met een slecht wetboek van strafprocesrecht goed bereiken*” Berikan saya hakim yang baik, hakim pengawas yang baik, jaksa yang baik, dan polisi yang baik, maka penegakan hukum akan berjalan walaupun dengan hukum pidana yang buruk.

Permasalahan penegakan hukum di Indonesia, terletak pada 3 faktor, Integritas aparat penegak hukum, produk hukum, dan tidak dilaksanakannya nilai-nilai Pancasila oleh aparat penegak hukum dalam pelaksanaan tugasnya sehari-hari. Lebih lanjut Lawrence Friedman mengemukakan 3 aspek yang menjadi dasar keterpurukan hukum suatu negara adalah struktur, substansi dan kultur. Ketiga pisau analisis Friedman tersebut, apabila dikombinasikan dengan keterpurukan penegakan hukum yang ada di Indonesia, maka sangatlah tepat bilamana teori Lawrence Friedman, menjadi kajian teori analisis penulis, mengingat berbicara mengenai sistem hukum, maka kita tidak akan terlepas dari 3 (tiga) komponen sistem hukum tersebut yakni:

Struktur, yaitu keseluruhan institusi-institusi hukum yang ada beserta aparatnya, mencakupi antara lain Kepolisian dengan para Polisinya, Kejaksaan dengan para Jaksanya, Pengadilan dengan para Hakimnya; Substansi, yaitu keseluruhan aturan hukum, norma hukum dan asas hukum, baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis, termasuk putusan pengadilan. Kultur Hukum yaitu opini-opini, kepercayaan-kepercayaan (keyakinan-keyakinan), kebiasaankebiasaan, cara berpikir, dan cara bertindak, baik dari para penegak hukum maupun warga masyarakat, tentang hukum dan berbagai fenomena yang berkaitan dengan hukum.³⁷

Problematika penegakan hukum diartikan sebagai permasalahan yang timbul dari penegakan supremasi hukum di Indonesia yang memerlukan jawaban

³⁷ Lawrence M. Friedman, *The Legal System: A Social Science Perspective*, New York: Russel Sage Foundation, 1975, hlm. 11-16.

atas permasalahan tersebut. Permasalahan penegakan hukum di Indonesia bukan hanya merupakan fenomena yang ada di permukaan saja, melainkan telah merasuki sum-sum sistem hukum itu sendiri. Penegakan hukum di Indonesia seringkali tidak seiring sejalan dengan apa yang diinginkan. Hukum di Indonesia tidak menjadi panglima melainkan menjadi alat politik maupun alat kekuasaan. Karena sebagai panglima, hukum harus mampu menjawab, memutuskan, ataupun menyelesaikan suatu kasus atau perkara tanpa terpengaruh oleh tendensi atau kepentingan apapun yang melekat di dalamnya. Problematika penegakan hukum di Indonesia sangat sulit untuk dirunut, bagaikan mencari sampul pangkal atau ujung dari suatu lingkaran, sehingga membuat kejahatan semakin berdaulat di dalam dunia hukum maupun dunia Peradilan di Indonesia.

Permasalahan penegakan hukum di Indonesia sering kali diawali dalam dunia peradilan, mafia peradilan sering kali menjadi faktor utama dalam permasalahan penegakan hukum tersebut, karena mafia peradilan bersifat sistemik dan merasuki sum-sum penegakan hukum. Ketua Mahkamah Konstitusi, Mahfud MD dalam Politik Hukum di Indonesia, mengatakan bahwa:

...Mereka heran ketika melihat bahwa hukum tidak selalu dapat dilihat sebagai penjamin kepastian hukum, penegak hak-hak masyarakat, atau penjamin keadilan. Banyak sekali peraturan hukum yang tumpul, tidak mempan memotong kesewenang-wenangan, tidak mampu menegakkan keadilan dan tidak dapat menampilkan dirinya sebagai pedoman yang harus diikuti dalam menyelesaikan berbagai kasus yang seharusnya bisa dijawab oleh hukum. Bahkan banyak produk hukm yang lebih banyak diwarnai oleh kepentingan-kepentingan politik pemegang kekuasaan dominan³⁸.

³⁸ Mahfud MD, Politik Hukum di Indonesia, diterbitkan LP3ES, Jakarta, 2001, hlm. 1.

Keterpurukan penegak hukum yang ada saat ini diawali oleh terpuruknya dekadensi moral aparat penegak hukum, konsep atau metode berpikir “*Money Oriented*” sedianya dapat diubah menjadi mindset “*Service Oriented without Money*”. Sehingga dibutuhkan reformasi hukum tidak hanya dalam hal pembaruan Undang-Undang atau substansi hukumnya (*legal substance reform*), tetapi juga pembaruan struktur hukum (*legal structure reform*) dan pembaruan budaya hukum (*legal ethic and legal science / education reform*), bahkan dalam situasi saat ini, pembaruan aspek immateriil dalam hukum yaitu pembaruan budaya hukum, etika / moral hukum, aparatur penegak hukum, serta ilmu / pendidikan hukum dapat dilakukan pembaruan untuk mewujudkan hukum yang dicita-citakan (*ius constituendum*)³⁹.

Hakikat Pembaruan / pembangunan hukum bukan terletak pada aspek formal dan lahiriah (seperti terbentuknya Undang-Undang baru, struktur kelembagaan baru, bertambahnya bangunan / sarana peradilan, mekanisme / prosedur baru) melainkan justru terletak pada aspek immateriil, yaitu bagaimana membangun budaya dan nilai-nilai kejiwaan dalam hukum sehingga melahirkan penegak keadilan yang berintegritas baik dan memiliki sifat kemanusiaan dan rasa keadilan dalam dirinya, yang akan mendorong terciptanya penegakan hukum yang lebih baik menuju ke arah hukum responsif yang bersendikan nilai-nilai Pancasila.

Pembaharuan sistem hukum atau yang menurut penulis merupakan sistem hukum berbasis Indonesia *Juriprudence* tersebut, diharapkan mampu menyerap

³⁹ Barda Nawawi Arief, Masalah Penegakan Hukum dan kebijakan hukum pidana dalam penanggulangan kejahatan, Kencana Pranada Media Grup, Jakarta, 2010, hlm. 6.

aspirasi yang hidup dan berkembang dalam masyarakat. Hukum tersebut harus sejalan dengan perkembangan yang hidup dalam masyarakat, tidak semata-mata mengedepankan penjatuhan hukuman sebagai solusi atas permasalahan hukum yang ada, melainkan berupaya menyelesaikan masalah melalui jalan musyawarah, bukankah penyelesaian masalah melalui peradilan untuk kasus-kasus kecil akan lebih membuat *cost recovery* negara membengkak dan menambah pekerjaan baru bagi aparat penegak hukum itu sendiri.

Strategi pembangunan hukum responsif dimulai dengan membangun supremasi hukum sebagai pintu utama sebuah bangsa dalam melahirkan suatu *konsesi*, bahwa hukum menjadi garda depan dalam menciptakan keamanan dan stabilitas suatu bangsa. Namun hukum yang ada saat ini hanya dipahami sebagai suatu aturan yang bersifat kaku, dan menekankan pada aspek *the legal system*, tanpa melihat kaitan antara hukum dengan persoalan-persoalan yang hidup dalam suatu masyarakat.

Teori pemikiran hukum responsif dihadirkan oleh Philippe Nonet dan Philip Selznick yang secara garis besar mengupas tiga klasifikasi dasar dari hukum dalam masyarakat, yaitu hukum sebagai pelayan kekuasaan represif (hukum represif), hukum sebagai institusi tersendiri yang mampu menjinakkan represif dan melindungi integritas dirinya (hukum otonom), dan hukum sebagai fasilitator dari berbagai respons terhadap kebutuhan dan aspirasi sosial yang hidup dan berkembang dalam masyarakat (hukum responsif). Dari ketiga klasifikasi tipe hukum tersebut di atas, maka tipe hukum responsif adalah tipe hukum yang paling tepat dalam membangun sistem hukum di Indonesia yang

tipikal masyarakatnya cenderung mengedepankan permusyawaratan sebagai jalan dalam menyelesaikan suatu permasalahan⁴⁰.

Pancasila sebagai dasar filsafat atau ideologi bangsa dan negara Republik Indonesia merupakan satu sistem pemikiran (*system of Thought*), karena merupakan pandangan dan nilai-nilai dasar negara yang dijabarkan dalam suatu pandangan ideologi Pancasila. Ideologi Pancasila senantiasa terbuka karena sifat masyarakatnya yang dinamis, namun ideologi Pancasila sifatnya mutlak, yang tidak dapat dirubah mengingat hakikatnya sebagai landasan hidup bangsa. Pancasila senantiasa mengikuti perkembangan dan aspirasi yang hidup dalam masyarakat, setiap kandungan silanya merupakan perwujudan dari manifestasi yang diinginkan oleh rakyat, karena Pancasila digali dari akar bangsa Indonesia, sehingga Pancasila senantiasa mengikuti perkembangan dan akselerasi masyarakat, untuk mewujudkan cita-cita Pancasila yakni hidup berbangsa dalam mencapai harkat dan martabat kemanusiaan.

Pancasila sebagai suatu sistem filsafat pada hakikatnya juga merupakan suatu sistem ilmu pengetahuan. Dalam kehidupan sehari-hari Pancasila merupakan pedoman dasar bagi bangsa Indonesia dalam memandang realitas alam semesta, manusia, masyarakat, bangsa dan negara tentang makna hidup serta sebagai dasar manusia dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi dalam hidup dan kehidupan. Pancasila menjadi suatu sistem cita-cita atau keyakinan (*belief-system*) karena dijadikan landasan cara hidup manusia atau suatu kelompok masyarakat dalam berbagai bidang kehidupan.

⁴⁰ Philippe Nonet dan Philip Selznick, *Law & Society in Transition: Toward Responsive Law*, 1978. Alih bahasa oleh Rafael Edy Bosco, Hukum Responsif, Pilihan di masa transisi, hlm. 54.

Sebagai dasar negara, Pancasila merupakan suatu asas kerokhaniaan yang dalam ilmu kenegaraan populer disebut sebagai dasar filsafat negara (*Philosophische Grondslag*). Dalam kedudukan ini Pancasila merupakan sumber nilai dan sumber norma dalam setiap aspek penyelenggaraan negara, termasuk sebagai sumber tertib hukum di negara Republik Indonesia. Konsekuensinya seluruh peraturan perundang-undangan serta penjabarannya senantiasa berdasarkan nilai-nilai yang terkandung dalam sila-sila Pancasila. Pancasila dalam kerangka sumber nilai perubahan hukum, diletakkan pada persoalan fundamental, bahwa dalam negara terdapat pokok kaidah yang merupakan sumber hukum positif yang dalam ilmu hukum tata negara disebut “*Staatsfundamentalnorm*”, di dalam negara Republik Indonesia “*Staatsfundamentalnorm*” intinya adalah Pancasila. Maka Pancasila merupakan cita-cita hukum, kerangka berpikir, sumber nilai serta sumber arah penyusunan dan perubahan hukum positif di Indonesia. Dalam pengertian inilah maka Pancasila berfungsi sebagai paradigma hukum pertama dalam kaitannya dengan berbagai macam upaya perubahan hukum⁴¹.

Pelaksanaan hukum di dalam masyarakat selain tergantung pada kesadaran hukum masyarakat juga sangat banyak ditentukan oleh aparat penegak hukum, oleh karena sering terjadi beberapa peraturan hukum tidak dapat terlaksana dengan baik oleh karena ada beberapa oknum penegak hukum yang tidak melaksanakan suatu ketentuan hukum sebagai mana mestinya. Hal tersebut disebabkan pelaksanaan oleh penegak hukum itu sendiri yang tidak sesuai dan

⁴¹ Kaelan, Pendidikan Pancasila, Paradigma Offset, Yogyakarta, 2010, hlm. 113.

merupakan contoh buruk dan dapat menurunkan citra. Selain itu teladan baik dan integritas dan moralitas aparat penegak hukum mutlak harus baik, karena mereka sangat rentan dan terbuka peluang bagi praktik suap dan penyalahgunaan wewenang. Uang dapat mempengaruhi proses penyidikan, proses penuntutan dan putusan yang dijatuhkan. Dalam struktur kenegaraan modern, maka tugas penegak hukum itu dijalankan oleh komponen yudikatif dan dilaksanakan oleh birokrasi, sehingga sering disebut juga birokrasi penegakan hukum. Eksekutif dengan birokrasinya merupakan bagian dari bagian dari mata rantai untuk mewujudkan rencana yang tercantum dalam (peraturan) hukum. Kebebasan peradilan merupakan essensilia daripada suatu negara hukum saat ini sudah terwujud dimana kekuasaan Kehakiman adalah merdeka yang bebas dari pengaruh unsur eksekutif, legislatif .serta kebebasan peradilan ikut menentukan kehidupan bernegara dan tegak tidaknya prinsip *Rule of Law*.

Penegakan hukum ditujukan guna meningkatkan ketertiban dan kepastian hukum dalam masyarakat. Hal ini dilakukan antara lain dengan menertibkan fungsi, tugas dan wewenang lembaga-lembaga yang bertugas menegakkan hukum menurut proporsi ruang lingkup masing-masing, serta didasarkan atas sistem kerjasama yang baik dan mendukung tujuan yang hendak dicapai. Tingkat perkembangan masyarakat tempat hukum diberlakukan mempengaruhi pola penegakan hukum, karena dalam masyarakat modern yang bersifat rasional dan memiliki tingkat spesialisasi dan differensiasi yang tinggi pengorganisasian penegak hukumnya juga semakin kompleks dan sangat birokratis.

Hikmahanto Juwono menyatakan di Indonesia secara tradisional institusi hukum yang melakukan penegakan hukum adalah kepolisian, kejaksaan, badan peradilan dan advokat. Di luar institusi tersebut masih ada diantaranya , Direktorat Jenderal Bea Cukai, Direktorat Jenderal Pajak, Direktorat Jenderal Imigrasi. Problem dalam penegakan hukum meliputi hal⁴²:

1. Problem pembuatan peraturan perundangundangan.
2. Masyarakat pencari kemenangan bukan keadilan.
3. Uang mewarnai penegakan hukum.
4. Penegakan hukum sebagai komoditas politik, penegakan hukum yang diskriminatif dan ewuh pekewuh.
5. Lemahnya sumberdaya manusia.
6. Advokat tahu hukum versus advokat tahu koneksi.
7. Keterbatasan anggaran.
8. Penegakan hukum yang dipicu oleh media masa.

Problem tersebut di atas memerlukan pemecahan atau solusi, dan negara yang dalam hal ini diwakili pemerintah telah mengeluarkan kebijakan yang bertujuan memperbaiki kinerja institusi hukum, aparat penegak hukum dengan anggaran yang cukup memadai sedang outputnya terhadap perlindungan warganegara di harapkan dapat meningkatkan kepuasan dan sedapat mungkin mampu menjamin ketentraman dan kesejahteraan sosial bagi seluruh anggota masyarakat⁴³.

⁴² Hikmahanto Juwono, Penegakan hokum dalam kajian Law and development :Problem dan fundamen bagi Solusi di Indonesia, Jakarta : Varia Peradilan No.244, 2006, hlm. 13.

⁴³ Bagir Manan, Persepsi masyarakat mengenai Pengadilan dan Peradilan yang baik, Jakarta, Varia Peradilan No.258 Mei, 2007, hlm. 5.

Pelaksanaan hukum di dalam masyarakat selain tergantung pada kesadaran hukum masyarakat juga sangat banyak ditentukan oleh aparat penegak hukum, oleh karena sering terjadi beberapa peraturan hukum tidak dapat terlaksana dengan baik oleh karena ada beberapa oknum penegak hukum yang tidak melaksanakan suatu ketentuan hukum sebagai mana mestinya. Hal tersebut disebabkan pelaksanaan oleh penegak hukum itu sendiri yang tidak sesuai dan merupakan contoh buruk dan dapat menurunkan citra. Selain itu teladan baik dan integritas dan moralitas aparat penegak hukum mutlak harus baik, karena mereka sangat rentan dan terbuka peluang bagi praktik suap dan penyalahgunaan wewenang. Uang dapat mempengaruhi proses penyidikan, proses penuntutan dan putusan yang dijatuhkan.

B. Tinjauan Umum Tentang Dokumen Keberangkatan Kapal (Clearance)

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi keempat menyatakan bahwa dokumen adalah surat tertulis atau tercetak yang dapat dipakai seperti bukti keterangan sebuah naskah.⁴⁴ seringkali digunakan para ahli dalam dua pengertian. Pertama, berarti sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan dari kesaksian lisan, artefak, peninggalan-peninggalan terlukis, dan petilasan-petilasan arkeologis. Pengertian kedua diperuntukkan bagi surat-surat resmi dan surat-surat negara seperti surat perjanjian, undang-undang, hibah, konsesi, dan lainnya. Dokumen melengkapi keabsahan keterangan, seperti surat keterangan, pernyataan,

⁴⁴ Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008, hlm. 338.

lampiran-lampiran seperti untuk melengkapi sebuah dokumen atau tesis. Beberapa definisi menurut para ahli mengenai clearance yaitu⁴⁵ :

1. Menurut purwosutjipto *Clearance* adalah pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan bagi kapal, sangatlah penting bagi keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang dan awaknya, dalam keagenan ada dua istilah clearance yaitu :

- *Clearance in* adalah suatu proses untuk mendapatkan izin dari pihak instansi pelabuhan untuk melakukan aktivitas di wilayah pelabuhan – pelabuhan tersebut.
- *Clearance out* adalah suatu proses untuk mendapatkan izin keluar pelabuhan untuk melanjutkan kegiatan pelayaran kepelabuhan berikutnya kepada pihak instansi pelabuhan setelah menyelesaikan aktivitasnya di pelabuhan tersebut.

2. Menurut Widiyati dan Ridwan *Clearance* adalah izin resmi yang dikeluarkan syahbandar pemberangkatan kapal bila semua ongkos telah dibayar dan semua formalitas telah terpenuhi.

Adapun pihak-pihak instansi pemerintah yang terlibat mengenai kegiatan *clearance in* maupun *clearance out* yaitu :

1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan (KSOP)
2. PT. Pelabuhan Indonesia
3. Kantor Kesehatan Pelabuhan
4. Vessel Traffic Service

⁴⁵ Ridwan (Dkk), IMPLEMENTASI CLEARANCE IN-OUT KAPAL DENGAN SISTEM INAPORTNET DIPELABUHAN BANJARMASIN, National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies, 3 No.1, September 2021, Hal.152.

Dokumen *clearance in* dan *clearance out* bisa diuraikan sebagai berikut:

a. Sebelum kedatangan kapal di pelabuhan, agent menyiapkan dokumen sebagai berikut :

1. Dokumen PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal)
2. Dokumen SPB (Surat Perizinan Berlayar)
3. Dokumen RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkutan)
4. Memorandum pemeriksaan dokumen kapal
5. *Crew list* dari kapal
6. Ship Particular dari pemilik atau kapal
7. *Manifest dan copy B/L (Bill of Lading)*

b. Setelah kapal tiba dipelabuhan, agent menyiapkan dokumen sebagai berikut :

1. Dokumen kapal
2. *Crew list*
3. Dokumen *crew*
4. *Store list*

Faktor-faktor yang mempengaruhi kelancaran terkait dalam pengurusan dokumen yaitu :

1. Kerjasama antar instansi terkait.

Tentunya sebagai suatu perusahaan yang bergerak dibidang keagenan yang membutuhkan pelayanan jasa keagenan dari instansi, maka perusahaan tersebut harus menjalin hubungan dan komunikasi yang baik antar instansi-instansi pemerintah seperti KSOP, Kantor kesehatan dan

Jetty master. Hubungan dan komunikasi yang baik dengan lembaga memudahkan pengurusan dokumen seperti SPB (Surat Izin Berlayar) yang dikeluarkan oleh Kesyahbandaran setempat. Dalam kaitannya dengan pengurusan dokumen, tentunya sudah sesuai dengan SOP (*Standard Operating Procedure*) yang berlaku.

2. Sarana dan prasarana

Fasilitas merupakan segala sesuatu yang memudahkan konsumen dalam menggunakan jasa tersebut. Untuk menjelaskan pengertian tentang fasilitas, dapat kita lihat beberapa batasan dari para ahli. Menurut Tjiptono F. Fasilitas merupakan sumber daya fisik yang harus ada sebelum sesuatu ditawarkan kepada konsumen.⁴⁶ Oleh sebab itu, perusahaan dalam mencapai tujuan diperlukan alat pendukung yang digunakan dalam proses atau aktivitas diperusahaan tersebut. Fasilitas yang digunakan oleh setiap perusahaan bermacam-macam bentuk, jenis dan manfaatnya. Semakin besar aktivitas perusahaan maka semakin lengkap pula sarana pendukung dan fasilitas untuk mencapai tujuan perusahaan tersebut.

3. Jarak

Jarak antara kantor perusahaan pelayaran dengan kantor instansi pemerintah terkait dapat menjadi faktor yang mempengaruhi waktu pengerjaan dokumen. Misalnya, kendaraan roda dua atau empat dapat disediakan oleh perusahaan jika perusahaan pelayaran memiliki peralatan

⁴⁶ Fandy Tjiptono, Pemasaran Jasa (Prinsip, Penerapan, Penelitian), Andi Offset, Yogyakarta, 2014, hlm 73.

dan infrastruktur yang memadai. Maka dapat mempermudah dan mempercepat pengurusan dokumen *clearance*.

4. Pengurusan dokumen *clearance in* dan *clearance out* harus tepat waktu.

Pengoperasian kapal tidak hanya membutuhkan pengetahuan tentang pengoperasian kapal saja, tetapi juga harus mengetahui pengetahuan tentang layanan terkait waktu keberangkatan. Maka dari itu, penulis membatasi jasa pelayanan yang dimaksud yaitu perusahaan pelayaran yang bergerak khususnya dibidang keagenan. Sebelum kapal tiba di pelabuhan, pihak agent akan membuat PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal) yang akan diajukan kepada instansi instansi terkait yaitu : KSOP (Kesyahbadaran dan Otoritas Pelabuhan), Pelindo yang menyediakan jasa pelabuhan, KKP (Kantor Kesehatan Pelabuhan), VTS (*Vessel Traffic Service*). Agen juga akan membayar penuh BPJK (Bukti Pembayaran Jasa Pelabuhan). Setelah itu agent melakukan *order* pandu untuk melakukan pemanduan/penjemputan kapal dari area luar labuh ke daerah pelabuhan. Setelah kapal mencapai area berlabuh, agen pergi ke kapal dan mengambil dokumen kapal yang asli. Lalu pihak agent akan menghadiri rapat/meeting untuk menentukan kapal siapa yang akan sandar dan menentukan tempat posisi kapal sandar. Setelah pihak agent sudah mendapat arahan untu segera menyandarkan kapal tersebut, agent akan segera mengajukan permohonan SPK (Surat Perintah Kerja) kepada kepanduan dan SPOG (Surat Perintah Olah Gerak) ke KSOP. Apabila SPOG dikeluarkan maka kapal dapat disandarkan oleh pihak agen untuk

melaksanakan kegiatan bongkar muat di pelabuhan yang dituju. Setelah kegiatan bongkar muat selesai agen akan mengurus SPOG kembali untuk keluar dari pelabuhan menuju area berlabuh untuk menunggu proses izin keluar dari area pelabuhan. Setelah izin selesai, agent akan segera memberangkatkan kapal tersebut ke pelabuhan berikutnya.

Kapal laut merupakan sarana transportasi yang sangat efektif dan efisien karena disamping biayanya lebih murah dibandingkan dari jenis sarana angkutan transportasi lain juga dapat memuat dan mengirim barang serta penumpang dan hewan dalam volume yang besar. Untuk memperlancar sistem transportasi melalui laut, maka sangat dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai, baik dari segi fasilitas pelabuhan maupun sistem yang dipergunakan dalam pelayanan di pelabuhan sewaktu kapal akan masuk (*in*) maupun keluar (*out*) dari pelabuhan.

Sarana dan prasarana sangat penting untuk mendukung keluar masuknya kapal dipelabuhan agar aktivitas kapal akan melakukan kegiatan dipelabuhan dapat berjalan dengan lancar. Perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang keagenan kapal berperan penting didalam memberikan pelayanan kepada kapal-kapal yang berkunjung kesuatu pelabuhan. Kegiatan pengurusan *Port Clearance in* dan *Clearance out* kapal di pelabuhan bertujuan untuk mengurus dan menyelesaikan perizinan yang terkait dengan bongkar/muat barang dari dan ke kapal, bunker, docking/repairing juga membantu kepentingan principal (pemilik kapal) dalam melakukan perpanjangan masa berlakunya sertifikat kapal dan kebutuhan anak buah kapal (ABK) dikantor Syahbandar.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 192 Tahun 2015 tentang penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang dipelabuhan memberikan pedoman untuk diterapkannya layanan pelabuhan secara online yaitu dengan system Inaportnet. Pada dasarnya Sistem Inaportnet merupakan sistem yang berbasis jaringan Internet/ *Web Service* terkait dalam pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muatnya. Sistem yang dibuat agar pengguna jasa (Perusahaan Pelayaran maupun Perusahaan Bongkar Muat) dalam melakukan permohonan pelayanan untuk melakukan kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal maupun terkait dengan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) untuk muatan kapal tidak harus datang secara fisik ke instansi terkait untuk melakukan *clearance*, atau dengan kata lain meminimalisir pengguna jasa bertatap muka dengan petugas instansi terkait yang berwenang, hal ini sejalan dengan komitmen Kementerian Perhubungan memberantas pungutan liar disektor Perhubungan. Penerapan Sistem Inaportnet dapat menjamin terwujudnya sistem logistic nasional yang berdaya saing global. Inaportnet dikembangkan secara bertahap, baik dari jangkauan maupun jenis layanannya. Pada tahun 2013, layanan pertama meliputi: Layanan Ijin Kapal, Layanan Pengeluaran dan Penerimaan Peti Kemas dan Pembayaran Secara Elektronik. Kemudian Sistem Inaportnet dikembangkan di beberapa pelabuhan di Indonesia. Apabila Kegiatan dalam penggunaan sistem Inaportnet tidak berjalan dengan baik, maka akan menghambat kelancaran penanganan kapal. Sistem dan prosedur penggunaan sistem Inaportnet dalam penanganan dokumen kapal datang akan sangat

menunjang mutu pelayanan kapal seperti meminimalkan keterlambatan kapal bersandar di dermaga.⁴⁷

Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Dan Persetujuan Kegiatan Kapal Di Pelabuhan Sesuai Pasal 11 Ayat 3:

Setiap kapal yang akan melakukan pelayaran harus memperoleh izin berlayar dari syahbandar, oleh karena itu Nakhoda atau pemilik kapal harus memohonkan penerbitan persetujuan berlayar dengan cara yang telah diatur dalam peraturan Menteri perhubungan nomor 28 tahun 2022 tentang Tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar dan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan, terdiri atas:

- A. Nakhoda atau pemilik kapal mengajukan permohonan secara elektronik melalui sistem berbasis internet kepada syahbandar;
- B. Apabila pelabuhan belum menyediakan sistem informasi elektronik maka permohonan surat persetujuan berlayar dapat diajukan secara manual;
- C. Permohonan harus dilengkapi dengan:
 - a) Surat Pernyataan nakhoda (master sailing declaration);
 - b) dokumen muatan/penumpang (manifest);
 - c) daftar awak kapal (crewlist);
 - d) bukti pemenuhan kewajiban sesuai dengan daftar periksa pemenuhan kewajiban kapal; dan
 - e) surat, dokumen, dan warta kapal.
- D. Dilakukan pemeriksaan oleh syahbandar secara administrative;
- E. Pemeriksaan dilaksanakan melalui verifikasi dan validitas terhadap kelengkapan surat dan dokumen kapal;
- F. Dalam hal syahbandar mendapat laporan dan/atau mengetahui bahwa kapal yang akan berlayar tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, syahbandar melakukan pemeriksaan kapal.
- G. Dalam hal syahbandar mendapat laporan dan/atau mengetahui bahwa kapal yang akan berlayar tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar;
- H. Penundaan keberangkatan kapal dapat juga dilakukan berdasarkan pertimbangan cuaca.⁴⁸

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Dan Persetujuan Kegiatan Kapal Di Pelabuhan, Pasal 11 Ayat 3

C. Tinjauan Umum Tentang Penyitaan Secara Pidana

Pengertian penyitaan dirumuskan dalam Pasal 1 Ayat 16 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) yang berbunyi “Penyitaan adalah serangkaian tindakan penyidik untuk mengambil alih dan atau menyimpan di bawah penguasaannya benda bergerak atau tidak bergerak, berwujud atau tidak berwujud, untuk kepentingan pembuktian dalam penyidikan, penuntutan, dan peradilan”⁴⁹.

Dari defenisi penyitaan yang dimaksud oleh KUHAP tersebut, setidaknya diketahui beberapa hal terkait penyitaan, yakni:

1. penyitaan adalah tindakan penyidik;
2. penyitaan dilakukan dengan mengambil alih dan atau menyimpan di bawah penguasaannya benda bergerak atau tidak bergerak, berwujud atau tidak berwujud;
3. objek yang dapat dilakukan penyitaan adalah benda bergerak atau tidak bergerak, berwujud atau tidak berwujud;
4. penyitaan dilakukan untuk kepentingan pembuktian dalam penyidikan, penuntutan, dan peradilan.

Pertama, penyitaan adalah tindakan penyidik. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 butir ke-1 KUHAP mendefinsikan penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan. Hal yang menarik dalam KUHAP terkait profesi penyidik ini adalah profesi penyidik

⁴⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 76, Pasal 1 Ayat 16

ditempatkan sebagai norma pertama dalam KUHAP. Entah apakah semangat dari pembentukan KUHAP adalah penguatan peran penyidik, namun fungsi penyidikan dalam sistem peradilan pidana mempunyai peranan yang sangat penting. Penyidikan yang dilakukan oleh penyidik merupakan gerbang awal dimulainya peradilan pidana. Lebih lanjut, dalam Pasal 7 ayat (1) huruf d KUHAP menyebutkan penyidik karena kewajibannya mempunyai wewenang melakukan penyitaan. Ditegaskan dalam Pasal 38 ayat (1) bahwa penyitaan hanya dapat dilakukan oleh penyidik dengan surat izin ketua pengadilan negeri setempat. Dari serangkaian norma tersebut, maka penyitaan dalam perspektif KUHAP hanya dapat dilakukan oleh penyidik.

Kedua, penyitaan dilakukan dengan mengambil alih dan atau menyimpan di bawah penguasaannya benda bergerak atau tidak bergerak, berwujud atau tidak berwujud. Tindakan penyitaan merupakan tindak pro justisia yang dilakukan berdasarkan surat perintah maupun penetapan pengadilan. Tindakan mengambil alih dan atau menyimpan di bawah penguasaannya terhadap barang bukti merupakan serangkaian upaya perampasan terhadap hak milik seseorang. Dalam *Universal Declaration of Human Rights*, hak milik orang dilindungi. Hal itu tercantum dalam Pasal 17 ayat (1) dan (2) yang berbunyi “(1) *Everyone has the right to own property alone as well as in association with others*, (2) *No one shall be arbitrarily deprived of his property*”. Artinya, setiap orang berhak mempunyai milik baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain dan tiada seorang pun boleh merampas miliknya dengan semena-mena. Penyitaan yang dilakukan guna

kepentingan acara pidana dapat dilakukan dengan cara-cara yang telah ditentukan oleh undang-undang.⁵⁰

Penyitaan dalam pengertian hukum acara pidana yang digariskan KUHAP adalah upaya paksa (*dwang-middelen*) yang dapat melanggar hak asasi manusia, yang dilakukan penyidik untuk

1. mengambil atau merampas sesuatu barang tertentu dari seorang tersangka, pemegang atau penyimpan, tapi perampasan yang dilakukan dibenarkan hukum dan dilaksanakan menurut aturan undang-undang dan bukan perampasan liar dengan cara yang melawan hukum (*wederechtelyk*), serta
2. setelah barangnya diambil atau dirampas oleh penyidik, ditaruh atau disimpan dibawah kekuasaannya.⁵¹

Tujuan penyitaan adalah untuk kepentingan pembuktian, terutama ditujukan sebagai barang bukti di muka sidang pengadilan. Kemungkinan besar tanpa barang bukti, perkara tidak dapat diajukan ke sidang pengadilan. Oleh karena itu, agar perkara dinyatakan lengkap dengan barang bukti, penyidik melakukan penyitaan untuk dipergunakan sebagai bukti dalam penyidikan, dalam penuntutan dan pemeriksaan persidangan pengadilan.⁵²

Ketiga, objek yang dapat dilakukan penyitaan adalah benda bergerak atau tidak bergerak, berwujud atau tidak berwujud. Dalam Pasal 39 KUHAP menyebutkan secara tegas barang-barang yang dapat dikenakan penyitaan adalah:

⁵⁰ Andi Hamzah, Hukum Acara Pidana Indonesia, Sapta Artha Jaya, Jakarta, 1996, hlm. 151-152.

⁵¹ M. Yahya Harahap, Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP Penyidikan dan Penuntutan, Jakarta, Sinar Grafika, 2000, hlm. 261.

⁵² *Ibid.*

1. benda atau tagihan tersangka atau terdakwa yang seluruhnya atau sebagian diduga diperoleh dari tindak pidana atau sebagai hasil dari tindak pidana;
2. benda yang telah dipergunakan secara langsung untuk melakukan tindak pidana atau untuk mempersiapkannya;
3. benda yang dipergunakan untuk menghalang-halangi penyidikan tindak pidana;
4. benda yang khusus dibuat atau diperuntukkan melakukan tindak pidana;
5. benda lain yang mempunyai hubungan langsung dengan tindak pidana yang dilakukan. Terkadang barang yang disita bukan milik tersangka. Adakalanya barang orang lain yang dikuasanya secara melawan hukum, seperti dalam perkara pidana pencurian, atau memang barang tersangka tapi yang diperolehnya secara melawan hukum atau tanpa izin yang sah menurut perundang-undangan.⁵³

Penyitaan barang bukti dalam tahap penyidikan merupakan salah satu hal yang sangat penting jika barang bukti yang dipakai untuk pembuktian tepat, barang bukti tersebut dapat memperkuat kedudukan alat bukti lainnya. Selain itu, barang bukti juga dapat menguatkan keyakinan hakim dalam membuat suatu putusan. Barang bukti tidak termasuk alat bukti sebagaimana dimaksud dalam Pasal 184 KUHAP.⁵⁴

Barang bukti dalam teori hukum pembuktian disebut sebagai *real evidence* atau *physical evidence*. Barang bukti merupakan bukti yang cukup signifikan

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Lihat Pasal 184 KUHAP menyebutkan alat bukti yang sah terdiri dari 1) keterangan saksi; 2) surat; 3) keterangan ahli; 4) petunjuk; 5) keterangan terdakwa.

dalam persidangan perkara pidana⁵⁵. Barang bukti sebagai *real evidence* atau *physical evidence* adalah *circumstantial evidence* atau bukti tidak langsung yang harus diperkuat oleh kesaksian atau sebaliknya kesaksian diperkuat bukti-bukti lainnya. Dalam konsteks hukum pembuktian dikenal dengan istilah *corroborating evidence* yang secara harfiah berarti bukti yang diperkuat oleh kesaksian sebelum dipertimbangkan hakim.⁵⁶

Salah satu yang memperkuat *physical evidence* atau *real evidence* sebagai bukti adalah ahli untuk menjelaskan *physical evidence* atau *real evidence* tersebut dalam rangka membuat terang suatu peristiwa hukum. *Physical evidence* adalah petunjuk untuk dijajaki lebih lanjut dalam rangka mencari kebenaran suatu fakta yang biasanya disebut dengan istilah *trace evidence*⁵⁷. Salah satu ilmu yang berkaitan dengan penguaraian *physical evidence* atau *real evidence* adalah ilmu forensik. Secara sederhana, ilmu forensik merupakan ilmu pembuktian secara ilmiah terhadap bukti-bukti yang ditemukan ditempat kejadian perkara sesuai dengan disiplin ilmu masing-masing. Barang bukti yang ditemukan kemudian dianalisis dalam rangka mengambil informasi untuk memecahkan masalah yang berkaitan dengan perkara pidana yang ditangani. Intinya, ilmuwan forensik bekerjasama dengan aparat penegak hukum, yang kemudian menghasilkan laporan tertulis sebagai *documentary evidence* maupun melalui penyampaian langsung di persidangan sehingga hakim dapat membuat putusan berdasarkan

⁵⁵ Joshua Dressler (Edt), *Encyclopedia of Crime & Justice, 2nd Edition, Volume 2, Delinquent & Criminal Subcultures-Juvenile Justice Institutions*, Gale Group Thomson Learning, New York, 2002. hlm. 1698

⁵⁶ *Ibid.*, hlm. 1697.

⁵⁷ Colin Evans, *Criminal Justice : Evidence, Chelsea House Publishers, New York, , 2010.* hlm. 28.

informasi yang mendalam atas suatu barang bukti. Dalam ilmu forensik dikenal *forensic medicine* atau ilmu kedokteran forensik (kesehatan medis), fisika forensik (ilmu fisika), *forensic chemistry* (ilmu kimia), *balistik metallurgy forensik* (senjata api), *dokument forensik* (pemalsuan dokumen), uang *forensik* (uang palsu), fotografi *forensik* (pemotretan), serta daktilokopi *forensik* (sidik jari).⁵⁸

Keempat, penyitaan dilakukan untuk kepentingan pembuktian dalam penyidikan, penuntutan, dan peradilan. Barang bukti yang diperoleh dari penyitaan merupakan sumber bukti namun kekuatan pembuktiannya berbeda dengan alat bukti. Barang bukti sekedar dapat digunakan sebagai salah satu bahan membentuk alat bukti petunjuk dan dapat digunakan untuk memperkuat pembentukan keyakinan hakim⁵⁹. Ian Dennis mendefinisikan barang bukti merupakan kata yang digunakan untuk mengacu kepada objek fisik yang dihasilkan dalam pemeriksaan di persidangan. Barang bukti berupa objek materiil ini tidak bernilai jika tidak diidentifikasi oleh saksi dan terdakwa. Apabila telah diidentifikasi, barulah bernilai untuk memperkuat keyakinan hakim yang timbul dari alat bukti yang ada⁶⁰. Jadi, barang bukti sebagai physical evidence atau real evidence tidak berdiri sendiri, melainkan harus didukung oleh keterangan-keterangan, baik saksi, ahli, maupun terdakwa untuk memperkuat pembuktian mengenai kebenaran peristiwa tindak pidana yang terjadi. Singkatnya, untuk kepentingan penyidikan, barang bukti yang disita oleh penyidik digunakan untuk menyakinkan jaksa penuntut umum bahwa benar hasil penyidikan oleh penyidik

⁵⁸ Abdussalam & Adri Desasfuryanto, *Buku Pintar Forensik (Pembuktian Ilmiah)*, PTIK, Jakarta, 2019, hlm. 5-6.

⁵⁹ Colin Evans, *Op.Cit.*, hlm. 31-32.

⁶⁰ Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Saptar Artha Jaya, Jakarta, 1996, hlm. 255

telah lengkap. Bagi penuntut umum untuk meyakinkan hakim bahwa benar terdakwa telah melakukan tindak pidana yang didakwakan. Bagi hakim yakni untuk memperoleh keyakinan bahwa benar terdakwa telah melakukan tindak pidana sebagaimana yang didakwakan penuntut umum. Penyitaan terhadap barang bukti sesuai dengan ketentuan Pasal 38 ayat (1) KUHAP hanya dapat dilakukan oleh penyidik. Norma tersebut mempertegas bahwa hanya penyidiklah yang dapat melakukan penyitaan terhadap barang bukti sebagai *physical evidence* atau *real evidence*. Penyitaan pun dinegasikan sebagai kegiatan penyidikan yang hanya dapat dilakukan oleh penyidik. Namun, terlepas dari penegasan norma tersebut, realitas yang terjadi adalah pada tingkat pemeriksaan di persidangan terungkap adanya barang bukti yang belum sempat disita oleh penyidik namun memiliki kaitan yang erat dengan peristiwa tindak pidana yang akan dibuktikan penuntut umum. Namun, apabila berangkat dari konsideran Pasal 38 KUHAP, maka jelas penyitaan hanya dapat dilakukan oleh penyidik pada tingkat penyidikan dan tidak dapat dilakukan oleh penuntut umum sebagai manifestasi dari penerapan asas diferensiasi fungsional antara penyidik dan penuntut umum.

Penyitaan dilakukan dengan cara-cara yang telah ditentukan oleh undang-undang, sebagai berikut:

a. Penyitaan Biasa

- 1) Harus ada “surat izin” penyitaan dari ketua pengadilan. Sebelum penyidik melakukan penyitaan, yang perlu dilakukan yaitu meminta izin Ketua Pengadilan Negeri setempat. Dalam permintaan tersebut, penyidik perlu menjelaskan alasan pentingnya dilakukannya

penyitaan, guna barang bukti diperoleh untuk penyidikan, penuntutan dan barang bukti dalam persidangan pengadilan. Dalam proses pengajuan permintaan izin, Ketua Pengadilan dapat menolak memberikan izin. Tujuan pokok perizinan dari Ketua Pengadilan Negeri adalah dalam rangka pelaksanaan dan mengendalikan, agar tidak terjadi penyitaan-penyitaan yang tidak perlu atau penyitaan yang bertentangan dengan undang-undang. Jika Ketua Pengadilan Negeri menolak memberikan izin, penyidik dapat meminta atau mengajukan perlawanan kepada Ketua Pengadilan Tinggi. Bila tidak dibuka perlawanan terhadap penolakan pemberian izin penyitaan, berarti tindakan penyitaan berarti mengalami jalan buntu. Dan kemungkinan besar yang akan dilakukan penyidik yaitu dengan menempuh alternatif bentuk dan cara penyitaan dalam keadaan yang sangat perlu dan mendesak.

- 2) Memerlihatkan dan menunjukkan tanda pengenal. Hal itu bertujuan untuk kepastian bagi orang yang bersangkutan bahwa dia benar-benar berhadapan dengan petugas penyidik (Pasal 128 KUHAP).
- 3) Memerlihatkan benda yang akan disita. Penyidik harus memperlihatkan benda yang akan disita kepada orang yang bersangkutan, dapat juga memperlihatkan benda itu ke keluarganya (Pasal 129 KUHAP). Hal ini untuk sekedar menjamin kejelasan atas benda yang disita, dan dapat meminta keterangan kepada mereka mengenai asal-usul benda yang akan disita.

4) Dalam melakukan penyitaan harus disaksikan oleh kepala desa atau ketua lingkungan dengan dua orang saksi. Saksi penyitaan itu sekurang-kurangnya terdiri dari tiga orang. Saksi pertama ialah kepala desa atau ketua lingkungan (RT/RW) dan dua orang saksi lainnya yang merupakan warga lingkungan yang bersangkutan. Kehadiran ketiga saksi dimaksud ialah untuk melihat dan mempersaksikan jalannya penyitaan.

5) Membuat Berita Acara Penyitaan Pembuatan berita acara diatur dalam Pasal 129 ayat (2) KUHAP. Setelah berita acara selesai dibuat, penyidik membacakan di hadapan orang dari mana benda itu disita atau keluarganya dengan disaksikan Kepala Desa/Lurah/Ketua RW/Ketua RT dan dua orang warga setempat, kemudian ditandatangani penyidik dan orang yang menguasai benda yang disita (Pasal 129 ayat (2) KUHAP).⁶¹

b. Penyitaan dalam Keadaan perlu dan mendesak Penyitaan juga dapat dilakukan jika dalam keadaan yang perlu dan mendesak. Yang dimaksud dengan keadaan yang perlu dan mendesak adalah bila ada kekhawatiran bahwa benda yang akan disita segera dimusnahkan atau dipindahkan, sedangkan surat izin penyitaan dari Ketua Pengadilan Negeri tidak mungkin diperoleh dengan cara yang layak dalam waktu yang singkat.⁶²

Jika dalam keadaan perlu dan mendesak bilamana penyidik harus segera

⁶¹ M. Yahya Harahap, Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP, Edisi Kedua, Sinar Grafika, Jakarta, 2000, hal: 266.

⁶² Ratna Nurul Afiah, Barang Bukti dalam Proses Pidana Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 1989, hal. 74.

bertindak dan tidak mungkin untuk mendapatkan surat izin terlebih dahulu,⁶³ tata cara pelaksanaannya sebagai berikut:

- 1) Penyidik tidak perlu lebih dahulu melapor dan meminta surat izin dari Ketua Pengadilan. Dalam keadaan yang sangat perlu harus segera bertindak, maka penyidik dapat langsung mengadakan penyitaan tanpa permintaan izin dan surat izin dari Ketua Pengadilan Negeri.
- 2) Objek penyitaan dalam keadaan sangat perlu dan mendesak sangat dibatasi, hanya meliputi benda yang bergerak saja. Tujuan alasan pembuat undang-undang untuk membatasi obyek penyitaan yang seperti ini, tidak lain oleh karena belum ada izin dari ketua pengadilan negeri.
- 3) Sesudah melakukan penyitaan, penyidik wajib segera melaporkan kepada Ketua Pengadilan setempat sambil meminta persetujuan dari Ketua Pengadilan⁶⁴.

Terdapat beberapa macam penyitaan yaitu:

- a. Penyitaan benda Pada pasal 39 KUHAP menjelaskan tentang hal-hal yang dapat disita, yaitu berupa benda- benda yang diduga sebagai hasil kejahatan⁶⁵. Menurut KUHAP Pasal 39 ayat (1), yang dapat dikenakan penyitaan adalah:

- 1) Benda atau tagihan tersangka atau terdakwa atau sebagian diduga di peroleh dari tindak pidana atau sebagai hasil dari tindak pidana.

⁶³ Andi Hamzah, Hukum Acara Pidana Indonesia, Edisi Revisi, Jakarta, 2002, hal: 148.

⁶⁴ M. Yahya Harahap, *Op. Cit.*, hal, 273.

⁶⁵ Hartono, Penyidikan dan Penegakan Hukum Pidana melalui Pendekatan Hukum Progresif Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hal. 183.

- 2) Benda yang telah dipergunakan secara langsung untuk melakukan tindak pidana atau untuk mempersiapkannya.
- 3) Benda yang digunakan untuk menghalang-halangi penyidikan tindak pidana.
- 4) Benda yang khusus dibuat atau diperuntukkan melakukan tindak pidana.
- 5) Benda lain yang mempunyai hubungan langsung dengan tindak pidana yang dilakukan.

Dalam keadaan tertangkap tangan, penyidik diberi kewenangan untuk melakukan penyitaan atas benda yang meliputi:

- Benda dan alat yang ternyata atau yang patut diduga telah dipergunakan untuk melakukan tindak pidana atau benda lain yang dipakai sebagai barang bukti (Pasal 40 KUHAP).
- Paket atau surat atau benda yang pengangkutannya atau pengirimannya dilakukan oleh kantor pos, dan telekomunikasi, jawaratan atau perusahaan komunikasi atau pengangkutan, sepanjang paket, surat atau benda yang diperuntukan kepada tersangka, harus diberikan surat tanda penerimaan (Pasal 41 KUHAP).⁶⁶

- b. Penyitaan surat-surat Yang dimaksud dengan surat atau tulisan lain adalah surat atau tulisan yang disimpan atau dikuasai oleh orang tertentu, dimana orang itu yang menyimpan atau menguasai surat itu, diwajibkan

⁶⁶ Ratna Nurul Afiah, *Op., Cit.*, hlm. 74.

merahasiakannya oleh undang-undang, misalnya seorang notaris. Surat atau tulisan yang meyangkut rahasia negara tidak takluk.⁶⁷ Pengaturan tentang penyitaan surat terdapat dalam: Pasal 47 KUHAP-Pasal 49 KUHAP dan Pasal 131 KUHAP-Pasal 132 KUHAP.

Mengenai syarat dan cara penyitaannya yaitu hanya dapat disita atas persetujuan mereka yang dibebani kewajiban oleh undangundang untuk merahasiakan. Misalnya akta notaris atau sertifikat, hanya dapat disita atas persetujuan notaris atau pejabat agraria yang bersangkutan. Jika dalam melakukan penyitaan mereka yang berkewajiban menurut undang-undang untuk merahasiakan surat atau tulisan tidak menyetujui untuk dilakukan penyitaan maka penyitaan dapat dilakukan atas izin khusus dari Ketua pengadilan negeri.⁶⁸



⁶⁷ M. Yahya Harahap, *Op., Cit.*, hlm. 273.

⁶⁸ *Ibid.*

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Yuridis Terhadap Penggunaan Laporan Pidana Sebagai Dasar Penundaan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Pada Kapal MT. Sea Tanker II

Berdasarkan putusan pengadilan negeri batam nomor 369/Pid.B/2021/PN. Btm jo. Putusan pengadilan Tinggi pekanbaru nomor 500/PID.B/2021/PT. PBR Jo. Putusan Mahkamah Agung Nomor 184 K/ PID/2022 menyatakan bahwa kapal MT. Sea Tanker II telah dikembalikan kepada PT. Davina Sukses Mandiri (DSM) dan diperkuat dengan berita acara pengembalian barang bukti oleh Kejaksaan Negeri Batam⁶⁹.

Merujuk pada penjelasan Pasal 1 ayat 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa 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 dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”. Kapal merupakan alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan atau barang, dengan adanya kapal dapat memberikan manfaat terhadap kebutuhan hidup manusia, digunakannya kapal menjadikan roda perekonomian di dunia semakin mudah untuk dijangkau. Kapal memiliki jenis dan kegunaan yang berbeda antara satu dan lainnya, seperti

⁶⁹ Hasil Wawancara dengan Penasihat Hukum PT. DSM, Effendi Sekedang.

diketahui jenis-jenis kapal tersebut berupa Kapal Roro, Pesiar, Fery, Kargo, Bluk Carier, Tongkang, dan Tanker⁷⁰.

Pada saat ini kapal tanker menjadi moda transportasi pelayaran yang banyak diminati, oleh karena itu kapal tanker kerap kali digunakan untuk keperluan logistik dan penyaluran minyak dalam industri perairan lokal maupun global. Kapal MT. Sea Tanker II merupakan kapal berbendera kebangsaan TOGO dengan tanda panggilan YACQ2 dengan pemilik kapal PT. Davina Sukses Mandiri. Kapal MT. Sea Tanker II yang berada di wilayah perairan Batam akan melanjutkan pelayaran berikutnya menuju pelabuhan Surabaya, oleh karena itu sesuai dengan hukum positif yang berlaku di Indonesia, Kapal tersebut memerlukan SPB untuk melakukan pelayaran dari pelabuhan Batam menuju pelabuhan Surabaya, namun pengajuan permohonan tersebut harus mengalami hambatan akibat adanya permasalahan hukum pidana yang dialami oleh pemilik kapal MT. Sea Tanker II di Kepolisian Daerah Kepulauan Riau (untuk selanjutnya disebut Polda Kepri). Kantor KSOP Khusus Batam melakukan penundaan keberangkatan izin berlayar Kapal MT. Sea Tanker II menuju pelabuhan tujuan guna dilakukan pemeriksaan dokumen, analisis permasalahan, dan melakukan koordinasi kepada pihak-pihak terkait sebagaimana ketentuan yang diatur dalam hukum positif di Indonesia.

Pelabuhan di Indonesia akan menentukan tarif pelayaran sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 84 Tahun 2018 tentang Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhan disebutkan bahwa tarif pelayaran jasa kapal yang sedang menjalankan kegiatan angkutan laut diwilayah Indonesia,

⁷⁰ Sufuan. Tondi Alkadri, (2022). "Implementasi pengendalian internal dalam meminimalisir kasus fraud pada pengiriman muatan kapal tanker (studi kasus PT. XYZ)", *Jurnal Owner Riset & Jurnal Akuntansi*, Vol. 6 No.2.

baik kapal yang berbendera Indonesia maupun kapal yang berbendera asing dikenakan tarif pelabuhan yang berupa mata uang Indonesia (Rp.), dengan penjelasan bahwa kapal yang berbendera asing tarif perhitungan pelayanan jasa kepelabuhanan dihitung berdasarkan kurs dolar pada saat itu. Berdasarkan jenis tarif jasa kepelabuhan yang ada di Indonesia meliputi :

- a. Tarif Labuh, tarif yang diberikan kepada kapal apabila memasuki daerah perairan pelabuhan selama jangka waktu yang telah ditentukan. Tarif labuh ditentukan berdasarkan isi dalam GRT/ 15 Hari untuk peningkatan *frekuensi* kunjungan kapal, dikarenakan tarif tersebut dihitung hanya di kunjungan pertama dalam 15 hari. Biaya labuh memiliki perhitungan ialah perhitungan GRT kapal x 1 kali kunjungan x tarif Rp.84.
- b. Tarif tambat, biaya tambat diberikan kepada kapal yang sedang tambat (tahap pengikatan tali hingga dilepaskan tali), kapal bertambat yang berupa besi, kayu, beton, alat bantu lainnya dan kapal sudah mendekati kapal lain yang sedang bersandar. Perhitungan tambat ialah GRT kapal x 3 hari x biaya Rp. 150).
- c. Tarif tunda, ialah tarif yang diberikan kepada kapal karena kapal membutuhkan penundaan demi keselamatan pelayaran kapal. Penundaan tersebut wajib kepada kapal yang dengan mempunyai panjang lebih dari 70 meter. Tarif tunda tersebut dihitung (GT x tarif variable) + biaya tetap x jam).
- d. Tarif pandu, ialah biaya yang diberikan pada kapal yang mempunyai GRT melebihi 150 m dan diberlakukan sekali kapal masuk dan sekali kapal

keluar. Biaya yang diberikan mempunyai rumus ialah rumus tarif tetap + (tarif variabel x GT).⁷¹

Mencermati ketentuan hukum positif yang ada di Indonesia dalam hal penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam beberapa ketentuan perundang-undangan antara lain:

- d. Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran;
- e. Peraturan Menteri Perhubungan No. 28 Tahun 2022 yang berisi tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar;
- f. Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 tentang perkapalan.

Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh KSOP kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Pada titik ini peran KSOP begitu penting, diantaranya memeriksa kondisi kapal dan memeriksa segala dokumen kapal, dan menetapkan izin berlayar. Sebagaimana tercantum dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh KSOP dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan.⁷²

KSOP memiliki wewenang tertinggi untuk menggerakkan dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan pasal 209

⁷¹ Indriyani and Irene Dini P, "Komponen Biaya Pelayanan Jasa Kapal Tug Boat Voyager 12 Pada PT Spectra Tirta Segara Line Cabang Cirebon," *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 5, no. 3 (2021): 82–86.

⁷² Sahudiyono, "Penilaian Kelaiklautan Kapal Dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Studi Kasus: Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo)," *Meteor* 15, no. 02 (2022): 517, <http://ejournal.stipjakarta.ac.id>.

ayat 2 Undang- Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pengguna angkutan laut yang memiliki kapal yang tidak layak untuk berlayar akan menimbulkan kerugian bagi pengguna kapal baik awak kapal maupun barang yang terdapat pada kapal, untuk menghindari hal tersebut maka KSOP melakukan pemeriksaan antara lain :

- a. Saat kapal berada digalangan maka setiap 12 bulan/ setahun sekali syahbandar memiliki kewenangan untuk pemeriksaan kapal tersebut.
- b. Pemeriksaan yang dilakukan 4 tahun sekali disebut dengan pemeriksaan besar dan waktunya bersamaan dengan waktu perbaikan setiap tahunnya.
- c. Perbaikan dalam terjadinya kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan dan keselamatan kapal.
- d. Yang terakhir disebut dengan pemeriksaan tambahan karena pemeriksaan dilakukan apabila adanya dispensasi untuk mengangkut penumpang, dan memuat muatan yang berbahaya.⁷³

Mekanisme kelengkapan dokumen keberangkatan kapal pada instansi KSOP di Kota Batam antara lain adalah :

1. dokumen disposisi kapal;
2. dokumen permohonan keberangkatan kapal;
3. dokumen permohonan penerbitan kapal;
4. dokumen anggota tim kapal yang diberikan nahkoda sebanyak 3 lembar;
5. dokumen surat pernyataan umum kapal;
6. dokumen fotocopy surat laut;

⁷³ Budiawati and Hartanto, "Upaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Peningkatan Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar."

7. dokumen foto copy surat ukur;
8. dokumen asli surat persetujuan berlayar (SPB) yang terakhir;
9. dokumen persetujuan keagenan kapal asing (PKKA);
10. dokumen surat persetujuan dari nahkoda kapal;
11. dokumen daftar pemeriksaan fisik kapal dalam penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB);
12. dokumen yang bersikan daftar muatan kargo;
13. dokumen *clearance out* dari karantina dan dari instansi imigrasi.⁷⁴

Mencermati ketentuan diatas tentang kelengkapan dokumen keberangkatan kapal pada instansi KSOP yang sudah dipenuhi oleh Agen Pelayaran Kapal MT. Sea Tanker II, serta Kapal MT. Sea Tanker II sudah melaksanakan kewajiban Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) kepada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, PNBP tersebut meliputi pembayaran jasa kepelabuhanan yang terdiri atas jasa labuh, jasa tambat, jasa pandu *in*, dan jasa tunda *in*. Kapal MT. Sea Tanker II yang selanjutnya akan melakukan *docking* ke Surabaya, terhambat keberangkatannya dikarenakan tidak dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar Oleh KSOP Batam, dengan alasan bahwa pihak pemilik MT. Sea Tanker II dilaporkan oleh pihak lain terkait kapal MT. Sea Tanker II di Polda Kepri, sehingga berbekal laporan tersebut pihak KSOP melakukan penahanan keberangkatan kapal MT Sea Tanker II, meskipun

⁷⁴ Marliani Tineke Tawaris, "Pelayanan Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudra Di Pelabuhan Batu-Ampar Pulau Batam," *JIKEN: Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara* 1, no. 1 (2021): 18–22, <http://ejournal.amc.ac.id/index.php/JIKEN/article/view/13%0Ahttp://ejournal.amc.ac.id/index.php/JIKEN/article/download/13/8>.

diketahui secara hukum hal tersebut tidak dibenarkan, mengingat dalam ketentuan pasal 222 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.⁷⁵

Ketentuan hukum positif yang terdapat di Indonesia dalam penerbitan SPB sudah tertulis dalam aturan Perundang-undangan yang dijelaskan bahwa, yang berwenang menerbitkan SPB ialah KSOP dengan melakukan pemeriksaan kapal maupun dokumen kapal terlebih dahulu supaya memastikan keamanan dan keselamatan kapal tersebut. Setelah kapal berhasil melalui pemeriksaan yang dilakukan oleh KSOP seharusnya kapal berhak mendapatkan SPB tersebut untuk melakukan perjalanan sesuai tujuan, dengan tidak dikeluarkannya SPB oleh KSOP Khusus Batam kapal MT. Sea Tanker II tidak dapat melanjutkan perjalanannya. KSOP Khusus Batam menolak untuk mengeluarkan SPB tersebut dikarenakan kapal menjadi obyek sengketa pidana di pengadilan sehingga ksop tidak berani untuk menerbitkan SPB tersebut, keputusan KSOP tersebut tidak memenuhi wewenang yang dituliskan dalam aturan Perundang-undangan bahwa penahanan kapal akibat tidak dikeluarkannya SPB diwajibkan adanya surat perintah dari pengadilan yang menuliskan bahwa kapal tersebut ditahan oleh pengadilan akibat sengketa hukum pidana.

Dengan dilengkapinya dokumen keberangkatan kapal pada instansi KSOP yang sudah dipenuhi oleh Agen Pelayaran Kapal MT. Sea Tanker II, tidak serta merta Kantor KSOP Khusus Batam dapat memberikan persetujuan berlayar bagi kapal-kapal yang mengajukan permohonan SPB. Hal ini tertuang dalam Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang menyatakan bahwa setiap kapal

⁷⁵ Notulen Rapat Komisi III DPRD Kota Batam, Rapat Dengar Pendapat Umum Mengenai Adanya Dugaan Pelayanan KSOP Khusus Batam Yang Tidak Sesuai Dengan Ketentuan Yang Berlaku, Rabu 07 September 2022.

yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan angkutan perairan dengan terpenuhinya kondisi kelaiklautan kapal, adapun persyaratan kelaiklautan kapal tersebut adalah :

1. Keselamatan kapal
2. Pencegahan pencemaran dari kapal
3. Pengawakan kapal
4. Garis muat kapal dan pemuatan
5. Kesejahteraan awak kapal dan Kesehatan penumpang
6. Status hukum kapal
7. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal
8. Manajemen keamanan kapal

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Kelaiklautan kapal merupakan syarat yang harus dipenuhi kapal sebagaimana tersebut diatas, sehingga dalam menjalankan pelayaran dapat meminimalisir terjadinya resiko pelayaran seperti terjadinya kecelakaan kapal. Dengan telah dipenuhinya syarat kelaiklautan kapal, Kantor KSOP Khusus Batam akan melakukan pemeriksaan administratif dokumen dan akan memberikan persetujuan terhadap permohonan penerbitan SPB namun tidak mengesampingkan Pasal 13 PM 28 Tahun 2022 dimana syahbandar dapat melakukan penolakan terhadap penerbitan surat persetujuan berlayar yang diajukan oleh nakhoda, pemilik, atau operator kapal apabila kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan administrasi sebagaimana yang dipersyaratkan, adanya perintah tertulis dari pengadilan dan dengan pertimbangan

cuaca yang dapat membahayakan pelayaran bagi kapal sebagaimana ketentuan yang berlaku.

Kantor KSOP Khusus Batam tidak serta merta melakukan penundaan terhadap keberangkatan kapal MT. Sea Tanker II tanpa adanya alasan yang jelas, Berdasarkan hasil Rapat Umum Dengar Pendapat (RDPU) di Komisi III (tiga) Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Batam, Bapak Rahmat Nasution, SH.,MH selaku Kepala Seksi Penjagaan dan Penegekan Hukum di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam menyampaikan penundaan tersebut dilakukan untuk menghindari terjadinya resiko ancaman keamanan pelayaran, hal ini merupakan tanggung jawab syahbandar sebagai pengawas keamanan dan ketertiban pelabuhan di wilayah perairan Batam. Penundaan izin berlayar yang dilakukan oleh kantor KSOP Khusus Batam merupakan bagian dari pelaksanaan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap kegiatan di pelabuhan.⁷⁶ hal ini selaras dengan pandangan Philipus M. Hadjon dimana fungsi hukum itu sendiri merupakan pelindung bagi masyarakat, bangsa dan negara termasuk dalam hak asasi manusia, hak kebendaan dan hak perorangan⁷⁷. Oleh karena itu, perlindungan hukum yang dapat diberikan oleh kantor KSOP Khusus Batam harus mengacu pada aturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Dengan demikian Kantor KSOP Khusus Batam telah menjalankan fungsinya sebagai lembaga pemerintah yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan terhadap kegiatan di pelabuhan.

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ Hasan Basri, "Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Berdasarkan Sistem Peradilan Pidana Indonesia". *Jurnal Sign Jurnal Hukum*. Vol. 2 No.2, 2021, Hal. 104-121.

Permasalahan Hukum Pidana kapal MT. Sea Tanker II yaitu mengacu pada Surat Permintaan Klarifikasi Nomor: B/513/VII/2022/Ditreskrimum tertanggal 06 Juli 2022 berdasarkan Laporan Polisi Nomor: LP-B/48/IV/2022/SPKT-Kepri, tertanggal 29 April 2021 telah melakukan pemanggilan terhadap Direktur PT. Davina Sukses Mandiri yaitu Togu Hamonangan Simanjuntak untuk dimintai Klarifikasi atas dugaan tindak pidana Menempatkan Keterangan Palsu dalam Akta Autentik dan/atau Penipuan dan/atau Penggelapan, sebagaimana dimaksud dalam rumusan Pasal 266 KUHPidana dan/atau Pasal 378 KUHPidana dan/atau Pasal 372 KUHPidana dengan terlapor Direktur PT. Davina Sukses Mandiri yaitu Togu Hamonangan Simanjuntak. Selanjutnya Pelapor melalui penasihat Hukumnya mengirimkan Surat kepada KSOP Batam yaitu Surat dari Law Firm Andi Fadlan & Partners Nomor: 011/AF&P/LP.Perkara/L/V/2022 yang pada poinnya meminta untuk dilakukan penundaan keberangkatan serta proses administrasi surat-surat atau perizinan yang dimohonkan untuk kapal MT. Sea Tanker II karena adanya sengketa hukum Pidana yang dialami oleh pemilik kapal dan menjadikan kapal MT. Sea Tanker II sebagai objek sengketa dalam permasalahan hukum tersebut.⁷⁸

Terkait Surat dari Law Firm Andi Fadlan & Partners, dan pihak Kepolisian Daerah Kepulauan Riau mengirimkan surat Pemberitahuan dengan Nomor B/295/ VIII/ 2022 / Ditreskrimum kepada KSOP, yang pada pokoknya menerangkan jika kapal MT. Sea Tanker II masuk dalam objek pemeriksaan Pidana di Direktorat Reserse Kriminal Umum Kepolisian Daerah Kepulauan Riau (tindak pidana penipuan dan/atau penggelapan), pada pemeriksaan tindak pidana

⁷⁸ Hasil Wawancara dengan Penasihat Hukum PT. DSM, Effendi Sekedang

penipuan dan/atau penggelapan yang dimaksud dalam permasalahan ini adalah persoalan *sengketa Kepemilikan Kapal MT. Sea Tanker II* yang sebenarnya masuk kedalam ranah *Hukum Keperdataan*, yang mana didalam surat ini dapat diartikan adalah salah satu bentuk adanya intervensi antar institusi, karena didalam surat tersebut proses penanganan perkara masih dalam tahap Penyelidikan, sehingga belum ada kewenangan Penyitaan atas kapal oleh pihak kepolisian, dan Kewenangan KSOP dalam hal penerbitan SPB (surat persetujuan berlayar) harus tetap dilaksanakan sesuai dengan amanah Undang-Undang, namun faktanya KSOP menunda untuk menerbitkan SPB.⁷⁹

Perlindungan hukum yang dapat diberikan oleh Kantor KSOP Khusus Batam terhadap kapal bersengketa hukum juga mengacu kepada kepastian hukum positif di Indonesia, adapun perlindungan hukum menurut Philipus M. Hadjon harus berfokus pada pihak yang telah dikenai tindakan dari pemerintah, dalam hal ini MT. Sea Tanker II merupakan pihak yang telah mengajukan permohonan penerbitan kapal kepada Kantor KSOP Khusus Batam, menurut Philipus M. Hadjon⁸⁰ terdapat dua jenis perlindungan hukum yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Perlindungan hukum preventif yang dimaksud dalam hal ini merupakan suatu bentuk perlindungan hukum yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan dan perjanjian. Bentuk perlindungan hukum preventif diberikan untuk mencegah terjadinya pelanggaran hukum, oleh karena itu Kantor KSOP Khusus Batam perlu untuk melakukan

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ I Putu Haris Parwita, I Nyoman Putu Budiarta, Desak Gde Dwi Arini (2022). "Perlindungan Hukum Bagi Anak Buah Kapal Pada Perusahaan Kapal Ikan di Pelabuhan Benoa Denpasar". *Jurnal Konstruksi Hukum*. Vol.3 No.3 Hal. 569-575.

tindakan untuk mencegah terjadinya penyimpangan yang dilakukan oleh pemilik atau operator kapal. Perlindungan hukum secara preventif juga dilakukan oleh kantor kesyahbandaran terhadap kapal MT. Sea Tanker II yang bertujuan untuk melindungi kapal itu sendiri, tanpa mengesampingkan kepentingan awak kapal dari segi kesejahteraan pekerja, perlindungan pekerja, kesehatan pekerja, serta bagaimana bentuk perlindungan terhadap muatan kapal tersebut. Apabila kapal bersengketa hukum mengalami penundaan keberangkatan oleh Kantor KSOP Khusus Batam maka perlu ditinjau bagaimana awak kapal dapat memperoleh perlindungan agar tidak terjadi penyelewangan hak-hak awak kapal akibat terjadinya penundaan keberangkatan kapal tersebut.

Manusia memerlukan perlindungan terhadap kepentingan yang dimiliki agar tidak menimbulkan kerugian bagi orang lain dan atau dirinya sendiri, hal ini tertuang dalam kaidah norma sosial yang hidup di masyarakat karena hukum merupakan sarana pengatur yang menghubungkan anggota-anggota masyarakat sebagai subjek hukum. Oleh karena itu pemilik atau operator kapal harus memenuhi hak-hak dan kewajiban dari awak kapal yang ditugaskan untuk bekerja diatas kapal MT. Sea Tanker II sesuai dengan perjanjian kerja laut yang telah disepakati antara pemilik atau operator kapal dengan awak kapal itu sendiri.

Bentuk perlindungan terhadap awak kapal mengacu pada Pasal 19 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran dimana pemberian perlindungan ketenagakerjaan bagi awak kapal dapat meliputi pemberian upah, waktu kerja, waktu istirahat, hak cuti, hak pemulangan, hak

kompensasi atas hilangnya kapal, *manning levels*, pengembangan kemampuan dan karir, awak kapal perlu memperoleh akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan, minuman, dan air bersih, pelayanan kesehatan di atas kapal dan darat, keselamatan dan kesehatan kerja, pencegahan kecelakaan kerja, akses fasilitas kesejahteraan di pelabuhan, dan diberikan jaminan sosial serta asuransi yang dituangkan dalam surat perjanjian kerja laut antara awak kapal dan perusahaan. Dengan demikian, meskipun kapal yang dimohonkan mengalami penundaan keberangkatan berlayar maka tidak menghilangkan kewajiban bagi pemilik atau operator kapal untuk memberikan hak-hak awak kapal selama masa perjanjian kerja masih berlaku. Perjanjian kerja laut merupakan suatu perjanjian kerja perorangan yang ditandatangani oleh pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan, sehingga hak-hak dan kewajiban bagi awak kapal harus tercantum dalam perjanjian kerja laut tersebut. Ketika kapal mengalami penundaan keberangkatan, dan masa kerja awak kapal telah berakhir dapat dilakukan pemulangan kepada awak kapal yang bersangkutan dengan ditanggung oleh pemberi kerja atau perusahaan dimana pemulangan tersebut harus dilakukan sampai ke daerah tempat asal awak kapal tersebut.

Awak kapal adalah⁸¹ orang yang dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal untuk bekerja di atas kapal sesuai dengan tugas dan jabatan yang tercantum dalam buku sijiil dan perjanjian kerja laut. Seorang awak kapal harus memiliki keahlian dan keterampilan, tidak semua orang dapat menjadi awak di atas kapal karena untuk menjadi awak kapal harus memiliki sertifikat kepelautan, sertifikat

⁸¹ Clara Indira, Fajar Sugianto, Graceyana Jennifer. (2021). "Kegagalan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal Indonesia Sebagai Implikasi dari Disharmonisasi Mekanisme Perekrutan Awak Kapal". Jurnal Seminar Peningkatan Sitasi Internasional. Vol.1 No.1. Hal.1-16.

kepelautan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 dapat dikategorikan dalam beberapa jenis yaitu; sertifikat keahlian pelaut yang dibedakan menjadi sertifikat keahlian pelaut nautika, teknik permesinan, dan radio elektronika. Sementara sertifikat keterampilan pelaut, dapat dibedakan menjadi dua jenis yaitu sertifikat keterampilan dasar pelaut, dan sertifikat keterampilan khusus.

Dengan demikian, awak kapal perlu mendapatkan kesejahteraan selama berada diatas kapal MT. Sea Tanker II meskipun kapal tersebut mengalami penundaan keberangkatan berlayar oleh Kantor KSOP Khusus Batam, perusahaan harus memperhatikan dan memastikan awak kapal memperoleh hak-hak serta kewajibannya selama masa penundaan keberangkatan berlayar untuk menghindari adanya praktik perbudakan pada awak kapal terutama awak kapal Indonesia. Syahbandar selaku pengawas yang memiliki kewenangan tertinggi dalam menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran dapat memberikan sosialisasi kepada pemilik atau operator kapal perihal tanggung jawabnya dalam menjaga kesejahteraan awak kapal selama berada diatas kapal miliknya, dan syahbandar perlu memberikan sosialisasi kepada awak kapal tentang bagaimana pentingnya memahami isi dari perjanjian kerja laut yang akan ditandatangani agar tidak menimbulkan kerugian bagi diri sendiri maupun orang lain. Awak kapal harus memahami baik hak maupun kewajiban yang akan didapatkan selama bekerja diatas kapal MT. Sea Tanker II agar tidak terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh pemilik atau operator kapal selama masa kontrak kerja tersebut dilaksanakan, mengingat kapal MT. Sea Tanker II merupakan kapal berbendera asing.

Bendera kapal merupakan penanda bagi pemilik kapal tersebut, dalam istilah *flag of convenience*⁸² digambarkan sebagai praktik bisnis pendaftaran sebuah kapal pada sebuah negara berdaulat yang berbeda dari pemilik kapal tersebut. Kapal MT. Sea Tanker II merupakan kapal berbendera negara Republik Togo, Afrika Barat dan dimiliki oleh PT. Davina Sukses Mandiri sebuah perusahaan yang bergerak pada bidang pelayaran di Kota Batam. Dalam penerbitan bendera kapal perlu diperhatikan prinsip kehati-hatian karena bendera kapal merupakan lambang bagi negara berdaulat, dan apabila sebuah kapal melakukan pelanggaran hukum maka negara asal akan turut terkena dampak akibat pelanggaran yang dilakukan tersebut.

Oleh karena itu, apabila awak kapal bekerja pada kapal berbendera asing, perlu diperhatikan bagaimana bentuk perlindungan bagi awak kapal oleh pemilik atau operator kapal yang merekrut awak kapal untuk bekerja diatas kapalnya. Namun apabila dalam perjalanan perjanjian kerja laut tersebut terdapat perselisihan maka diperlukan penyelesaian diantara kedua belah pihak yang dapat dilakukan secara musyawarah atau dapat melalui jalur pengadilan hubungan industrial sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, di Indonesia sendiri pemberian sanksi terhadap pemilik atau operator kapal yang memberikan pekerjaan tidak sesuai dengan perjanjian kerja laut yang telah disepakati kedua belah pihak maka sesuai Pasal 41 Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 pemilik atau operator kapal dapat diberikan sanksi administratif

⁸² Elly Kristiani Purwendah (2020). "Pengaruh Bendera Kapal bagi Kasus Pencemaran Minyak Kapal Tanker". Jurnal Ganesha Civic Education. Vol.2 No.2, Hal. 52-63

berupa; a. peringatan tertulis, b. penghentian sementara sebagian atau seluruh kegiatan usaha, c. pencabutan izin.

Kantor KSOP Khusus Batam bersifat pasif dan akan memproses permohonan sesuai dengan persyaratan administratif maupun teknis sesuai dengan ketentuan yang berlaku, apabila dalam prosesnya kemudian terdapat aduan dari pihak lain terkait sengketa hukum yang melibatkan kapal tersebut maka Kantor KSOP Khusus Batam akan segera melakukan penelusuran dan menganalisa pengaduan tersebut. Kantor KSOP Khusus Batam tidak serta merta melakukan penundaan keberangkatan terhadap kapal MT. Sea Tanker II tanpa didasari oleh ketentuan, berdasarkan surat Nomor: 011/AF&P/LP.Perkara/L/V/2022 tanggal 11 Mei 2022 Perihal Permohonan Klarifikasi/Penjelasan dan Perlindungan Hukum atas Status Kepemilikan 1 (Satu) Unit Kapal Motor Tanker Bernama Sea Tanker II, Maka Kantor KSOP Khusus Batam telah memberikan tindak lanjut dengan mengadakan rapat mediasi antara kedua pihak berperkara yang tercatat dalam risalah rapat mediasi permasalahan Kapal MT. Sea Tanker II pada tanggal 24 Mei 2022 di Kantor KSOP Khusus Batam. Rapat mediasi yang dilakukan oleh Kantor KSOP Khusus Batam tidak hanya melibatkan kedua pihak bersengketa melainkan juga melibatkan seluruh *stakeholder* yang berwenang dalam menjaga kelancaran kegiatan di pelabuhan. *Stakeholder*⁸³ merupakan organisasi yang berperan dalam dalam proses pelaksanaan kegiatan di pelabuhan yang terdiri dari *policy creator*, *coordinator*, *facilitator*, *implementer*, dan *accelerator*. Dalam membahas pengelompokan *stakeholder* yang berkaitan dengan permasalahan penelitian

⁸³ Viea Berliana, Ardianto. (2022). "Peran Stakeholder dalam Implementasi Kebijakan Relokasi Pelabuhan Bongkar Muat di Kawasan Free Trade Zone Kabupaten Karimun". *Jurnal ilmiah muqoddimah*. Vol.6 No.2. Hal. 484-494.

yaitu Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Polisi Air dan Udara Polisi Daerah Kepulauan Riau, Badan Usaha Pelabuhan, Badan Pengusahaan Batam, Kepala Seksi Lalu Lintas Laut dan Tata Kelola Kepelabuhanan Kantor KSOP Khusus Batam, PT. Davina Sukses Mandiri, Kantor Hukum Andi Fadlan & Partners, PT. DIV Samudera Abadi, PT. Bahtera Bahari Shipyard, dan Kepala Wilayah Kerja Pelabuhan Telaga Punggur Kantor KSOP Khusus Batam.

Dengan demikian, langkah yang dilakukan oleh Kantor KSOP Khusus Batam dalam mengimplementasikan surat persetujuan berlayar bagi kapal bersengketa hukum adalah dengan melakukan rapat mediasi antara kedua belah pihak dengan menghadirkan seluruh *stakeholder* yang terlibat guna mengetahui pokok permasalahan, dan mengidentifikasi persoalan yang melibatkan kapal tersebut sehingga dapat ditentukan solusi untuk mengatasi permasalahan dimaksud. Hal ini sejalan dengan pelaksanaan fungsi dan tugas syahbandar dalam Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, bahwa kewenangan syahbandar adalah sebagai berikut:

- a. Mengoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- 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.

Berdasarkan ketentuan diatas, Mediasi dapat dilakukan oleh Kantor KSOP Khusus Batam apabila terdapat permasalahan atau konflik yang terkait dengan aktifitas pelabuhan dan perairan di Kota Batam termasuk pada permasalahan penelitian ini. Sesuai isi Pasal 211 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 disebutkan bahwa syahbandar memiliki kewenangan tertinggi untuk melaksanakan koordinasi kegiatan kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaan, dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya dalam rangka pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti diketahui bahwa pelaksanaan mediasi oleh Kantor KSOP Khusus Batam dapat dilakukan untuk beberapa permasalahan seperti perselisihan perdagangan, keselamatan dan keamanan, penegakan hukum, penanganan bencana alam, perizinan dan regulasi, mediasi untuk konflik antara pihak yang berbeda, dan penyelesaian konflik antar pelaku industri.

Dengan demikian, mediasi yang dilakukan oleh kantor KSOP Khusus Batam dalam menyikapi permohonan penerbitan persetujuan berlayar bagi Kapal MT. Sea Tanker II merupakan salah bentuk kewenangan dan tanggung jawab dalam menjaga ketertiban, keamanan, dan kelancaran jalannya aktifitas di pelabuhan dan perairan Kota Batam, oleh karena itu mediasi yang dilakukan bertujuan untuk mencapai penyelesaian masalah dan memberikan solusi yang adil menurut Kantor KSOP Khusus Batam dan tetap berdasarkan pada ketentuan yang berlaku.

Merunut dari Mediasi yang dilaksanakan oleh KSOP Khusus Batam, sangat bertentangan apabila dikaitkan dengan ketentuan hukum dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai berikut :

- 1) Pasal 209 secara tegas menyatakan “Dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 Syahbandar mempunyai kewenangan”:
 - a. mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
 - 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.
- 2) **Pasal 219 ayat (4)** secara tegas menyatakan bahwa *“Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca”*;
- 3) **Pasal 222 ayat (1)** bahwa *“Syahbandar hanya dapat menahan kapal di Pelabuhan atas perintah tertulis dari Pengadilan”*;

Hasil rapat mediasi tidak selalu menghasilkan solusi yang memuaskan bagi pihak besengketa, dengan demikian apabila terdapat pihak yang tidak puas dengan hasil rapat mediasi maka akan diserahkan kembali kepada para pihak untuk penyelesaiannya. Penyelesaian sengketa dapat diselesaikan para pihak melalui dua

alternatif, yaitu penyelesaian sengketa dengan menggunakan jalur litigasi dan jalur non litigasi, penyelesaian sengketa litigasi merupakan penyelesaian sengketa yang dilaksanakan dengan menggunakan proses pengadilan, dimana pemegang kewenangan untuk mengatur dan memutuskan penyelesaian perkara berada ditangan hakim, dengan hasil putusan yang dapat memenangkan atau mengalahkan salah satu pihak. Sementara penyelesaian sengketa dengan menggunakan jalur non litigasi merupakan cara penyelesaian yang dilakukan dengan upaya kompromi, tawar menawar antara kedua belah pihak untuk mendapatkan jalan keluar terhadap permasalahan yang sedang dihadapi sehingga dapat memperoleh hasil yang saling menguntungkan.

Berdasarkan uraian yang telah penulis sampaikan dapat dikatakan bahwa KSOP Khusus Batam telah melanggar ketentuan Pasal 209 huruf g, Pasal 219 ayat (4), dan Pasal 222 ayat (1), Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, selain dari pada itu KSOP Khusus Batam akhirnya menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDBTM.1022.0001161 tertanggal 21 Oktober 2022, hal tersebut dilakukan oleh KSOP Khusus Batam setelah dikeluarkannya Surat Pengmemberitahuan Penghentian Penyelidikan oleh Kepolisian Daerah Kepulauan Riau.

Tindakan yang dilakukan oleh KSOP Khusus Batam dengan menunda penerbitan Surat Persetujuan Berlayar bertentangan dengan teori perlindungan hukum yang dikemukakan oleh Philipus M. Hadjon, dimana teori tersebut menyatakan bahwa Indonesia sebagai negara hukum berdasarkan Pancasila haruslah memberikan perlindungan hukum terhadap warga negara sesuai dengan

Pancasila. Oleh karena itu perlindungan hukum berdasarkan Pancasila berarti pengakuan dan perlindungan hukum akan harkat dan martabat manusia atas dasar nilai Ketuhanan Yang Maha Esa, kemanusiaan, persatuan, permusyawaratan, serta keadilan sosial. Nilai-nilai tersebut melahirkan pengakuan dan perlindungan hak asasi manusia dalam wadah negara kesatuan yang menjunjung tinggi semangat kekeluargaan dalam mencapai kesejahteraan bersama.⁸⁴ Sedangkan dalam hal ini pengusaha kapal (PT. DSM) justru tidak mendapatkan perlindungan hukum dari KSOP Khusus Batam terkait pengurusan Surat Persetujuan Berlayar kapal MT. Sea Tanker II.

B. Kendala Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) Batam Dalam Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar Pada Kapal MT. Sea Tanker II

Kewenangan Kantor KSOP Khusus Batam dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar bagi kapal-kapal yang akan melakukan kegiatan di pelabuhan dan perairan Batam merupakan salah satu bentuk dukungan bagi peningkatan ekonomi berkelanjutan di Indonesia. Tujuan pelayaran yang paling utama adalah menjamin keselamatan, keamanan dan kenyamanan kapal-kapal yang akan melakukan pelayaran di wilayah perairan Indonesia maupun yang akan berlayar ke luar negeri. Kenyamanan dalam melakukan kegiatan kepelabuhanan dapat diwujudkan salah satunya dengan tercapainya ketepatan waktu berlayar bagi kapal-kapal yang mengajukan permohonan persetujuan berlayar pada kantor

⁸⁴ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1987, Hal. 84

kesyahbandaran sebagai bentuk pelaksanaan kegiatan operasional kapal tersebut. Untuk dapat mencapai tujuan diatas maka dibutuhkan peran syahbandar sebagai pemegang otoritas pelabuhan yang dalam melaksanakan tugas dan fungsi serta kewenangannya pada kegiatan pemerintahan dan kepelabuhanan, harus diselenggarakan secara terpadu dan terkoordinasi baik secara internal maupun eksternal dengan instansi-instansi lainnya terkait kepelabuhanan sesuai dengan ketentuan berlaku.

Dalam melaksanakan kegiatan kepelabuhanan, dan menjalankan kewenangannya dalam melakukan pemeriksaan dokumen administrasi kapal, syahbandar melakukan koordinasi dengan instansi terkait yang memiliki tugas dan kewenangan untuk melakukan pemeriksaan (*checking*) terhadap dokumen kapal lainnya sebelum kapal diberangkatkan, koordinasi dengan instansi terkait dilakukan bersama petugas CIQP (*custom, immigration, quarantine, port master*). Adapun pemeriksaan tersebut antara lain :

1. Kantor Imigrasi, dalam menjalankan tugasnya kantor imigrasi akan melakukan pemeriksaan terhadap awak kapal yang akan berlayar, pemeriksaan tersebut dilakukan dengan memeriksa masa berlaku passport awak kapal dan memastikan kesesuaian awak kapal yang tertera pada *crew list* kapal.
2. Kantor Kesehatan pelabuhan (KKP), Petugas KKP atau Karantina bertugas untuk melakukan pemeriksaan terhadap kesehatan awak kapal sesuai pada buku kesehatan (*health book*) yang dimiliki, KKP akan memastikan kebersihan kapal dengan memastikan bahwa kapal tidak

membawa wabah penyakit dari pelabuhan asal atau negara asing dengan memastikan adanya sertifikat SSCEC (*ship sanitation control exemption certificate*) tentang pembebasan hama dan tikus diatas kapal. Apabila kapal tidak memenuhi standard sesuai ketentuan dari petugas KKP maka seluruh awak kapal dilarang untuk turun ke darat tanpa adanya izin dari KKP.

3. Bea dan Cukai, memiliki tugas untuk memeriksa daftar muatan kapal (*inward manifest*) apakah telah sesuai dengan barang muatan yang berada diatas kapal. Apabila terdapat barang yang tidak sesuai maka akan dilakukan penyitaan oleh petugas bea dan cukai, namun apabila muatan kapal telah sesuai dengan daftar manifest akan dikeluarkan laporan hasil pemeriksaan (LHP) oleh petugas Bea dan Cukai yang menandakan bahwa muatan diatas kapal bukan merupakan barang illegal.⁸⁵

Syahbandar selaku *Port Master* telah menjalankan koordinasi yang berjalan baik kepada instansi-instansi pelabuhan terkait, oleh karena itu dalam memberikan pelayanan terhadap seluruh pengguna jasa yang akan melakukan kegiatan kepelabuhanan dengan mengutamakan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu dapat dicapai oleh Kantor KSOP Khusus Batam dengan adanya dukungan berupa sarana dan prasarana yang memadai termasuk pada sumber daya manusia yang kompeten dalam menjalankan tugas-tugas yang diberikan berdasarkan kewenangan dan fungsinya masing-masing.

⁸⁵ Marliani Tineke Tawaris. (2021). "Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudra Di Pelabuhan Batu-Ampar Pulau Batam". *Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara*. Vol. 1 No.1 Hal. 18-22.

Sebagai instansi yang memiliki tugas sebagai pelaksana pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran pada daerah kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Batam, Kantor KSOP Khusus Batam memiliki struktur organisasi yang khusus dalam pelaksanaan tugas dan fungsi tersebut melalui Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Penegakan Hukum. Berdasarkan Peraturan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2018 tentang, bidang tersebut memiliki 2 (dua) seksi yaitu; seksi keselamatan berlayar dan seksi penjagaan dan penegakan hukum. Seksi keselamatan berlayar dalam pasal 16 ayat 1 PM 93 Tahun 2008 bertugas untuk “melakukan penyiapan bahan pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pembangunan fasilitas pelabuhan serta kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air, kegiatan pemanduan dan penundaan kapal, penertiban persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan serta penerbitan surat persetujuan berlayar”.

Selanjutnya berdasarkan pasal 16 ayat 2 PM 93 Tahun 2008 dijelaskan “tugas dari seksi penjagaan dan penegakan hukum adalah “melakukan penyiapan bahan pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban pelabuhan, kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun, kegiatan pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, kapal asing (*port state control*), *flag state control*, pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal, pengendalian penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan,

perlindungan lingkungan maritim serta bantuan pencarian dan pertolongan, patrol dan penegakan hukum di perairan pelabuhan, pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, penahanan kapal atas perintah tertulis pengadilan, serta koordinasi dengan kegiatan pemerintahan di pelabuhan terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakkan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran”. Dengan demikian dalam menjalankan tugas-tugas tersebut harus dilaksanakan dengan adanya hubungan kerja yang efektif dan efisien antar unit organisasi di lingkungan kantor KSOP Khusus Batam.

Dalam melaksanakan pelayanan terhadap kapal-kapal yang akan berlayar dan melakukan kegiatan kepelabuhanan, Kantor KSOP Khusus Batam memiliki dua jenis sistem pelayanan permohonan persetujuan berlayar dan kegiatan pelabuhan yang dapat diajukan oleh nakhoda, pemilik atau operator kapal yaitu melalui situs permohonan online KSOP Khusus Batam dan *SPS Online* atau disebut *Inaportnet*. Menurut PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal melalui *Inaportnet*, Sistem layanan kepelabuhanan secara elektronik atau Indonesia *portnet* untuk selanjutnya disebut *Inaportnet* adalah “sistem layanan tunggal untuk kapal dan kegiatan lainnya yang terkait dengan kapal yang diterapkan secara elektronik dan terstandar”. Tujuan digunakannya sistem *SPS Online* tersebut adalah untuk meningkatkan pelayanan secara efektif, efisien, dan transparan kepada pengguna jasa⁸⁶ sehingga Kantor KSOP Khusus Batam dapat meningkatkan kualitas pelayanan di wilayah perairan dan pelabuhan Batam.

⁸⁶ Rahmat, Rakhel Lia, Dewi Shintya Palilik. (2023). “Pengaruh Efektivitas Sistem Surat Persetujuan Syahbandar Online Terhadap Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Samarinda”. Jurnal Maritim. Vol.13 No.1. Hal. 34-42.

Penggunaan sistem layanan online merupakan suatu bentuk kesadaran pemerintah akan pentingnya pelayanan yang dilakukan secara cepat dan efisien dengan memanfaatkan teknologi internet yang dapat di akses pada perkembangan era industri saat ini. Dengan adanya kemudahan dalam akses teknologi maka tidak menutup kemungkinan akan memberi kesempatan dan peluang bagi pelaku industri dalam mengembangkan usahanya terutama pada industri maritim di Indonesia., seperti halnya pada situs permohonan kegiatan kepelabuhanan melalui *inaportnet* selain pemerintah dan badan usaha pelabuhan juga digunakan oleh pengguna jasa yang bergerak dalam bidang pelayaran dalam hal ini *shipping lines/agent, freight forwarder, container freight station (CFS), custom brokerage (PPJK), importir dan eksportir, depo container, warehouse, dan inland transportation.*⁸⁷

Pelayanan kapal yang dilakukan melalui *inaportnet* sebagaimana diatur dalam PM 8 Tahun 2022, terdiri atas layanan :

1. Kapal masuk;
2. Perpanjangan masa tambat atau labuh;
3. Pindah tempat tambat atau labuh;
4. Kapal keluar; dan
5. Pembatalan

Setiap kapal yang akan masuk ke wilayah perairan Batam wajib melaporkan kedatangan kapal yang dioperasikannya kepada Kantor KSOP Khusus Batam untuk dilakukan pencatatan pada register kedatangan kapal pada wilayah kerja

⁸⁷ Farras Anugerah Suryandi, Nurisa Nazira Putri, Vivin Titin Rahmayanti, Ardi Putra. (2022). "Implementasi Pelayanan Inaportnet di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun". *Jurnal Wedana*. Vol. VIII No. 2. Hal. 1-5.

pelabuhan kantor KSOP Khusus Batam. Setelah kapal selesai melakukan kegiatan di pelabuhan dan akan melanjutkan pelayaran ke luar wilayah Batam maka harus melakukan proses *clearance out* yang diajukan kepada Kantor KSOP Khusus Batam dengan melampirkan dokumen-dokumen kapal berupa ; Surat ukur kapal, sertifikat garis muat, *machinery (class)*, *Hull (class)*, Pas Besar, Sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang, sertifikasi keselamatan radio kapal barang, *last port clearance*, *master sailing declaration*, rambu pnbp, *vts*, *crew list*, *memorandum*, *manifest* muatan kapal, warta kapal, dan *safe manning*, persetujuan bea dan cukai, persetujuan imigrasi, persetujuan kesehatan pelabuhan, persetujuan, persetujuan karantina hewan dan tumbuhan, persetujuan minerba, *royalty Provisional* Batubara, SPK Pandu, Nama Pandu. Seluruh data akan masuk kedalam sistem *Innaportnet* dalam bentuk Laporan Kedatangan Kapal, (LKK) yang akan di verifikasi oleh petugas inaportnet untuk selanjutnya akan diterbitkan kode billing oleh SIMPONI untuk pembayaran PNBP kepada negara, setelah dilakukan pembayaran terhadap PNBP tersebut, untuk selanjutnya akan dilakukan verifikasi terhadap Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal (LK3) yang akan diakhiri dengan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Penggunaan sistem *SPS online* diharapkan dapat memudahkan dan melancarkan proses pelayanan kantor KSOP Khusus Batam dengan memberikan kualitas pelayanan yang semakin cepat, efektif, transparan, dan efisien kepada pengguna jasa. Penggunaan sistem online pada pelayanan jasa merupakan salah satu bentuk kemajuan dalam era industri terutama indsutri maritim. Hal ini turut

mendorong kemajuan teknologi di Indonesia, sehingga mampu membuktikan bahwa Kantor KSOP Khusus Batam turut mendukung adanya kemajuan revolusi industri dan pembangunan ekonomi berkelanjutan pada industri maritim di Indonesia. Penerbitan SPB melalui *inaportnet* dapat memudahkan nakhoda, pemilik atau operator kapal dikarenakan tidak perlu lagi menunggu waktu untuk mencetak SPB pada kantor KSOP Khusus Batam, hal ini dikarenakan SPB yang diterbitkan melalui *inaportnet* dapat diunduh melalui sistem pengajuan permohonan tersebut.

Sama halnya dengan permohonan pengajuan persetujuan berlayar yang diajukan secara online guna mempermudah dan mempercepat permohonan pembuatan dokumen perkapalan dapat diajukan melalui situs permohonan online kantor KSOP Khusus Batam, dimana pengajuan persetujuan permohonan berlayar wajib didahului dengan adanya IK2 dan LK3, setiap kapal yang memasuki wilayah perairan dan pelabuhan Batam wajib melaporkan kedatangan kapalnya paling lambat H+1 setelah kedatangan kepada Kantor KSOP Khusus Batam, pelaporan tersebut dapat dilakukan oleh pemilik kapal atau agen kapal yang telah ditunjuk sebagai perwakilan pemilik kapal yang bertanggung jawab terhadap seluruh kegiatan kapal selama berada di pelabuhan.

Kedua situs permohonan online untuk pengajuan kegiatan pelayaran memiliki perbedaan satu sama lain, Situs Permohonan Online KSOP Khusus Batam merupakan proses penyelesaian permohonan persetujuan berlayar yang awalnya menggunakan cara manual kemudian diubah menjadi sistem online, oleh sebab itu meskipun pemilik atau operator kapal mengajukan permohonan secara

online, blanko atau lembar SPB akan dicetak menggunakan blanko manual pada masing-masing wilayah kerja sesuai permohonan persetujuan keberangkatan kapal diajukan. Sementara sistem *inaportnet* merupakan suatu bentuk modernisasi yang dapat mempermudah proses pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa yang bergerak dalam bidang pelayaran. Dengan hadirnya sistem *inaportnet* diharapkan dapat mempercepat waktu pelayanan kegiatan kepalabuhan sehingga dapat mewujudkan sistem pelayanan terpadu satu pintu.

Pengajuan permohonan keberangkatan kapal melalui Situs Permohonan Online KSOP Khusus Batam dilakukan oleh nakhoda, pemilik atau operator kapal dengan melampirkan surat pernyataan dari nakhoda, data manifest kapal, data awak kapal, dokumen kapal, dan pandu keluar. Pengajuan permohonan berlayar dapat dilakukan dalam kurun waktu paling lama 6 (enam) jam sebelum kapal akan berangkat menuju pelabuhan tujuan. Pada era saat ini, penggunaan Situs Permohonan Online KSOP Khusus Batam masih digunakan oleh pengguna jasa sehingga diperlukan ketelitian serta kehati-hatian bagi petugas syahbandar dalam melakukan verifikasi dokumen bagi kapal-kapal yang hendak mengajukan permohonan penerbitan surat persetujuan berlayar mengingat KSOP Online merupakan sistem permohonan manual yang disistemkan.

SPB yang diterbitkan oleh syahbandar berlaku untuk masa tolak 1 (satu) kali 24 (dua puluh empat) jam, SPB yang diterbitkan menjadi tidak berlaku apabila kapal tidak bertolak dari perlabuhan karena SPB hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran. Apabila terjadi Nakhoda mengetahui bahwa kondisi kapal dalam keadaan tidak memungkinkan untuk berlayar, baik itu dalam keadaan tidak

laik laut ataupun akibat cuaca buruk, maka Nakhoda berhak untuk menolak dan membatalkan keberangkatan kapalnya dan wajib melaporkan kepada syahbandar meskipun telah memperoleh SPB dari syahbandar.

Berdasarkan Pasal 14 PM 28 Tahun 2022, dalam hal nakhoda melakukan pembatalan keberangkatan kapal maka wajib untuk dibuat berita acara pembatalan keberangkatan kapal oleh Nakhoda, Pemilik, atau operator kapal yang ditujukan kepada syahbandar. Pengajuan ulang permohonan persetujuan berlayar dapat diajukan kembali oleh nakhoda, pemilik, atau operator kapal dengan melampirkan berita acara pembatalan keberangkatan. Syahbandar juga memiliki kewenangan untuk melakukan pencabutan terhadap SPB yang telah disetujui apabila terdapat surat perintah tertulis dari pengadilan. Pencabutan SPB tersebut dilakukan oleh syahbandar dengan membuat berita acara pencabutan secara tertulis. Hal ini perlu dilakukan agar tidak terjadi tindakan semena-mena yang dilakukan oleh nakhoda kapal selaku pemegang kekuasaan tertinggi diatas kapal, dan menghindari penyalahgunaan wewenang oleh syahbandar selaku lembaga pemerintah yang memiliki kewenangan dalam menjalankan fungsi pengamanan, dan pengawasan jalannya kegiatan di perairan dan pelabuhan di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa dalam menjalankan tugas dan fungsinya syahbandar telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Nakhoda kapal dalam keadaan tertentu tidak dapat menjalankan pelayaran sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan, maka nakoda, pemilik atau operator kapal dapat mengajukan penundaan keberangkatan kapal kepada syahbandar atau dalam hal ini Kantor KSOP Khusus Batam. Termasuk apabila terdapat cuaca

buruk di perairan yang dapat membahayakan kapal apabila pelayaran tetap dilanjutkan, oleh karena itu, Kantor KSOP Khusus Batam dapat melakukan penundaan pemberangkatan kapal dengan alasan cuaca buruk. Pengajuan permohonan penerbitans surat persetujuan berlayar yang telah diajukan penundaan keberangkatan dapat diajukan permohonan kembali kepada syahbandar apabila pembatalan keberangkatan berlangsung lebih dari 24 (dua puluh empat) jam.

Penerbitan surat persetujuan berlayar oleh kantor KSOP Khusus Batam harus memperhatikan banyak faktor, selain seluruh persyaratan administrasi dan teknis yang harus dipenuhi oleh pemilik atau operator kapal, perlu diperhatikan faktor-faktor lainnya yang dapat menyebabkan terhambatnya arus pelayaran, faktor-faktor tersebut dapat disebabkan oleh; faktor alam, faktor kelaik lautan kapal, dan status hukum kapal. Kantor KSOP Khusus Batam memiliki kewenangan dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar dan atau melakukan penundaan keberangkatan kapal sesuai dengan ketentuan berlaku. Surat pembatalan SPB telah diatur dalam PM 28 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Penerbitan SPB dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan.

Selain pembatalan SPB syahbandar juga memiliki kewenangan untuk melakukan penundaan keberangkatan kapal sebagaimana yang telah penulis uraikan pada pembahasan rumusan permasalahan pertama pada penelitian ini. Penundaan keberangkatan kapal yang dilakukan oleh Kantor KSOP Khusus Batam tidak dapat dilakukan tanpa mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini dikarenakan dengan disetujuinya SPB

keberangkatan mengartikan bahwa syahbandar telah menjalankan fungsinya dalam menjaga dan mengawasi keselamatan berlayar. Oleh karena itu dalam menyetujui penerbitan SPB diperlukan surat pernyataan dari nakhoda (*master sailing*) selaku pemimpin tertinggi di atas kapal dan dianggap mengetahui kondisi kapal sebelum diberangkatkan menuju pelabuhan tujuan.

Penundaan keberangkatan kapal oleh syahbandar memiliki beberapa ketentuan yang hingga saat ini masih digunakan yaitu tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan aturan turunan berupa Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan di Pelabuhan. Penundaan keberangkatan kapal seringkali menjadi dilema tersendiri bagi unit pelaksana teknis kantor kesyahbandaran, sehingga sering menjadi salah satu faktor penghambat bagi Kantor KSOP Khusus Batam dalam melakukan penundaan keberangkatan kapal dengan kondisi memiliki permasalahan hukum baik secara pidana maupun perdata.

Penundaan keberangkatan kapal oleh Kantor KSOP Khusus Batam turut dirasakan oleh Kapal MT. Sea Tanker II yang mengalami permasalahan hukum terkait perkara pidana di Kepolisian Daerah Kepulauan Riau yang menimpa pemilik kapal MT. Sea Tanker II dan menjadikan kapal tersebut sebagai objek sengketa. Pengajuan permohonan keberangkatan kapal MT. Sea Tanker II telah diajukan pada Kantor KSOP Khusus Batam dan berakhir mengalami penundaan keberangkatan. Hal ini terjadi karena adanya surat dari Kantor Hukum Andi Fadlan & Partners yang meminta klarifikasi atau penjelasan dan perlindungan

hukum atas status kepemilikan kapal MT. Sea Tanker II, dalam melaksanakan tugas dan kewenangannya sebagai pengawas keselamatan dan keamanan di pelabuhan sudah menjadi tanggung jawab dari syahbandar untuk menjaga ketertiban lalu lintas berlayar di wilayah perairan Batam. Termasuk dalam melakukan penundaan keberangkatan bagi kapal-kapal yang memiliki permasalahan hukum pada wilayah kerjanya.

Penundaan keberangkatan kapal oleh syahbandar dapat menimbulkan kerugian bagi pemilik kapal, penggolongan kerugian yang di derita oleh pihak yang mengalami kerugian dapat terbagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu :

1. Kerugian materiil, ialah jenis kerugian yang secara nyata atau secara langsung dialami oleh pihak dirugikan.
2. Kerugian non materiil/imateriil, ialah kerugian atas manfaat yang kemungkinan akan diterima oleh pihak yang dirugikan apabila penundaan keberangkatan kapal tidak terjadi.⁸⁸

Selama kapal mengalami penundaan keberangkatan, maka kapal tersebut akan tetap berada di wilayah perairan Batam dan dilarang melakukan kegiatan kepelabuhanan tanpa adanya persetujuan dari kantor KSOP Khusus Batam. Setiap kapal yang melakukan kegiatan masuk maupun kapal keluar, kegiatan sandar kapal, dan bongkar muat akan dikenakan tarif jasa sesuai dengan ketentuan

⁸⁸ Nurul qalbi. Ahkam jayadi. (2020). “aspek hukum ganti kerugian keterlambatan penerbangan (flight delay) maskapai penerbangan komersial Indonesia”. Jurnal alauddin law development (aldev). Vol. 2 No.3. Hal. 302-315.

berlaku. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan beberapa jenis tarif pelayanan jasa kapal⁸⁹ yaitu:

1. Tarif Jasa Labuh, dikenakan kepada kapal yang memasuki wilayah perairan pelabuhan untuk kurun jangka waktu tertentu, dimana penghitungan tarif ditentukan berdasarkan isi GRT/15 hari, tarif tersebut dikenakan terhitung hanya di kunjungan pertama dalam 15 hari, perhitungannya sendiri ialah dari GRT kapal x 1 kali kunjungan x tarif Rp 84.
2. Tarif Jasa Tambat, biaya tambat diberikan kepada kapal yang sedang tambat yaitu pada saat melakukan pengikatan tali hingga dilepasnya tali kapal, Perhitungan biaya tersebut ialah GRT kapal x 3 hari x biaya Rp 150.
3. Tarif Jasa Pemanduan, merupakan biaya yang dikeluarkan kapal pada saat membutuhkan pemanduan pada saat kapal sekali masuk dan kapal sekali keluar, perhitungan biaya dapat dilakukan dengan rumus tarif tetap + (tarif variable x GT kapal).
4. Tarif Jasa Penundaan, merupakan jenis tarif bagi kapal yang ingin melakukan penundaan karena adanya alasan keselamatan pelayaran, penundaan dapat dilakukan bagi kapal yang memiliki Panjang lebih dari 70 meter, tarif yang dikenakan ialah (GT x Tarif Variabel) + Biaya Tetap) x jam).

⁸⁹ Indriyani, Irene Dini P (2021). "Komponen Biaya Pelayanan Jasa Kapal Tugboat Voyager 12 Pada PT. Tirta Segara Line Cabang Cirebon". *Jurnal ilmiah ilmu-ilmu maritim*. Vol.5 No.3 Hal. 82-86.

PT. DSM berencana untuk melakukan *docking* atau perbaikan di Surabaya dan menunjuk agen untuk melakukan pengurusan Surat Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) yang telah disetujui oleh Kemenhub dengan rincian sebagai berikut⁹⁰ :

1. Pada tanggal 22 Mei 2022 surat dikeluarkan oleh kementerian perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tentang keagenan kapal asing dengan nomor dan surat tersebut
2. Pada tanggal 05 Juni 2022 dilakukan perpanjangan dan pengurusan baru, selanjutnya dikeluarkan surat oleh kementerian perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tentang keagenan kapal asing dengan nomor tersebut.
3. Pada tanggal 09 Juni 2022 dilakukan perpanjangan dan perbaikan dokumen
4. Pada tanggal 30 Juli 2022 dilakukan perpanjangan lagi

Agan telah melakukan pengurusan PKKA melalui sistem aplikasi Inaportnet sesuai dengan SOP yang berlaku dan semua tahapan telah dilalui. Pada tanggal 28 Agustus 2022 terdapat didalam sistem aplikasi Inaportnet telah tercatat bahwa kapal MT. Sea Tanker II harus melampirkan surat keterangan penyelesaian penyelidikan dari Polda Kepri⁹¹.

Alasan dari KSOP Khusus Batam tidak menerbitkan SPB dikarenakan adanya laporan perkara pidana di Polda Kepri terkait MT. Sea Tanker II, sehingga syarat penerbitan SPB harus melampirkan surat keterangan penyelesaian

⁹⁰ Hasil Wawancara dengan Penasihat Hukum PT. DSM, Effendi Sekedang.

⁹¹ *Ibid.*

penyelidikan dari Polda Kepri, namun hal tersebut merupakan alasan yang tidak memiliki dasar hukum, karena PT. DSM tidak mempunyai wewenang untuk menyelesaikan penyidikan atas perkara tersebut.⁹²

Alasan yang digunakan KSOP Khusus Batam tidak menerbitkan SPB tidak sejalan dengan teori penegakan hukum dimana dalam teori penegakan hukum dikehendaki bahwa Hukum dan penegakan Hukum merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan, keduanya harus berjalan secara sinergis. Subtansi hukum yang termuat dalam berbagai peraturan perundang-undangan hanya akan menjadi sampah tanpa diiringi dengan sistem hukum serta budaya hukum yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat. Penegakan hukum merupakan bentuk nyata dalam melaksanakan hukum demi mewujudkan keadilan dan kepastian hukum yang dilaksanakan oleh struktur hukum yakni aparat penegak hukum terhadap materi atau substansi hukum itu sendiri bagi para pelanggar hukum. Dalam pengertian yang lebih luas, kegiatan penegakan hukum mencakup pula segala aktivitas yang dimaksudkan agar hukum sebagai perangkat kaidah normatif yang mengatur dan mengikat pada subjek hukum dalam segala aspek kehidupan bermasyarakat dan bernegara benar-benar ditaati dan sungguh-sungguh dijalankan sebagaimana mestinya.⁹³ Dalam hal ini sudah jelas ada Peraturan PerUndang-Undangan yang mengatur terkait syarat dilakukan penundaan keberangkatan kapal oleh KSOP Khusus Batam, namun justru KSOP Khusus Batam menggunakan Syarat lain diluar dari yang diatur oleh ketentuan Peraturan PerUndang-Undangan.

⁹² Fadlan: Kasus MT Sea Tanker II jadi Perhatian Dunia Internasional - News (batampos.co.id)

⁹³ *Ibid.*,

Kepala kantor KSOP dan kepala bidang keselamatan berlayar melakukan mediasi mengenai perkara MT. Sea Tanker II dan mendapatkan kesimpulan bahwa kantor KSOP Khusus Batam dalam hal penerbitan SPB berfokus pada sisi keamanan dan keselamatan pelayaran, setelah hasil dari putusan pengadilan mempunyai kekuatan hukum tetap terhadap Status Hukum kapal MT. Sea Tanker II maka sesuai dengan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, KSOP Khusus Batam akan memberikan pelayanan dalam penerbitan SPB apabila menemui persyaratan dan tidak terdapat sengketa atau permasalahan hukum, yang didasarkan pada Surat Permohonan, dokumen layak laut dan warta kapal yang diajukan oleh perusahaan atau keagenan kapal sesuai dengan aturan perundang-undangan yang berlaku.⁹⁴

Terkait hasil mediasi tersebut diatas erat hubungannya dengan ketentuan hukum berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu :

1. Pasal 209 secara tegas menyatakan dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 KSOP mempunyai kewenangan :
 - a. mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan
 - b. memeriksa dan menyimpan surat, dokumen dan warta kapal
 - c. menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan
 - d. melakukan pemeriksaan kapal
 - e. menerbitkan SPB
 - f. melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal

⁹⁴ Effendi Sekedang., Op. Cit.

- g. menahan kapal atas perintah pengadilan
 - h. melaksanakan sijil awak kapal
2. Pasal 219 ayat 4 secara tegas menyatakan bahwa KSOP dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan atau pertimbangan cuaca.
 3. Pasal 222 ayat 1 bahwa syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis dari pengadilan.

Kepala KSOP Khusus Batam dan Kepala Bidang Keselamatan KSOP Khusus Batam berlayar mengirim surat kepada Direktur Reserse Kriminal Umum Polda Kepri, perihal permohonan informasi terkait tindak lanjut penanganan perkara pidana dengan objek kapal MT. Sea Tanker II, dan telah mendapatkan jawaban dari POLDA Kepri, bahwa kasus laporan pidana yang menjadi objek Kapal Sea Tanker II masih dalam proses penyelidikan, dan dalam surat tersebut tidak ada informasi tentang penetapan pengadilan untuk melakukan penyitaan terhadap kapal MT. Sea Tanker II sebagai Barang Bukti sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran terkait dengan persyaratan penerbitan SPB.

KSOP Khusus Batam tidak dapat mengeluarkan surat persetujuan berlayar Kapal MT. Sea Tanker II dengan alasan takut diperiksa oleh penyidik POLDA Kepri karena perkara masih dalam proses penyelidikan dan kepala KSOP akan menerbitkan SPB apabila penyelidikan perkara pidana tersebut sudah dihentikan.⁹⁵

⁹⁵ Polisi Gelar Perkara Kasus Kapal MT Sea Tanker II (gokepri.com)

Dengan adanya KSOP tidak menerbitkan SPB kapal MT. Sea Tanker II dengan jelas melanggar Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 dan telah bertindak sewenang-wenang yang merugikan PT. DSM karena kewenangan untuk menghentikan perkara laporan pidana yang masih dalam penyelidikan tersebut adalah menjadi kewenangan penyidik Polda Kepri bukan menjadi kapasitas dan wewenang PT. DSM, begitu pula dengan penerbitan SPB adalah menjadi kewenangan kepala KSOP sebagaimana sudah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran, sehingga menurut hukum bahwa selama tidak ada penetapan tertulis dari pengadilan untuk melakukan penyitaan kapal Sea Tanker II sebagai barang bukti, Maka Kepala KSOP dan Kepala Bidang Bagian Keselamatan Berlayar harus memberikan pelayanan untuk menerbitkan SPB MT. Sea Tanker II, karena dengan menunda penerbitan SPB dengan alasan diatas, telah melahirkan akibat hukum yang sangat merugikan bagi PT. DSM secara materil karena setiap hari PT. DSM harus membayar atas denda keterlambatan keberangkatan kapal sebesar Rp. 5 Juta di samping kerugian biaya operasional lainnya serta dokumen yang menjadi syarat untuk pengajuan SPB menjadi habis masa berlakunya/ kadaluarsa.

Dari uraian tersebut dapat dikatakan bahwa KSOP Khusus Batam telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum. Rosa Agustina menjelaskan bahwa, perbuatan melawan hukum dapat dijumpai baik dalam ranah hukum pidana (publik) maupun dalam ranah hukum perdata (privat). Sehingga dapat ditemui istilah melawan hukum pidana begitupun melawan hukum perdata. Dalam konteks itu jika dibandingkan maka kedua konsep melawan hukum tersebut

memperlihatkan adanya persamaan dan perbedaan.⁹⁶ Persamaan pokok kedua konsep melawan hukum itu adalah untuk dikatakan sifat melawan hukum keduanya mensyaratkan adanya ketentuan hukum yang dilanggar. Persamaan berikutnya adalah kedua sifat melawan hukum tersebut pada prinsipnya sama-sama melindungi kepentingan (*interest*) hukum.

Perbedaan pokok antara kedua sifat melawan hukum tersebut, apabila sifat melawan hukum pidana lebih memberikan perlindungan kepada kepentingan umum (*public interest*), hak obyektif dan sanksinya adalah pidana, sedangkan sifat melawan hukum perdata lebih memberikan perlindungan kepada kepentingan individu (*private interest*), hak subyektif dan sanksi yang diberikan adalah ganti kerugian (*remedies*). Dalam menentukan suatu perbuatan dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum diperlukan syarat yang bertentangan dengan hak subyektif orang lain, bertentangan dengan kesusilaan, bertentangan dengan kepatutan, bertentangan dengan ketelitian dan bertentangan dengan kehati-hatian.⁹⁷

Menurut Munir Fuady, “perbuatan melawan hukum dalam konteks hukum pidana dengan dalam konteks hukum perdata adalah lebih dititik beratkan pada perbedaan sifat hukum pidana yang bersifat publik dan hukum perdata yang bersifat privat. Sesuai dengan sifatnya yang bersifat publik, maka dengan perbuatan pidana, ada kepentingan umum yang dilanggar (disamping mungkin

⁹⁶ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta : Pascasarjana FH Universitas Indonesia, 2003), hal. 14.

⁹⁷ *Ibid.*, hal. 117.

juga kepentingan individu), sedangkan dengan perbuatan melawan hukum dalam sifat hukum perdata maka yang dilanggar hanya kepentingan pribadi saja.”⁹⁸

Di dalam sistem *Common Law/Anglo Saxon*, perbuatan melawan hukum disebut dengan istilah *Tort* yang dipandang sebagai pranata untuk melindungi seseorang dari kebebasan individu, maksudnya kebebasan individu yang dapat menimbulkan kerugian bagi orang lain harus dibatasi, di mana istilah *tort* ini diartikan sebagai kesalahan perdata yang dilakukan oleh seseorang yang mengakibatkan kerugian pada orang lain dengan melanggar hak dan kewajiban yang telah ditentukan oleh hukum bukan timbul dari wanprestasi kontrak atau *trust*, yang dapat dimintakan ganti rugi terhadap kerugian yang diakibatkannya.⁹⁹

Perbuatan melawan hukum, ada juga yang menyebutnya perbuatan melanggar hukum dan dalam istilah bahasa Belanda disebut *onrechtmatige daad*. Perbuatan melawan hukum ini dalam sejarahnya mempunyai 2 (dua) pengertian atau penafsiran, yaitu:

1. Pengertian atau penafsiran sempit;
2. Pengertian atau penafsiran luas.¹⁰⁰

Perbuatan melawan hukum mulai mengalami pergeseran yang pada mulanya istilah tersebut dipahami dalam arti yang sempit, perbuatan hukum ini dipahami sebagai berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku sebagaimana yang telah

⁹⁸ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum (Pendekatan Kontemporer)*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 2005), hal. 22.

⁹⁹ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum, Pendekatan Kontemporer*, (Bandung : Citra Aditya, 2005), hal. 33-37.

¹⁰⁰ Abdul Muis, *Tanggung Jawab Perdata Malpraktek Dokter Sebagai Perbuatan Melawan Hukum*, (Medan : USU Press, 2004), hal. 329.

diatur oleh UU semata, dimana pemahaman inilah yang dijadikan acuan Hakim dalam memutus suatu perkara pada masa itu, seperti halnya pada Arrest Zufrow Zutphen¹⁰¹ tanggal 10 Juni 1910 atau dikenal sebagai perkara pipa air ledeng. Sebenarnya teori sempit tersebut berlawanan dengan Doktrin-doktrin yang dikemukakan oleh para sarjana pada waktu itu, misalnya Mollengraaff mengatakan bahwa perbuatan melawan hukum tidak hanya melanggar UU, akan tetapi juga melanggar kaedah kesusilaan dan kepatutan.¹⁰²

Pada akhirnya, ajaran sempit tentang perbuatan itu berakhir yang ditandai adanya Arrest Hoge Raad tanggal 31 Januari 1919 dalam perkara Cohen versi Lindenbaum, dimana Hakim menafsirkan perbuatan melawan hukum dalam arti yang lebih luas. Dengan meluasnya pemahaman dari pengertian perbuatan melawan hukum ini, muncul suatu teori relativitas atau *schutznormtheorie*¹⁰³ yang mengajarkan bahwa perbuatan yang bertentangan dengan norma hukum dan karenanya adalah melawan hukum, akan menyebabkan si pelaku dapat dipertanggungjawabkan atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan tersebut bilamana norma yang dilanggar itu dimaksudkan untuk melindungi penderita dan lebih jauh lagi bahwa teori ini tidak hanya mengenai norma hukum yang diatur di

¹⁰¹ Peristiwa Zufrow Zutphen sebagai berikut : “Di dalam sebuah gudang terdapat satu saluran air yang sewaktu-waktu dapat meledak, keran utama dari saluran itu berada di tingkat atas gedung itu, tetapi penghuninya tidak mau menutup keran air itu sehingga gudang banjir air. Ketika penghuni digugat untuk ganti rugi, ia membela diri bahwa Undang-Undang tidak mewajibkannya untuk menutup keran utama, sehingga ia tidak dapat dikatakan melawan hukum dan pendirian ini dibenarkan Mahkamah Agung Belanda (H.R. 10 juni 1910 ; Hoetink Nomor : 108) dalam Mariam Darus Badruzaman et.al., “*Kompilasi Hukum Perikatan*” (Bandung : Citra Aditya Bakti, 2001), hal. 107.

¹⁰² Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta : Program Pascasarjana Fakultas Hukum, Universitas Indonesia, 2003), hal. 37.

¹⁰³ *Ibid.*, hal. 41-42.

dalam UU saja, akan tetapi juga hukum yang tidak tertulis seperti norma kepatutan, norma kesusilaan dan lain sebagainya.

Pengertian dari perbuatan melawan hukum adalah:¹⁰⁴

“Perbuatan yang melanggar hak (subyektif) orang lain atau perbuatan (atau tidak berbuat) yang bertentangan dengan kewajiban menurut UU atau bertentangan dengan apa menurut hukum tidak tertulis yang seharusnya dijalankan oleh seorang dalam pergaulannya dengan sesama warga masyarakat dengan mengingat adanya alasan pembeda menurut hukum.”

Berdasarkan uraian yang telah diberikan oleh para pakar diatas mengenai unsur kesalahan dalam perbuatan melawan hukum, dapat dikatakan bahwa suatu kesalahan tidak hanya dalam arti kesalahan yang disengaja oleh pelaku tetapi juga kesalahan yang terjadi akibat kealpaan/kelalaian pelaku, serta bersifat melawan hukum, dimana kesalahan tersebut tidak terdapat alasan pemaaf dan/atau pembeda dan karenanya harus dipertanggungjawabkan oleh pelaku atas kerugian yang ditimbulkan dari perbuatannya tersebut.

Berkaitan dengan adanya kesalahan tersebut, di dalam menentukan suatu perbuatan adalah melawan hukum atau tidak, Yurisprudensi maupun Doktrin berpendapat bahwa Hakim harus lebih mengutamakan sisi melawan hukumnya dengan tidak mengabaikan unsur kesalahan,¹⁰⁵ sehingga dapat dikatakan unsur kesalahan merupakan unsur pendukung yang menguatkan unsur melawan hukum.

¹⁰⁴ *Ibid.*, hal. 11.

¹⁰⁵ M.A. Moegni Djojodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta : Pradnya Paramita, 1982), hal. 69



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kedudukan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan oleh KSOP kepada kapal yang akan berlayar memiliki prosedur dan persyaratan yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal. Penerbitan SPB merupakan wewenang dari KSOP yang tertuang didalam pasal 209 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya KSOP Batam yang berwenang untuk menerbitkan SPB terhadap kapal MT. Sea Tanker II tidak menjalankan wewenangnya sebagai pejabat KSOP Khusus Batam dengan alasan kapal tersebut menjadi objek sengketa perkara pidana di pengadilan, jika ditinjau dari pasal 209 poin g menjelaskan bahwa penahanan kapal hanya bisa dilakukan atas perintah pengadilan yang mana KSOP Khusus Batam melakukan penahanan kapal/ tidak diterbitkannya SPB tanpa adanya perintah langsung dari pengadilan.

2. KSOP Khusus Batam akan menerbitkan SPB apabila terdapat surat pencabutan perkara pidana atau Surat Pemberitahuan Penghentian Penyelidikan, jika tidak adanya surat tersebut maka KSOP tidak berani untuk melakukan penerbitan SPB tersebut. Kerugian yang di terima pemilik kapal tersebut ialah kerugian denda keterlambatan keberangkatan kapal sebesar Rp. 5 Juta perhari dan selain kerugian tersebut terdapat kerugian biaya operasional untuk pengurusan dokumen kapal yang sudah kadaluarsa.

B. Saran

1. KSOP Khusus Batam seharusnya lebih aktif dalam rangka memberikan pelayanan terhadap pengusaha kapal ayang akan melakukan pengurusan dokumen kapal, apabila KSOP Khusus Batam mengalami kesusahan atau kesulitan dalam menafsirkan sebuah Peraturan Menteri maupun ketentuan Undang-Undang seharusnya KSOP Khusus Batam melakukan koordinasi dengan kementerian terkait, hal ini diharapkan dapat memberikan sebuah kepastian hukum bagi para pengusaha yang akan melakukan pengurusan dokumen kapal. Selain dari pada itu KSOP Khusus Batam harus tunduk terhadap ketentuan Peraturan PerUndang-Undangan dalam hal menangani suatu permasalahan terkait dengan pengurusan dokumen kapal, hal tersebut disampaikan agar tidak ada kesewenang-weangan yang dilakukan oleh oknum yang ingin mencari keuntungan dengan mengatasnamakan KSOP Khusus batam.

2. Perlu adanya pembaharuan ketentuan Hukum terkait dengan Tugas dan Kewenangan KSOP serta Koordinasi antar Lembaga Negara, hal ini dimaksudkan dalam kajian ini pihak pengusaha kapal sudah melaksanakan kewajibannya kepada negara dengan melakukan pembayaran Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Lembaga yang berwenang, dalam hal ini Badan Usaha Pelabuhan, namun atas pembayaran tersebut justru tidak dilaksanakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang dimohonkan oleh Pengusaha Kapal.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdussalam & Adri Desasfuryanto, *Buku Pintar Forensik (Pembuktian Ilmiah)*, PTIK, Jakarta, 2019.
- Abdul Muis, *Tanggung Jawab Perdata Malpraktek Dokter Sebagai Perbuatan Melawan Hukum*, Medan, USU Press, 2004.
- Adami Chazawi. *Kemahiran Dan Keterampilan Praktik Hukum Pidana*. Malang: Bayumedia. 2005.
- Ahmad Ali, *Keterpurukan hukum di Indonesia, Penyebab dan solusinya*, Ghalia Indonesia, 2001.
- Ahmad Rifai, *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Perspektif Hukum Progresif*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010.
- Andi Hamzah. *Pelaksanaan Peradilan Pidana Berdasarkan Teori dan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta. 1993.
- Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Edisi Revisi, Jakarta, 2002.
- Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2004.
- Andi Sofyan Dan ABD. *Asis, Hukum Acara Pidana*, Jakarta, Kencana, 2014.
- Andi Zainal Abidin, *Asas-asas Hukum Pidana Bagian Pertama*, Bandung, Alumni, 1997.
- Bagir Manan, *Persepsi masyarakat mengenai Pengadilan dan Peradilan yang baik*, Jakarta, *Varia Peradilan No.258 Mei*, 2007.
- Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan kebijakan hukum pidana dalam penanggulangan kejahatan*, Kencana Pranada Media Grup, Jakarta, 2010.
- Colin Evans, *Criminal Justice : Evidence*, Chelsea House Publishers, New York, 2010.
- Darwin Prints, *Hukum Acara Pidana*, Djambatan, 1994.
- Fandy Tjiptono, *Pemasaran Jasa (Prinsip, Penerapan, Penelitian)*, Andi Offset, Yogyakarta, 2014.
- Gunadi dan Jonaedi Efendi, *Cepat dan Mudah Memahami Hukum Pidana*, Jakarta: Kencana, 2014.
- Hartono, *Penyidikan dan Penegakan Hukum Pidana melalui Pendekatan Hukum Progresif Cetakan Pertama*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010.

- H.M. Rasyid Ariman dan Fahmi Raghieb, *Hukum Pidana*, Setara Press, Malang, 2015.
- Hikmahanto Juwono, *Penegakan hokum dalam kajian Law and development: Problem dan fundamen bagi Solusi di Indonesia*, Jakarta : Varia Peradilan No.244, 2006.
- Istopo, *Asuransi Maritim*, Semarang: Koperasi Pegawai Sejahtera, 2003.
- Jimly Asshidiqie, *Menuju Negara Hukum yang Demokrasi*, Jakarta: PT. Bhuana Ilmu Populer, 2009.
- Joshua Dressler (Edt), *Encyclopedia of Crime & Justice, 2nd Edition, Volume 2, Delinquent & Criminal Subcultures-Juvenile Justice Institutions*, Gale Group Thomson Learning, New York, 2002.
- Kaelan, *Pendidikan Pancasila*, Paradigma Offset, Yogyakarta, 2010.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008.
- Lawrence M. Friedman, *The Legal System: A Social Science Perspective*, New York: Russel Sage Foundation, 1975.
- Leden Marpaung, *Proses Penanganan Perkara Pidana bagian ke-2*. Jakarta: Sinar Grafika. 1992.
- Leden Marpaung, *Unsur-unsur Perbuatan Yang Dapat Dihukum (Delik)*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991.
- Mariam Darus Badruzaman et.al., *"Kompilasi Hukum Perikatan"*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 2001.
- Mahfud MD, *Politik Hukum di Indonesia*, diterbitkan LP3ES, Jakarta, 2001.
- M.A. Moegni Djodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta : Pradnya Paramita, 1982.
- M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP Penyidikan dan Penuntutan*, Jakarta, Sinar Grafika, 2000.
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1987.
- Moeljatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 2007.
- Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum, Pendekatan Kontemporer*, Bandung : Citra Aditya, 2005.

- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005.
- Petter Mahmmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (1st Ed.). Kencana. Jakarta. 2011.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penemuan Hukum oleh Hakim*, Graha Ekspres, Jakarta, 2014.
- P. Joko Subagyo, *Metodologi Penelitian dalam teori dan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta, 2004.
- Philippe Nonet dan Philip Selznick, *Law & Society in Transition: Toward Responsive Law*, 1978. Alih bahasa oleh Rafael Edy Bosco, Hukum Responsif.
- Philippus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1987.
- Ramelan, *Hukum Acara Pidana : Teori Dan Implementasi*, Sumber Ilmu Jaya, Jakarta 2006.
- Ratna Nurul Afiah, *Barang Bukti dalam Proses Pidana Cetakan Pertama*, Sinar Grafika, Jakarta, 1989.
- Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas Hukum, Universitas Indonesia, 2003.
- Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum, Alumni*, Bandung, 1986.
- Shant Dellyana, *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta: Liberty, 1988.
- Sudikno Mertokusumo, *Bab-bab Tentang Penemuan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Yogyakarta, 1993.
- Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Yogyakarta: Liberty, 1991.
- Suyono, Capt.R.P. *Shipping : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Edisi Ketiga. Penerbit PPM. Jakarta, 2005.
- Soerjono Soekanto, *Teori Sosiologi Tentang Perubahan Sosial*, Surabaya: Ghalia Indonesia, 1983.
- Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegeakan Hukum*, Cetakan Kelima, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004.

- Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia Press, 1986.
- Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat), Jakarta, Rajawali Pers, 2014.
- Solahuddin, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Acara Pidana, Dan Perdata Jakarta: Transmedia Pustaka, 2008.
- Sri Sumawarni, Sebuah Seri Metode Penelitian Hukum, UPT UNDIP Press, Semarang, 2012.
- W.J.S. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Cetakan IX, Jakarta: Balai Pustaka, 1986.

Jurnal

- Budiawati and Hartanto, “Upaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Peningkatan Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.”
- Clara Indira, Fajar Sugianto, Graceyana Jennifer. (2021). “Kegagalan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal Indonesia Sebagai Implikasi dari Disharmonisasi Mekanisme Perekrutan Awak Kapal”. Jurnal Seminar Peningkatan Sitasi Internasional. Vol.1 No.1.
- Elly Kristiani Purwendah (2020). “Pengaruh Bendera Kapal bagi Kasus Pencemaran Minyak Kapal Tanker”. Jurnal Ganesha Civic Education. Vol.2 No.2, Hal. 52-63
- Farras Anugerah Suryandi, Nurisa Nazira Putri, Vivin Titin Rahmayanti, Ardi Putra. (2022). “Implementasi Pelayanan Inaportnet di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun”. *Jurnal Wedana*. Vol. VIII No. 2. Hal. 1-5.
- Hasan Basri, “Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Berdasarkan Sistem Peradilan Pidana Indonesia”. *Jurnal Sign Jurnal Hukum*. Vol. 2 No.2, 2021, Hal. 104-121.

- Marliani Tineke Tawaris, “Pelayanan Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudra Di Pelabuhan Batu-Ampar Pulau Batam,” *JIKEN: Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara* 1, no. 1 (2021)
- Indriyani and Irene Dini P, “Komponen Biaya Pelayanan Jasa Kapal Tug Boat Voyager 12 Pada PT Spectra Tirta Segara Line Cabang Cirebon,” *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 5, no. 3 (2021)
- I Putu Haris Parwita, I Nyoman Putu Budiarta, Desak Gde Dwi Arini (2022). “Perlindungan Hukum Bagi Anak Buah Kapal Pada Perusahaan Kapal Ikan di Pelabuhan Benoa Denpasar”. *Jurnal Konstruksi Hukum*. Vol.3 No.3 Hal. 569-575.
- Nurul Aliatul, “Analisis Yuridis Terhadap Prosesn Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam,” *Jurnal Syntax Fusion, Jurnal Nasional Indonesia* 33, no. 1 (2022).
- Nurul qalbi. Ahkam jayadi. (2020). “aspek hukum ganti kerugian keterlambatan penerbangan (flight delay) maskapai penerbangan komersial Indonesia”. *Jurnal alauddin law development (aldev)*. Vol. 2 No.3.
- Oktavia Budiawati and Cahya Fajar Budi Hartanto, “Upaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Peningkatan Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar,” *Prosiding National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies* 2 2, no. 1 (2020): 90–105.
- Rahmy Paramitha Amiruddin, Guasman Tatawu, and Kamaruddin Jafar, “Delegasi Wewenang Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Delegation of Authority in Issuance of Sailing Approval Letter (SPB),” *Halu Oleo Legal Research* 1, no. 3 (2019): 382–396
- Ridwan (Dkk), IMPLEMENTASI CLEARANCE IN-OUT KAPAL DENGAN SISTEM INAPORTNET DIPELABUHAN BANJARMASIN, *National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, 3 No.1, September 2021.
- Rahmat, Rakhel Lia, Dewi Shintya Palilik. (2023). “Pengaruh Efektivitas Sistem Surat Persetujuan Syahbandar Online Terhadap Pelayanan Penerbitan Surat

Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Samarinda”. *Jurnal Maritim*. Vol.13 No.1.

Sufuan. Tondi Alkadri, (2022). “Implementasi pengendalian internal dalam meminimalisir kasus fraud pada pengiriman muatan kapal tanker (studi kasus PT. XYZ)”, *Jurnal Owner Riset & Jurnal Akuntansi*, Vol. 6 No.2.

Viea Berliana, Ardianto. (2022). “Peran Stakeholder dalam Implementasi Kebijakan Relokasi Pelabuhan Bongkar Muat di Kawasan Free Trade Zone Kabupaten Karimun”. *Jurnal ilmiah muqoddimah*. Vol.6 No.2. Hal. 484-494.

Rujukan Internet

Adhithia Prastyo, Fadlan Fadlan, and Lia Fadjriani, “Analisis Yuridis Terhadap Keberangkatan Kapal Penumpang Tanpa Adanya Surat Persetujuan Berlayar (Studi Penelitian Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam),” *Zona Keadilan: Program Studi Ilmu Hukum (S1) Universitas Batam* 10, no. 3 (2020):

Fadlan: Kasus MT Sea Tanker II jadi Perhatian Dunia Internasional - News (batampos.co.id)

Jimly Asshiddiqie, Penegakan Hukum yang Menjamin Kepastian Hukum dan Rasa Keadilan Masyarakat, Suatu sumbangan pemikiran, <http://jimly.com/pemikiran/makalah>, di akses 8 Maret 2024

Polisi Gelar Perkara Kasus Kapal MT Sea Tanker II (gokepri.com)

Sahudiyono, “Penilaian Kelaiklautan Kapal Dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Studi Kasus: Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo),” *Meteor* 15, no. 02 (2022): 517, <http://ejournal.stipjakarta.ac.id>.

Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (“KUHP”)

Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 Tentang Tata Cara
Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Dan Persetujuan Kegiatan Kapal Di
Pelabuhan.

Putusan Pengadilan

Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 369/Pid.B/2021/PN. Btm

Putusan pengadilan Tinggi Pekanbaru Nomor 500/PID.B/2021/PT. PBR

Putusan Mahkamah Agung Nomor 184 K/ PID/2022

