

**KEBIJAKAN HUKUM PIDANA DALAM  
MENANGGULANGI PELANGGARAN PELAYARAN  
MENURUT UNDANG-UNDANG  
NO. 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN<sup>1</sup>**

**Oleh: Wisly Deo Kawengian<sup>2</sup>**

**Ruddy Watulingas<sup>3</sup>**

**Harly S. Muaja<sup>4</sup>**

**ABSTRAK**

Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui bagaimana pengaturan tentang Hukum Pelayaran di Indonesia dan bagaimana proses pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelayaran. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, disimpulkan 1. Pengaturan Hukum Pelayaran di Indonesia tidak hanya menggunakan beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan seperti yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, melainkan digunakan pula berbagai ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya seperti yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan yang memuat tentang upaya pengaturan dan kebijakan yang berkaitan erat dengan pelayaran. 2. Proses penyidikan terhadap tindak pidana pelayaran berupa tindakan meneliti, mencari, menerima laporan, mengumpulkan keterangan, memanggil orang untuk didengar sebagai saksi atau tersangka, melakukan penangkapan dan penahanan, meminta keterangan dan bukti, mengambil sidik jari, menggeledah kapal, menyita benda-benda, mendatangkan saksi ahli, memberhentikan tersangka dari pekerjaan untuk di selidiki lebih lanjut menurut hukum yang berlaku.

Kata Kunci : Kebijakan, Hukum Pidana, Pelanggaran Pelayaran, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008.

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Dua pertiga dari total wilayah Indonesia merupakan wilayah laut, dengan jumlah pulau sebanyak 17.499 pulau dan

panjang garis pantai 81.000 km.<sup>5</sup> Hal ini menjadikan Negara Indonesia menduduki urutan kedua yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia yaitu sepanjang 54.716km.<sup>6</sup> Dengan kondisi geografis tersebut, peranan transportasi laut bagi Indonesia adalah sangat strategis dan vital, tidak hanya dari aspek ekonomi, tetapi juga dari aspek ideologi, politik, sosial dan budaya serta pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, sektor transportasi laut berperan dalam menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya sehingga aktivitas perekonomian dapat berjalan secara lancar.

Disamping itu, sektor transportasi laut berperan dalam merangsang pertumbuhan ekonomi daerah-daerah tertinggal dan sebagai sarana penunjang perekonomian bagi daerah-daerah yang telah berkembang. Dari aspek ideologi dan politik, sektor transportasi laut berperan dalam menjaga integritas bangsa dan keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) disamping sebagai sarana mendukung pelaksanaan administrasi pemerintahan keseluruhan wilayah tanah air.

Meskipun demikian, pada saat ini laut belum menjadi alat transportasi yang utama di Indonesia. Padahal sebagai negara kepulauan, seharusnya laut dapat menjadi alat transportasi utama di Indonesia. Beberapa permasalahan yang dihadapi dalam hal mewujudkan laut menjadi transportasi utama di Indonesia adalah keterpurukan peran armada pelayaran nasional dalam mengangkut muatan, sarana dan prasarana bongkar muat yang masih sangat terbatas sehingga menambah beban bagi pengguna jasa transportasi laut, biaya ekonomi yang tinggi dalam menggunakan transportasi laut, tingkat kecukupan fasilitas keselamatan pelayaran yang belum memenuhi standar, sehingga para pengguna jasa transportasi belum merasa terjamin keselamatannya dalam menggunakan sarana transportasi laut tersebut.

Saat ini transportasi laut di Indonesia hanya didominasi oleh angkutan barang. Sebesar 80 persen angkutan laut yang mendominasi adalah angkutan batubara, angkutan kelapa sawit, angkutan BDN dan gas, dan angkutan peti kemas. Sementara angkutan penumpang dan pelayaran tradisional kondisinya makin

<sup>1</sup> Artikel Skripsi

<sup>2</sup> Mahasiswa Pada Fakultas Hukum UNSRAT  
NIM 18071101219

<sup>3</sup> Fakultas Hukum UNSRAT, Doktor Ilmu Hukum

<sup>4</sup> Fakultas Hukum UNSRAT, Magister Ilmu Hukum

<sup>5</sup> Surat Keputusan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia. Nomor: SKEP-068/KALAKHAR/BAKORKAMLA/XI/2010.

<sup>6</sup> <http://ilmupengetahuanumum.com/10-negara-dengan-garis-pantai-terpanjang-di-dunia>,

ditinggalkan karena tidak menjadi kebijakan prioritas pemerintah. Saat ini pemerintah memiliki kebijakan angkutan penumpang melalui transportasi udara melalui insentif-insentif dalam bidang penerbangan berbiaya murah.<sup>7</sup>

Untuk mempertahankan eksistensi Negara Indonesia sebagai suatu negara kepulauan yang utuh dan menyeluruh, maka perairan Indonesia sebagai bagian yang penting dan satu kesatuan wilayah dengan darat dan ruang udara di atasnya harus dapat dipertahankan, dipelihara dan dilindungi. Untuk dapat melindungi kepentingan Indonesia dan mewujudkan kondisi keamanan di wilayah perairan Indonesia, maka perlu ada pelaksanaan penegakan hukum di laut, penegakan hukum di perairan Indonesia.

Negara Indonesia adalah negara hukum, hal ini tertera dalam Pasal 1 ayat (3) Undang - Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.<sup>8</sup> Di dalam hal ini yang dimaksud dengan negara hukum adalah negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya. Keadilan merupakan syarat bagi tercapainya kebahagiaan hidup untuk warga negaranya, dan sebagai dasar dari keadilan itu perlu diajarkan rasa susila kepada setiap manusia agar menjadi warga negara yang baik.<sup>9</sup>

Untuk mewujudkan Negara Indonesia sebagai negara hukum, maka penegakan hukum sangat dibutuhkan. Pelaksanaan penegakan hukum di bidang pelayaran menjadi sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang keefektifitasan pelayaran secara terkendali dan sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayaran sehingga pelayaran dapat berjalan berkelanjutan dengan lebih baik. Untuk itu diperlukan penegakan hukum yang efektif pada hukum materil dan hukum formil, yang mengatur kedudukan dan kewenangan Penyidik, Penuntut Umum dan Hakim di setiap pemeriksaan dalam penyelesaian tindak pidana pelayaran.

Tindakan Penyidikan merupakan suatu tahap awal yang akan menentukan suatu proses peradilan pidana, sebab dari sinilah akan di dapat bukti-bukti tentang suatu peristiwa pidana yang terjadi, dan sangat berguna bagi penuntutan

demi terciptanya suatu kepastian hukum yang dicita-citakan. Hal ini pun diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (selanjutnya disingkat KUHP). Pasal 1 angka 2 KUHP menjelaskan tentang penyidikan yang berbunyi sebagai berikut :

“Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.”

Penyidikan dilakukan oleh penyidik sebagaimana yang, dimaksud dengan penyidik telah disebutkan dalam Pasal 6 ayat (1) KUHP, berbunyi sebagai berikut :

“Penyidik adalah :

- a. Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia (POLRI)
- b. Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) tertentu yang diberi wewenang khususnya oleh undang-undang.”

Pasal 6 ayat (1) di atas memberikan pengertian yang jelas tentang siapa saja yang dapat menjadi penyidik tindak pidana. Penyidik tindak pidana terdiri atas dua komponen, yang perbedaan antara keduanya terletak pada kewenangan masing masing sebagaimana diatur dalam undang-undang.

Pada tindak pidana khusus terdapat pengaturan tersendiri dimana terdapat unsur penyidik lain yang memiliki wewenang melaksanakan penyidikan. Pada tindak pidana khusus bidang pelayaran, hal ini diatur dalam Pasal 282 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008. Pasal 282 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 berbunyi sebagai berikut :

- (1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.
- (2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Setiap penyidik dalam hal melakukan tugas penyidikan diberikan kewenangan

---

<sup>7</sup> <http://lautindonesia.com/transportasi-laut-urat-nadi-pembangunan-negara-kepulauan>,

<sup>8</sup> Amandemen Ketiga Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

<sup>9</sup> Nunung Mahmudah, 2015, *Illegal Fishing Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*, Jakarta:Sinar Grafika, hlm 9-10.

tersendiri. Kewenangan penyidik diatur dalam Pasal 7 ayat (1) KUHP. Pasal 7 ayat (1) KUHP sebagai berikut :

“Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a karena kewajibannya mempunyai wewenang :

- a. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana,
- b. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian,
- c. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka.
- d. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan.
- e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat,
- f. Mengambil sidik jari dan memotret seorang,
- g. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi,
- h. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara,
- i. Mengadakan penghentian penyidikan,
- j. Mengadakan tindakan lain menurut hukum bertanggung jawab.”

Sedangkan untuk tindak pidana pelayaran, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini. Wewenang penyidik pegawai negeri sipil ini diatur dalam Pasal 283 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran :

- (1) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 282 berwenang melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran.
- (2) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:
  - a. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
  - b. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
  - c. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
  - d. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;

- e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- f. memotret dan/atau merekam melalui media audiovisual terhadap orang, barang, kapal atau apa saja yang dapat dijadikan bukti adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
- g. memeriksa catatan dan pembukuan yang diwajibkan menurut Undang-Undang ini dan pembukuan lainnya yang terkait dengan tindak pidana pelayaran;
- h. mengambil sidik jari;
- i. menggeledah kapal, tempat dan memeriksa barang yang terdapat di dalamnya apabila dicurigai adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
- j. menyita benda-benda yang diduga keras merupakan barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- k. memberikan tanda pengaman dan mengamankan apa saja yang dapat dijadikan sebagai bukti sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
- l. mendatangkan saksi ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang pelayaran;
- m. menyuruh berhenti orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran serta memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
- n. mengadakan penghentian penyidikan;
- dan o. melakukan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

- (3) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum melalui pejabat penyidik polisi Negara Republik Indonesia.”

Tindak pidana pelayaran merupakan suatu tindak pidana yang terjadi dalam lingkup pelayaran. Tindak pidana pelayaran diatur dalam suatu bab sendiri dalam KUHP, yaitu diatur dalam Buku II KUHP tentang Kejahatan bab 39 mengenai Kejahatan Pelayaran, mulai dari Pasal 438 sampai dengan Pasal 479 KUHP, dan dalam Buku III KUHP tentang Pelanggaran bab IX tentang Pelanggaran Pelayaran, mulai dari Pasal 560 sampai dengan Pasal 569 KUHP. Tindak pidana pelayaran juga diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Salah satu contoh kasus yang terjadi yaitu pengangkutan limbah tanpa izin. Berkas Penyidikan bersama yang dilakukan oleh Penyidik Gakkum KLHK dan Penyidik KSOP khusus Batam dalam kasus pengangkutan limbah tanpa izin memasuki wilayah Indonesia oleh tersangka CP (48 tahun) nahkoda kapal SB *Cramoil Equity* telah dinyatakan lengkap. Tersangka beserta barang bukti telah diserahkan kepada Jaksa Penuntut Umum, Kejaksaan Negeri Kota Batam, dan saat ini tersangka ditahan di Polda Kepulauan Riau. Penetapan CP sebagai tersangka dikarenakan Kapal SB *Cramoil Equity* berbendera Belize milik Perusahaan Singapura *Cramoil Pte Ltd.*, memasuki dan membawa limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) ke wilayah perairan Indonesia tanpa izin selama 3 hari berturut-turut. Kapal SB *Cramoil Equity* mengangkut 20 kontainer jenis IBC tank berkapasitas 1.000 liter, berisi limbah B3 cair dari Pelabuhan Singapura dengan tujuan laut lepas (*highseas*). Dari hasil uji laboratorium, cairan itu berupa *oil & grease* yang berdasarkan ketentuan hukum Indonesia masuk kategori limbah B3. Membawa limbah tanpa izin memasuki wilayah Indonesia dilarang dan merupakan tindak pidana berdasarkan Pasal 106 Undang-Undang No 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Rasio Ridho Sani, Dirjen Gakkum KLHK mengatakan bahwa tersangka CP melanggar Pasal 69 ayat 1 huruf d dan Pasal 106 Undang-Undang No 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Tersangka CP diancam dengan pidana penjara paling singkat 5 tahun dan paling lama 15 tahun serta denda paling sedikit 5 miliar rupiah dan paling banyak Rp 15 miliar.

CP juga melanggar Pasal 329 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menetapkan "setiap orang yang melakukan pengangkutan limbah B3 tanpa memperhatikan spesifikasi kapal" akan dikenakan pidana penjara paling lama 2 tahun dan denda paling banyak Rp 300 juta, berdasarkan Pasal 233 Ayat 1 yang mengatur bahwa pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk pengangkutan limbah. Yazid Nurhuda, Direktur Penegakan Hukum Pidana, Ditjen Gakkum KLHK, menjelaskan penanganan kasus ini tindak lanjut kerja sama operasi tingkat internasional "*30 Days Operation at Sea 3.0*" untuk menangani kejahatan di laut agar bisa dilaksanakan bersama-

sama antar-kementerian dan lembaga di beberapa negara.

Kasus ini berawal dari Patroli Keselamatan Maritim KSOP Khusus Batam. Tanggal 13 Juni 2021, KSOP Khusus Batam mendapat informasi Kapal SB *Cramoil Equity* berbendera Belize memasuki wilayah perairan Batam. Tim patroli mendapati kapal itu di perairan Nongsa. Saat diperiksa, Tim mengetahui kapal itu memiliki *port clearence* dengan tujuan *highseas*. Tim Patroli memerintahkan kapal keluar dari wilayah perairan Batam, Yazid menambahkan.

Tanggal 15 Juni 2021, Tim Patroli KSOP Batam masih menemukan Kapal SB *Cramoil Equity* masih berada di perairan Batam. Tim kemudian kembali memeriksa muatan kapal dan menemukan 20 IBC tank berisi cairan yang diduga limbah B3. KSOP Khusus Batam menggandeng Direktorat Penegakan Hukum Pidana, Ditjen Gakkum KLHK, untuk menyidik dugaan pelanggaran pidana lingkungan hidup.

Rasio Sani menambahkan penerapan penegakan hukum pidana multidoor atau pidana berlapis ini dilakukan agar ada efek jera, diharapkan pelaku dapat dihukum seberat-beratnya karena melanggar UU Lingkungan Hidup dan UU Pelayaran. Penyidikan bersama yang dilakukan penyidik KLHK dan Penyidik KSOP Khusus Batam Kementerian Perhubungan merupakan komitmen dan keseriusan pemerintah untuk menjaga dan melindungi lingkungan dan masyarakat akibat dampak pembuangan limbah ilegal, khususnya limbah dari luar negeri.

Penyidikan bersama dan penenaan pidana berlapis ini merupakan terobosan-inovasi penegakan hukum lingkungan hidup, kami mengapresiasi inisiatif dan dukungan dari penyidik KSOP khusus Batam serta Kejaksaan Agung dan Kajari Batam. Agar kejadian seperti ini tidak terulang, kami akan mendalami keterlibatan pihak korporasi dan darimana sumber limbahnya, apabila terbukti akan kami tindak dan mereka harus dihukum seberat-beratnya, tegas Rasio Sani.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis merasa tertarik untuk menulis proposal skripsi ini dengan memilih judul : "Kebijakan Hukum Pidana Dalam Menanggulangi Pelanggaran Pelayaran Menurut Undang-undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran".

## **B. Rumusan Masalah.**

1. Bagaimana pengaturan tentang Hukum Pelayaran di Indonesia?
2. Bagaimana proses pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelayaran?

### C. Metode Penelitian

Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Dalam pembahasan masalah, penulis sangat memerlukan data dan keterangan dalam penelitian ini. Untuk mengumpulkan data dan keterangan, penulis menggunakan metode sebagai berikut :

#### 1. Tipe Penelitian

Mengacu pada perumusan masalah, maka penelitian yang dilakukan adalah penelitian Hukum Normatif. Penelitian normatif adalah penelitian yang menggunakan data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, dengan identifikasi secara sistematis Norma-norma Hukum.

#### 2. Sumber Bahan

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh melalui Penelitian Kepustakaan (Library research) yang dilakukan dengan mencari literatur yang ada. Literatur yang dimaksud dapat berupa buku-buku, peraturan perundang-undangan, dan peraturan lainnya yang terkait.

#### 3. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a. Bahan hukum primer, Bahan hukum primer adalah salah satu sumber hukum yang penting bagi sebuah penelitian ilmiah hukum yang bersifat yuridis normatif. Bahan hukum primer meliputi bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat sebagai landasan utama yang dipakai dalam rangka penelitian. Bahan Hukum yang digunakan adalah Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Kitab Undang - Undang Hukum Pidana, Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHP), Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang memberikan penjelasan bahan hukum primer, penulis menggunakan bahan hukum sekunder meliputi; buku literatur, karya ilmiah maupun hasil penelitian, jurnal,

artikel, arsip-arsip yang mendukung dan bahan-bahan hukum lainnya yang dimuat dalam media elektronik di internet yang berkaitan untuk dijadikan bahan perbandingan.

- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus hukum dan kamus bahasa Indonesia.

## PEMBAHASAN

### A. Pengaturan Hukum Pelayaran di Indonesia

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang disahkan dan diundangkan pada tanggal 7 Mei 2008 serta dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, dan Penjelasannya yang dimuat dalam Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang terdiri atas XXII Bab dan 355 Pasal ini memuat empat unsur utama, sebagaimana tercantum di dalam Penjelasan Umumnya, yang meliputi unsur angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim sebagai berikut:

- a. Pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas sabotage dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan. Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, dalam undang-undang ini diatur pula mengenai hipotek kapal. Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundang-undangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya;
- b. Pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta

secara proporsional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan;

- c. Pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam "*International Ship and Port Facility Security Code*", dan
- d. Pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti "*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*."

Keempat bidang utama dalam Hukum Pelayaran berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tersebut, pada unsur pertama yaitu pengaturan di bidang angkutan di perairan menurut penulis, telah mengambil ketetapan-ketetapan tentang Hukum Pengangkutan (Hukum Transportasi) yang diatur dalam KUHD. Unsur pertama dari ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dimulai pengaturannya pada Pasal 6 yang menentukan jenis angkutan di perairan terdiri atas:

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

Pada Pasal 7 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan bahwa angkutan laut terdiri atas:

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

Pasal 6 dan Pasal 7 tersebut tidak diberikan penjelasannya, tetapi apa yang dimaksudkan dengan angkutan di perairan, dapat ditemukan rumuskannya pada Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, yang merumuskan bahwa "Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal." Dirumuskan pada Pasal 1 angka 4, bahwa "angkutan laut khusus

adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya."<sup>10</sup>

Pada Pasal 1 angka 5 dirumuskan bahwa "angkutan laut pelayaranrakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu."

### **1. Ketentuan Pidana Tindak Pidana Di Bidang Pelayaran**

Ketentuan tentang tindak pidana di bidang Pelayaran, berjumlah 52 pasal, dan terdapat dalam pasal 284, sampai dengan pasal 336, Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang digunakan untuk memudahkan pemahamannya dibagi dalam 2 (dua) kategori atau bagian yaitu : Berdasarkan Subyek pelaku dan berdasarkan Pertanggungjawaban pidana. Dari segi Subyek hukum pelaku perseorangan, atau pelaku kelompok orang maupun badan swasta, terdapat dalam ketentuan masing-masing sebagai berikut:

- a. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal asing yang mengangkut penumpang atau barang antar pulau di wilayah perairan Indonesia, tanpa izin pemerintah.
- b. Dipidana setiap orang yang melayani angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain atau muatan barang umum pihak lain tanpa izin pemerintah.
- c. Dipidana Nakoda angkutan danau dan sungai yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin kesyahbandaran. Dan yang mengakibatkan kerugian barang maupun mengakibatkan kematian seseorang.
- d. Dipidana setiap orang WNI atau Badan Usaha yang mengoperasikan kapal pada angkutan diperairan tanpa izin usaha dari pemerintah.
- e. Dipidana setiap orang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa persetujuan pengoperasian dari menteri/gubernur/bupati/walikota bagi masing-masing kapal untuk melayani lintas pelabuhan di masing-masing wilayah antar provinsi dan antar Negara/antar kabupaten

---

<sup>10</sup> H. Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, Hal. 5-7.

atau dalam wilayah kabupaten/kota yang bersangkutan.

- f. Dipidana setiap orang yang menyelenggarakan jasa usaha angkutan di perairan, danau dan sungai tanpa izin pemerintah.
- g. Dipidana setiap orang yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang atau barang terutama angkutan pos.
- h. Dipidana setiap orang termasuk penyedia jasa angkutan multimoda, yang tidak mengasuransikan tanggungjawabnya sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah/hilang/rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang/barang yang diangkut, kerugian pihak ketiga.
- i. Dipidana perusahaan angkutan perairan yang tidak dapat memberikan fasilitas khusus dan kemudahan untuk tidak dikenakan biaya tambahan, bagi penumpang cacat, wanita hamil, lanjut usia dan anak dibawah usia lima tahun.
- j. Dipidana setiap orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yang tidak sesuai persyaratan pengemasan dan penumpukan di pelabuhan, pengenaan tanda keselamatan atau tidak memberi tanda peringatan barang berbahaya, yang sesuai peraturan standar nasional maupun internasional, dan yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.
- k. Dipidana setiap orang yang membangun dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau dan yang memanfaatkan garis pantai untuk melakukan kegiatan tambat kapal, bongkar muat barang atau menaikkan atau menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri diluar kegiatan di pelabuhan/diterminal khusus/terminal untuk kepentingan diri sendiri, Juga yang menggunakan terminal khusus untuk kepentingan umum, tanpa izin pemerintah.
- l. Dipidana setiap orang termasuk badan usaha yang melaksanakan kegiatan dipelabuhan, yang tidak memberikan jaminan ganti rugi atas pelaksanaan kegiatan di pelabuhan yang mengakibatkan kerusakan bangunan atau fasilitas pelabuhan.
- m. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan terminal khusus untuk melayani perdagangan dari dan ke luar negeri tanpa memenuhi persyaratan dan belum ada penetapan pemerintah.
- n. Dipidana Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan diketahuinya jika kapal itu tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.
- o. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapan dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritime.
- p. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi atau melanggar persyaratan kelengkapan navigasi/navigasi elektronik kapal. Termasuk yang mengoperasikan kapal yang tidak dilengkapi peralatan komunikasi radio dan kelengkapannya, juga peralatan metereologi.
- q. Dipidana Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui cuaca buruk yang membahayakan terhadap keselamatan berlayar, namun nakhoda tidak menyebarkan kepada pihak lain dan atau kepada pemerintah.
- r. Dipidana setiap orang yang mempekerjakan awak kapal yang tidak memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional, juga yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta tanpa dokumen kepelautan yang dipersyaratkan.
- s. Dipidana setiap orang yang menghalang halang nakhoda dalam menjalankan kewajibannya berada di kapal selama berlayar.
- t. Dipidana setiap orang yang menggunakan peti kemas sebagai bagian alat angkut tanpa memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas.
- u. Dipidana setiap orang yang sengaja atau karena kelaliannya mengakibatkan rusak atau merusak atau melakukan tindakan yang mengakibatkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi-pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di laut, sungai dan danau serta telekomunikasi pelayaran.
- v. Dipidana setiap orang yang melakukan pengerukan atau reklamasi alur pelayaran atau kolam pelabuhan tanpa izin pemerintah.

- w. Dipidana Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, alih muat di kolam pelabuhan, menunda dan membongkar muat barang berbahaya tanpa izin syahbandar.
- x. Dipidana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar, dan yang mengakibatkan kecelakaan kapal serta mengakibatkan kerugian harta benda dan kematian .
- y. Dipidana awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal.
- z. Dipidana setiap orang yang melakukan pembuangan limbah air balas, kotoran, sampah atau bahan lain ke perairan diluar ketentuan peraturan perundang undangan dan mengakibatkan tercemarnya lingkungan hidup dan yang mengakibatkan kematian seseorang.<sup>11</sup>

## 2. Unsur-unsur Tindak Pidana Di Bidang Pelayaran

Oleh karena itu tindak pidana pelayaran dalam hal ini merupakan salah satu tindak pidana khusus yang diatur oleh suatu perundang-undangan tersendiri yaitu Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, sehingga segala sesuatu yang berhubungan dengan dunia pelayaran haruslah tunduk dan patuh terhadap aturan yang terdapat di dalam Undang-undang tersebut. Namun dalam hal ini penulis tidaklah menjabarkan satu persatu isi dari setiap pasal demi pasal di dalam Undang-undang pelayaran tersebut, tetapi penulis lebih memfokuskan pada pasal-pasal terkait surat ijin berlayar (sijil) serta pasal-pasal mengenai pelanggaran-pelanggaran di dunia pelayaran tersebut sehingga terintegrasi dengan judul penelitian dari skripsi penulis sendiri terkait pertanggungjawaban pidana di dunia pelayaran. Adapun isi dari pasal-pasal tersebut adalah:

### Pasal 117

- (2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi:
  - a. keselamatan kapal;
  - b. pencegahan pencemaran dari kapal;

- c. pengawakan kapal;
- d. garis muat kapal dan pemuatan;
- e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
- f. status hukum kapal;
- g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
- h. manajemen keamanan kapal.

Unsur-unsur :

1. kelaiklautan kapal
2. dipenuhinya persyaratan :
  - a. keselamatan kapal
  - b. pencegahan pencemaran dari kapal
  - c. pengawakan kapal
  - d. garis muat kapal dan pemuatan
  - e. kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang
  - f. status hukum kapal
  - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal
  - h. manajemen keamanan kapal

Penjelasan unsur-unsurnya:

1. Kelaiklautan kapal  
Adapun yang dimaksud dengan kelaiklautan kapal menurut Pasal 1 angka 33 UU RI Nomor. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
2. Suatu kapal dikatakan laik laut apabila telah memenuhi syarat-syarat yang telah diatur dalam pasal ini.

## 3. Syarat-Syarat Pengoperasian Kapal Dan Pelabuhan

### a. Syarat-syarat Pengoperasian Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin,tenaga mekanik, energi lainnya di tarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Adapun beberapa jenis kapal yang beroperasi di perairan yaitu:

1. Kapal penumpang (*Passanger Vessels*)



2. Gabungan kapal penumpang dan muatan barang (*Combination Of Passenger And Freight Vessels*)
3. Kapal muatan barang (*Cargo Freight Vessels*)
4. Kapal tangki (*Tankers atau Tank Vessels*)
5. Kapal yang spesial (*Special Cargo Vessels*)

Penyelenggaraan angkutan Sungai dan Danau dilakukan dengan menggunakan kapal yang memenuhi persyaratan.

1. Persyaratan Teknis/kelaiklautan sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Memiliki fasilitas sesuai dengan spesifikasi teknis prasarana pelabuhan pada trayek yang dilayani;
3. Memiliki awak kapal yang sesuai dengan ketentuan persyaratan pengawakan kapal sungai dan danau;
4. Memiliki fasilitas utama dan/atau fasilitas pendukung baik bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang, barang dan/atau hewan sesuai dengan persyaratan teknis yang berlaku;
5. Mencantumkan identitas perusahaan/pemilik dan nama kapal yang di tempatkan pada bagian kapal yang mudah di baca dari samping kiri dan kanan kapal;
6. Mencantumkan informasi/petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia.<sup>12</sup>

#### 4. Syarat-syarat Pengoperasian Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 69 Tahun 2001 Tentang kepelabuhanan, yang di maksud Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan yang disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Dalam hal ini ditetapkan bahwa pelabuhan di Indonesia terdiri dari pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang dapat masuk kapal-kapal dari negara-negara tersebut (luar negeri). Sedangkan pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang tidak terbuka bagi perdagangan luar negeri dan hanya

dapat dimasuki oleh kapal-kapal yang berbendera Indonesia.

Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang dan pemelancar hubungan antar daerah, pulau atau bahkan antar benua dan bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya (daerah pengaruh). Dengan fungsinya tersebut maka pembangunan pelabuhan harus dapat dipertanggungjawabkan baik secara sosial ekonomis maupun teknis. Ada beberapa macam pelabuhan yaitu:

1. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
2. Pelabuhan Daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batasbatas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.
3. Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan-pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
4. Kapal yang berada di pelabuhan harus membayar biaya jasa pelabuhan, yang meliputi biaya labuh, tambat, air, pandu, tunda, dermaga, ataupun lainnya.

#### 5. Penegak Hukum PPNS Syahbandar KSOP

Untuk menjalankan tugas-tugas kesyahbandaran, pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. KM.109/HK.208/Phb-82 memberikan kewenangan kepada syahbandar melaksanakan penilikan tertib bandar, tertib berlayar, dan mengeluarkan surat izin berlayar, serta menegakkan hukum perkapalan dan pelayaran.

Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. KM. 62 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrasi Pelabuhan telah menetapkan fungsi dan tugas Seksi Kesyahbandaran, yaitu "melakukan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan pemberian Surat Izin Berlayar, pengawasan kapal asing (*Port State Control*) dan bongkar muat barang berbahaya, serta pengusutan kecelakaan kapal."

Kapal yang sudah diizinkan berlayar adalah kapal yang laik laut, yaitu kapal yang memenuhi persyaratan:

- a. Keselamatan kapal  
Keselamatan kapal adalah kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan,

<sup>12</sup> D.A. Lasse, 2006. Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Kapal, Jakarta, hlm. 33-35.

stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal, yang semuanya dibuktikan dengan adanya sertifikat.

- b. Pencegahan pencemaran perairan dari kapal  
Pencegahan pencemaran perairan dari kapal adalah peralatan di kapal guna mengolah limbah sampai nilai ambang batas yang serendah - rendahnya atau kurang dari 15 ppm.
- c. Pengawakan  
Pengawakan adalah awak kapal berkeahlian, trampil, bersertifikat, berdisiplin, dan tercantum di dalam daftar siji kapal.
- d. Pemuatan  
Pemuatan adalah kapal tidak dibenarkan membawa muatan lebih dari yang diizinkan, secara visual dapat diamati pada garis skala sarat pada linggi haluan, linggi buritan, dan terhadap merkah lambung timbul (*plimsoll mark*);
- e. Kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang  
Kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dimaksudkan bahwa kapal tidak terjangkit penyakit menular yang dibuktikan dengan sertifikat kesehatan (bill of health), termasuk bibit penyakit yang dapat ditularkan tikus, dibuktikan dengan sertifikat bebas tikus (*deratting certificate*) sesuai dengan *Public Health (Ship) Regulation* 1970. Pejabat kesehatan menyatakan bahwa kapal berada pada keadaan laik menaikkan dan menurunkan penumpang (*free pratique*).
- f. Status hukum kapal  
Status hukum kapal dimaksudkan bahwa kapal mengibarkan bendera tanda kebangsaan kapal, memiliki dokumen kapal dan muatan secara lengkap, serta seluruh awak kapal memiliki dokumen keimigrasian yang sah.

#### **A. Proses Pelaksanaan Penyidikan Tindak Pidana Pelayaran**

Terdapat persamaan dan perbedaan proses pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelayaran dengan proses penyidikan tindak pidana pada umumnya. Persamaannya yaitu tindak pidana pelayaran juga diatur didalam KUHP seperti tindak pidana umum lainnya. Sedangkan perbedaannya yaitu dengan terdapatnya kekhususan dalam pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelayaran sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara

Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Proses penyidikan Tindak Pidana Pelayaran dilaksanakan setelah proses penyelidikan selesai dilakukan. Dasar hukum untuk dapat dimulainya penyidikan tindak pidana pelayaran oleh Kepolisian Perairan di Indonesia pada umumnya terdapat pada Pasal 4 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana yaitu :

- a) Laporan polisi/pengaduan
- b) Surat perintah tugas
- c) Laporan hasil penyelidikan (LHP);
- d) Surat perintah penyidikan, dan
- e) SPDP (Surat Perintah Dimulainya Penyidikan)

Dengan adanya 5 point yang tersebut di atas, maka proses penyidikan tindak pidana pelayaran dapat dimulai. Tahapan-tahapan pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelayaran diatur dalam Pasal 15 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu :

- (1) penyelidikan;
- (2) pengiriman SPDP;
- (3) upaya paksa;
- (4) pemeriksaan;
- (5) gelar perkara;
- (6) penyelesaian berkas perkara;
- (7) penyerahan berkas perkara ke penuntut umum;
- (8) penyerahan tersangka dan barang bukti; dan
- (9) penghentian Penyidikan.

Tahapan penyelidikan seperti yang terdapat pada point (1), diatur secara lebih rinci di dalam Pasal 24 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu :

Penyelidikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf a dilaksanakan melalui kegiatan:

- a) pengolahan TKP:
  - 1. mencari dan mengumpulkan keterangan, petunjuk, barang bukti, identitas tersangka, dan Saksi/korban untuk kepentingan penyelidikan selanjutnya;
  - 2. mencari hubungan antara saksi/korban, tersangka, dan barang bukti; dan
  - 3. memperoleh gambaran modus operandi tindak pidana yang terjadi;

- b) pengamatan (observasi):
  1. melakukan pengawasan terhadap objek, tempat, dan lingkungan tertentu untuk mendapatkan informasi-informasi yang dibutuhkan; dan
  2. mendapatkan kejelasan atau melengkapi informasi yang sudah ada berdasarkan pengetahuan dan gagasan yang diketahui sebelumnya;
- c) wawancara (*interview*):
  1. mendapatkan keterangan dari pihak-pihak tertentu melalui teknik wawancara secara tertutup maupun terbuka; dan
  2. mendapatkan kejelasan tindak pidana yang terjadi dengan cara mencari jawaban atas pertanyaan siapa, apa, dimana, dengan apa, mengapa, bagaimana, dan bilamana;
- d) pembuntutan (*surveillance*):
  1. mengikuti seseorang yang diduga sebagai pelaku tindak pidana atau orang lain yang dapat mengarahkan kepada pelaku tindak pidana;\
  2. mencari tahu aktivitas, kebiasaan, lingkungan, atau jaringan pelaku tindak pidana;
  3. mengikuti distribusi barang atau tempat penyimpanan barang hasil Kejahatan;
- e) pelacakan (*tracking*):
  1. mencari dan mengikuti keberadaan pelaku tindak pidana dengan menggunakan teknologi informasi;
  2. melakukan pelacakan melalui kerja sama dengan Interpol, kementerian/ lembaga/badan/komisi/instansi terkait; dan
  3. melakukan pelacakan aliran dana yang diduga dari hasil kejahatan;
- f) penyamaran (*undercover*):
  1. menyusup ke dalam lingkungan tertentu tanpa diketahui identitasnya untuk memperoleh bahan keterangan atau informasi;
  2. menyatu dengan kelompok tertentu untuk memperoleh peran dari kelompok tersebut, guna mengetahui aktivitas para pelaku tindak pidana; dan
  3. khusus kasus peredaran narkoba, dapat digunakan teknik penyamaran sebagai calon pembeli (*undercover buy*), penyamaran untuk dapat melibatkan diri dalam distribusi narkoba sampai

tempat tertentu (*controlled delivery*), penyamaran disertai penindakan/pemberantasan (*raid planning execution*);

- g) penelitian dan analisis dokumen, yang dilakukan terhadap kasus-kasus tertentu dengan cara:
  1. mengkompulir dokumen yang diduga ada kaitan dengan tindak pidana; dan
  2. meneliti dan menganalisis dokumen yang diperoleh guna menyusun anatomi perkara tindak pidana serta modus operandinya.

Tahapan pengiriman SPDP seperti yang terdapat pada point (2), diatur secara lebih rinci di dalam Pasal 25 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu :

- (1) SPDP sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf b, dibuat dan dikirimkan setelah terbit surat perintah penyidikan.
- (2) SPDP sekurang-kurangnya memuat:
  - a. dasar penyidikan berupa laporan polisi dan surat perintah penyidikan;
  - b. waktu dimulainya penyidikan;
  - c. jenis perkara, Pasal yang dipersangkakan dan uraian singkat tindak pidana yang disidik;
  - d. identitas tersangka (apabila identitas tersangka sudah diketahui); dan
  - e. identitas pejabat yang menandatangani SPDP.

Tahapan Upaya Paksa seperti yang terdapat pada point (3), diatur secara lebih rinci di dalam Pasal 26 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu :

Upaya paksa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf c meliputi:

- a. pemanggilan;
- b. penangkapan;
- c. penahanan;
- d. penggeledahan;
- e. penyitaan; dan
- f. pemeriksaan surat.

Tahapan Pemeriksaan seperti yang terdapat pada point (4), diatur secara lebih rinci di dalam Pasal 63 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu : (1) Pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf d, dilakukan oleh

penyidik/penyidik pembantu terhadap saksi, ahli, dan tersangka yang dituangkan dalam berita acara pemeriksaan yang ditandatangani oleh penyidik/penyidik pembantu yang melakukan pemeriksaan dan orang yang diperiksa. (2) Pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), bertujuan untuk mendapatkan keterangan saksi, ahli dan tersangka yang dituangkan dalam berita acara pemeriksaan, guna membuat terang perkara sehingga peran seseorang maupun barang bukti dalam peristiwa pidana yang terjadi menjadi jelas. (3) Penyidik/penyidik pembantu yang melakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib memiliki kompetensi sebagai pemeriksa. Tahapan Gelar Perkara seperti yang terdapat pada point (5), diatur secara lebih rinci di dalam Pasal 69 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu : Gelar perkara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf e, dilaksanakan dengan cara:

- a. gelar perkara biasa; dan
- b. gelar perkara khusus.

Tahapan Penyelesaian Berkas Perkara seperti yang terdapat pada point (6), diatur secara lebih rinci di dalam Pasal 73 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu :

- (1) Penyelesaian berkas perkara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf f meliputi tahapan:
  - a. pembuatan resume berkas perkara; dan
  - b. pemberkasan.
- (2) Pembuatan resume berkas perkara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, sekurang-kurangnya memuat:
  - a. dasar Penyidikan;
  - b. uraian singkat perkara;
  - c. uraian tentang fakta-fakta;
  - d. analisis yuridis; dan
  - e. kesimpulan.
- (3) Pemberkasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, sekurang kurangnya memuat:
  - a. sampul berkas perkara;
  - b. daftar isi;
  - c. berita acara pendapat/resume;
  - d. laporan polisi;
  - e. berita acara setiap tindakan Penyidik/Penyidik pembantu;
  - f. administrasi Penyidikan;
  - g. daftar Saksi;

h. daftar Tersangka; dan

i. daftar barang bukti.

- (4) Setelah dilakukan pemberkasan, diserahkan kepada atasan Penyidik selaku Penyidik untuk dilakukan penelitian.
- (5) Penelitian sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi persyaratan formal dan material untuk setiap dokumen yang dibuat oleh Penyidik.
- (6) Setelah berkas lengkap dan memenuhi syarat segera dilakukan penjilidan dan penyegelan.

Tahapan Penyerahan Berkas Perkara ke Penuntut Umum seperti yang terdapat pada point (7), Diatur secara lebih rinci di dalam Pasal 74 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu :

- (1) Penyerahan berkas perkara kepada JPU sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf g dilakukan sebagai berikut:
  - a. tahap pertama, menyerahkan berkas perkara; dan
  - b. tahap kedua, penyerahan tanggung jawab Tersangka dan barang bukti setelah berkas perkara dinyatakan lengkap.
- (2) Apabila dalam waktu 14 (empat belas) hari berkas perkara tidak dikembalikan oleh JPU, berkas perkara dianggap lengkap dan Penyidik/Penyidik Pembantu dapat menyerahkan Tersangka dan Barang Bukti (tahap II).

Tahapan Penyerahan Tersangka dan Barang Bukti seperti yang terdapat pada point (8), diatur secara lebih rinci di dalam Pasal 75 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu :

- (1) Penyerahan tersangka dan barang bukti sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf h, dibuatkan berita acara serah terima tersangka dan barang bukti yang ditandatangani oleh Penyidik/Penyidik Pembantu yang menyerahkan dan JPU yang menerima.
- (2) Penyerahan tanggung jawab tersangka wajib dilaksanakan di kantor JPU.
- (3) Penyerahan tanggung jawab atas barang bukti dapat dilaksanakan di tempat lain, dimana barang bukti disimpan.

Tahapan Penghentian Penyidikan seperti yang terdapat pada point (9), diatur secara lebih rinci di dalam Pasal 76 Peraturan Kepala

Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, yaitu :

- (1) Penghentian penyidikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf i, dilakukan apabila:
  - a. tidak terdapat cukup bukti;
  - b. peristiwa tersebut bukan merupakan tindak pidana; dan
  - c. demi hukum, karena:
    1. tersangka meninggal dunia;
    2. perkara telah kadaluarsa;
    3. pengaduan dicabut (khusus delik aduan); dan
    4. tindak pidana tersebut telah memperoleh putusan hakim yang mempunyai kekuatan hukum tetap (*nebis in idem*).

## **PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

1. Pengaturan Hukum Pelayaran di Indonesia tidak hanya menggunakan beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan seperti yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, melainkan digunakan pula berbagai ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya seperti yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan yang memuat tentang upaya pengaturan dan kebijakan yang berkaitan erat dengan pelayaran.
2. Proses penyidikan terhadap tindak pidana pelayaran berupa tindakan meneliti, mencari, menerima laporan, mengumpulkan keterangan, memanggil orang untuk didengar sebagai saksi atau tersangka, melakukan penangkapan dan penahanan, meminta keterangan dan bukti, mengambil sidik jari, menggeledah kapal, menyita benda-benda, mendatangkan saksi ahli, memberhentikan tersangka dari pekerjaan untuk di selidiki lebih lanjut menurut hukum yang berlaku.

### **B. Saran**

1. Sebagai negara kepulauan, Indonesia harus lebih lagi meningkatkan keamanan transportasi laut, serta menjaga dan memanfaatkan potensi kemaritiman. Karena Indonesia merupakan Negara yang memiliki wilayah laut yang luas. Itu berarti keamanan disekitar laut maupun pulau-pulau harus mendapat perhatian yang lebih lagi agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan

seperti pembajakan kapal, penyusupan oleh kapal- kapal asing, pencurian kapal, dan kejahatan yang sudah pernah terjadi sebelumnya.

2. Perlu meningkatkan sarana dan prasarana penegakan hukum di bidang pelayaran seperti kapal-kapal patroli dan meningkatkan profesionalisme di kalangan aparat penegak hukum.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Kamaluddin, Rustian H. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003
- Mahmudah, Nunung. *Illegal Fishing Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika. 2015.

### **Perundang-Undangan :**

- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHP).
- Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana.
- Departemen Perhubungan, Laporan Semi Rampung, 2006, Studi Tentang Keamanan Pelayaran di Perairan Indonesia, Badan Penelitian Departemen Perhubungan, Jakarta.

### **Sumber Lain:**

- <http://lautindonesia.com/transportasi-laut-urat-nadi-pembangunan-negara-kepulauan>,
- <http://ilmupengetahuanumum.com/10-negara-dengan-garis-pantai-terpanjang-di-dunia>
- Surat Keputusan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia. Nomor: SKKP-068/KALAKHAR/BAKORKAMLA/XI/2010.
- Amandemen Ketiga Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.