



Pertanggung Jawaban Pidana Terhadap Kapal Ikan dalam Negeri yang Tidak Memenuhi Standar Keselamatan Berlayar

Rio Herdy Saputra¹, Dinda Anisa Septiani Putri², Riska Ayu Sekarsari³, Adrian Yan Permana⁴, Masitha Tismananda Kumala⁵

¹⁻⁵ Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya

Email: rioherdys@gmail.com¹ anisadinda279@gmail.com² risyu6183@gmail.com³ adrian.yppyp@gmail.com⁴ masithatismanandakumala_fh@uwks.ac.id⁵

*Penulis Korespondensi: rioherdys@gmail.com

Abstract. *In Indonesia, maritime safety remains a problem. Ship captains and ship owners often disregard maritime safety standards, particularly for fishing vessels. Provisions for criminal liability for domestic fishing vessels that fail to meet maritime safety standards are an important legal instrument for regulating and enforcing maritime safety regulations in the fisheries sector. Failure of vessels to comply with safety requirements, such as the completeness of safety equipment, engine condition, and vessel structure, can potentially lead to accidents that endanger the lives of crew members and negatively impact the marine environment. This study uses a normative research method with a legislative approach. This article focuses on examining aspects of criminal liability, including the subjects, objects, and legal sanctions imposed for violations of maritime safety standards. The results indicate that perpetrators of violations can be subject to criminal sanctions in the form of fines, detention, and even revocation of vessel operating permits, taking into account human rights and environmental protection. Effective and synergistic law enforcement between relevant authorities is essential to provide a deterrent effect, encourage compliance with safety standards, and improve the system for the sustainability of marine resources.*

Keywords: *Criminal Liability; Fishing Vessels; Fishing Vessels; Law Enforcement; Safety Standards.*

Abstrak. Di Indonesia, masih terdapat permasalahan dalam hal keselamatan berlayar. Seringkali nakhkoda kapal, atau pemilik kapal mengesampingkan standar keselamatan berlayar khususnya bagi kapal perikanan. Pengaturan pertanggungjawaban pidana atas kapal ikan dalam negeri yang tidak memenuhi standar keselamatan berlayar merupakan instrumen hukum yang penting dalam mengatur dan menegakkan regulasi keselamatan berlayar di sektor perikanan. Ketidaksiuaian kapal terhadap ketentuan keselamatan, seperti kelengkapan alat keselamatan, kondisi mesin, dan struktur kapal, berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan yang membahayakan jiwa awak kapal serta menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan laut. Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dengan pendekatan perundang-undangan. Artikel ini berfokus pada kajian terhadap aspek pertanggungjawaban pidana, termasuk subjek, objek, dan sanksi hukum yang dikenakan atas pelanggaran standar keselamatan berlayar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaku pelanggaran dapat dikenai sanksi pidana berupa denda, penahanan, hingga pencabutan izin operasional kapal, dengan mempertimbangkan perlindungan hak asasi manusia dan perlindungan lingkungan hidup. Penegakan hukum yang efektif dan sinergis antara otoritas terkait sangat diperlukan untuk memberikan efek jera, mendorong kepatuhan terhadap standar keselamatan, serta memperbaiki sistem dalam keberlanjutan sumber daya kelautan.

Kata kunci: Kapal Ikan; Kapal Perikanan; Penegakan Hukum; Pertanggungjawaban Pidana; Standar Keselamatan.

1. LATAR BELAKANG

Indonesia tergolong sebagai negara maritim dengan wilayah yang mayoritas terdiri atas perairan dan ribuan pulau yang membentang dari sabang hingga merauke. Posisi geografis tersebut memberikan nilai strategis yang signifikan bagi negara Indonesia. Panjang garis pantai yang mencapai 81.000 km membuat lautan dan wilayah pesisir pantai di Indonesia sebagai sumber daya dan kekayaan alam yang melimpah, seperti ikan, terumbu karang, hutan mangrove, dan lainnya. Perairan yang luas ini kaya akan berbagai jenis serta potensi dalam

sektor perikanan, di mana kegiatan penangkapan dapat mencapai 6,4 juta ton per tahun. Estimasi perikanan tangkap di Indonesia pada tahun 2022 adalah sebesar 121.011.105 ton berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 19 Tahun 2022 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan Jumlah hasil tangkapan ikan yang boleh diambil, serta tingkat pemanfaatan sumber daya ikan di wilayah pengelolaan perikanan di Negara Republik Indonesia. Total potensi sumber daya ikan ini menurun dari tahun sebelumnya, namun potensi sumber daya perikanan masih tergolong tinggi dan menjanjikan (Masitha, 2024). Sektor perikanan yang memiliki potensi besar ini menarik minat banyak nelayan, baik dari dalam negeri maupun luar negeri, untuk mengeksploitasi sumber daya perikanan yang terdapat di wilayah perairan Indonesia (¹ Supriadi dan Alimuddin, 2011).

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara yang memiliki jumlah pulau terbanyak di dunia, dengan total sekitar 18.110 pulau. Berdasarkan Konvensi PBB Mengenai Hukum Laut (UNCLOS 1982), bahwa Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah perairannya yaitu di perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. Dalam hal eksplorasi dan eksploitasi sumber daya perikanan, Indonesia tidak hanya memiliki hak tersebut berdasarkan kedaulatan yang ia punya, namun juga didasarkan pada hak berdaulat yang ada Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinennya (Masitha Tismananda, 2023).

Sektor perikanan merupakan salah satu pilar utama yang mendukung perekonomian Indonesia, mengingat besarnya wilayah laut serta kelimpahan sumber daya ikan yang dimiliki negara. Bisnis perikanan juga bernilai ekonomi tinggi (Kumala, *et.al.*, 2021). Kapal ikan sebagai alat utama dalam proses penangkapan ikan memegang peranan yang sangat penting jalannya bisnis di sektor perikanan tangkap (Pandelaki, B., & Sitinjak, E. 2020).

Menurut pendapat pakar lingkungan hidup Daud Silalahi, keberhasilan upaya konservasi sumber daya alam beserta ekosistemnya sangat bergantung pada pencapaian tiga tujuan utama dalam kegiatan konservasi:

- a. Memastikan kesinambungan proses ekologis yang mendukung sistem penyangga kehidupan Untuk kelestarian pembangunan serta kesejahteraan manusia
- b. Menjaga kelestarian beragam sumber genetik serta tipe-tipe ekosistemnya agar dapat mendukung aktivitas konstruksi, pengembangan pengetahuan, dan kemajuan teknologi yang berkontribusi dalam memenuhi kebutuhan manusia dengan memanfaatkan sumber daya alam hidup untuk kesejahteraan
- c. Pengendalian cara pemanfaatan sumber daya hayati diperlukan untuk menjaga kelestarian. Jika ilmu pengetahuan dan teknologi diterapkan secara tidak hati-hati atau

tujuan konservasi tidak selaras, di darat maupun laut akan muncul erosi genetik, polusi, dan penurunan potensi sumber daya hayati (Daud Silalahi, 2001).

Undang-undang yang mengatur pengelolaan sumber daya alam, termasuk bumi, air, dan kekayaan yang terkandung di dalamnya, dalam konteks ini berkaitan dengan wilayah perairan, adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 mengenai Pengesahan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang pada Pasal Empat mengenai Penyederhanaan Perizinan Berusaha Sektor serta Kemudahan dan Persyaratan Investasi. masih banyak kapal ikan dalam negeri yang belum memenuhi standar keselamatan berlayar sesuai ketentuan yang berlaku. Kondisi ini menimbulkan berbagai risiko, termasuk kecelakaan di laut yang berpotensi menyebabkan kerugian jiwa, kerusakan lingkungan, serta kerugian materi yang signifikan.

Standar keselamatan berlayar pada kapal ikan dibuat untuk menjamin keamanan para awak kapal serta menjaga ekosistem laut agar tetap lestari. Standar tersebut mencakup berbagai aspek teknis, seperti kelayakan kapal, peralatan navigasi, sistem komunikasi yang memadai, serta prosedur operasional yang aman (Alexandro, V. H, 2018). Meskipun demikian, dalam pelaksanaannya masih ditemukan kapal-kapal yang tidak memenuhi persyaratan ini, baik dari segi kondisi fisik kapal maupun kelengkapan administrasi keselamatan. Situasi ini menimbulkan persoalan penting terkait penegakan hukum, terutama dalam ranah pidana berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pertanggungjawaban pidana atas pelanggaran standar keselamatan kapal ikan menjadi instrumen hukum utama untuk memberikan efek jera serta mencegah praktik-praktik yang dapat membahayakan keselamatan berlayar. Dalam konteks ini, perlu diidentifikasi pihak-pihak yang dapat dikenai sanksi pidana dan bagaimana proses penegakan hukumnya dilakukan sesuai ketentuan yang ada. Oleh karena itu, kajian mendalam mengenai aspek ini sangat diperlukan untuk menjawab persoalan hukum yang terjadi di lapangan, dengan merujuk pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup serta Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

Ketidakpatuhan terhadap standar keselamatan bukan hanya persoalan teknis belaka, tetapi juga Menjamin terpenuhinya hak asasi manusia, terutama hak para awak kapal untuk hidup dan bekerja dengan aman. Selain itu, pelanggaran tersebut berpotensi menyebabkan efek buruk pada lingkungan laut, seperti kontaminasi dan kerusakan ekosistem yang disebabkan oleh insiden kapal. Oleh sebab itu, analisis pertanggungjawaban pidana harus meliputi berbagai aspek hukum yang saling terkait.

Peraturan perundang-undangan Indonesia seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta regulasi pendukungnya menjadi payung hukum utama dalam menetapkan standar keselamatan pelayaran dan sanksi atas pelanggaran. Namun, dalam praktiknya, penerapan dan pengawasan terhadap kapal ikan yang tidak memenuhi standar keselamatan masih mengalami berbagai kendala, seperti kurangnya pengawasan yang efektif, rendahnya kesadaran pemilik kapal, serta keterbatasan sumber daya dan fasilitas pemerintah. Hal ini menjadi tantangan besar yang harus diatasi agar keselamatan pelayaran dapat terjamin.

Transportasi di laut selalu menjadi pilihan favorit masyarakat, terutama dalam mendukung kegiatan ekonomi. Hal ini disebabkan oleh kapasitas dari jenis transportasi ini untuk membawa penumpang dan muatan dalam jumlah besar untuk perjalanan jarak jauh dengan biaya yang lebih terjangkau dibandingkan jenis transportasi darat maupun udara. Kapal menjadi sumber utama dalam menghasilkan pendapatan, mengingat salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah memaksimalkan keuntungan dari layanan pengangkutan. Untuk mencapai perkembangan, perusahaan pelayaran harus memastikan pendapatannya lebih tinggi dari pengeluarannya, sehingga perlu dilakukan upaya untuk mengurangi biaya operasional. Baik pendapatan maupun pengeluaran sangat dipengaruhi oleh bagaimana kapal dirawat dengan baik, yang secara tidak langsung dapat meningkatkan jumlah hari kapal beroperasi di lautan. Kondisi kapal memegang peranan krusial untuk menjamin keselamatan penumpang maupun barang hingga sampai ke tujuan. Status kapal sangat penting untuk memastikan keamanan baik bagi penumpang maupun barang sampai mencapai tujuan.

Walaupun sejumlah kapal yang beroperasi telah berusia tua, kapal-kapal tersebut tetap wajib memenuhi standar kelayakan laut agar tidak membahayakan keselamatan kapal, awak, muatan, maupun lingkungan sekitarnya. Kendati pentingnya keadaan kapal untuk perlindungan penumpang sangat jelas, namun dalam prakteknya, pemilik layanan angkutan laut kerap kali mengesampingkan hal tersebut. Kelalaian terhadap keselamatan penumpang dapat berujung pada penegakan hukum sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kapal dinyatakan tidak layak berlayar jika tidak memenuhi kriteria keselamatan yang berlaku, misalnya sertifikat kadaluwarsa, alat keselamatan yang tidak memadai, tanda registrasi kapal tidak terpasang, muatan berlebih, atau muatan yang tidak sesuai dokumen. Menggunakan kapal dalam kondisi tersebut sangat berbahaya. Seringkali pelanggaran tersebut dilakukan oleh kapten kapal yang tidak mematuhi prosedur keselamatan dan keamanan, yang pada akhirnya dapat membahayakan penumpang serta barang yang diangkut.

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, terdapat dua hal yang dikaji dalam artikel ini yaitu Pertama, Pertanggungjawaban Syahbandar atas pelanggaran kapal ikan dalam negeri yang tidak memenuhi standar keselamatan berlayar. Kedua, Upaya Hukum oleh Pemerintah Indonesia Dalam Mengatasi Kapal Ikan Yang Beroperasi Tanpa Memenuhi Prosedur dan Surat Persetujuan Berlayar?

Tujuan pada penelitian ini Untuk mengetahui dan menganalisis pertanggungjawaban Syahbandar terhadap pelanggaran kapal ikan dalam negeri yang tidak memenuhi standar keselamatan berlayar berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia. Untuk mengkaji sistem pengawasan dan kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengatasi kapal ikan yang beroperasi tanpa memenuhi prosedur dan tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Penelitian ini juga untuk mengetahui dan menganalisis pertanggungjawaban Syahbandar terhadap pelanggaran kapal ikan dalam negeri yang tidak memenuhi standar keselamatan berlayar berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia, serta mengkaji sistem pengawasan dan kebijakan pemerintah dalam mengatasi kapal ikan yang beroperasi tanpa memenuhi prosedur dan tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi bentuk sanksi pidana dan tanggung jawab hukum yang dapat dikenakan terhadap pihak-pihak yang melanggar standar keselamatan pelayaran, baik Syahbandar, nakhoda, maupun pemilik kapal, serta memberikan pemahaman yuridis normatif mengenai pentingnya penerapan standar keselamatan berlayar guna melindungi keselamatan awak kapal, menjaga kelestarian lingkungan laut, dan mewujudkan tata kelola pelayaran yang aman dan berkelanjutan.

2. METODE PENELITIAN

Metode pendekatan dalam penelitian ini adalah metode penelitian normatif dengan Pendekatan perundang-undangan. Penelitian normatif pada dasarnya harus memanfaatkan pendekatan ini, sebab objek yang akan dianalisis adalah berbagai regulasi hukum yang menjadi perhatian utama dan tema inti dari sebuah penelitian. Dengan metode penelitian normatif ini, diharapkan dapat diperoleh pemahaman yang mendalam mengenai ketentuan hukum yang mengatur standar keamanan pelayaran dan peran syahbandar serta solusi atas permasalahan hukum yang muncul akibat tidak terpenuhinya standar tersebut.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pertanggungjawaban Syahbandar Atas Pelanggaran Kapal Ikan Dalam Negeri Yang Tidak Memenuhi Standar Keselamatan Berlayar.

Salah satu tujuan utama dari pelayaran yang berlaku universal yaitu aspek keselamatan dengan parameter umum sebagai berikut: keselamatan konstruksi, perlindungan terhadap kebakaran, deteksi kebakaran, pemadaman kebakaran, alat dan pengaturan penyelamatan jiwa, komunikasi radio, keselamatan navigasi, pengangkutan kargo, pengangkutan barang berbahaya, manajemen untuk operasi kapal yang aman. Pertanggungjawaban Syahbandar atas pelanggaran kapal ikan dalam negeri yang tidak memenuhi standar keselamatan berlayar merupakan aspek penting dalam penegakan hukum pelayaran di Indonesia. Syahbandar sebagai pejabat yang memiliki kewenangan pengawasan dan pengendalian terhadap kapal yang beroperasi di wilayah pelabuhan, memiliki tanggung jawab besar untuk memastikan kapal-kapal ikan memenuhi standar keselamatan yang telah diatur dalam perundang-undangan, khususnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam menjalankan tugasnya, Syahbandar wajib melakukan pemeriksaan kelayakan kapal dan kelengkapan dokumen sesuai dengan standar keselamatan laut sebelum kapal diizinkan untuk berlayar.

Sikap dari Syahbandar dalam mempertahankan kedaulatan Negara

Syahbandar bertugas untuk menjaga dan mengamankan kawasan laut berlandaskan tanggung jawab negara dan hak kedaulatan negara pantai yang tertera dalam UNCLOS, yang merupakan Konvensi mengenai hukum Laut Internasional yang telah diadopsi menjadi hukum dalam negeri. Peran Syahbandar dalam perspektif Hukum Laut Internasional dianggap sebagai pemimpin atau sektor utama yang bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan dan keamanan area negara, terutama kawasan laut. Posisi dan fungsi Syahbandar dalam kerangka penegakan hukum laut Indonesia sangat penting, mengingat area yang ditegakkan mencakup aspek administratif, dokumen, perjanjian, dan hal-hal lain yang berkaitan dengan tata kelola pelabuhan serta kawasan laut, di samping penegakan hukum perdata dan perkara pidana terkait kompensasi dan denda atau sanksi terhadap entitas.

Kewenangan Syahbandar meliputi penilaian fisik kapal, verifikasi alat keselamatan, serta memastikan pemenuhan persyaratan teknis lainnya seperti sertifikat laik laut yang masih berlaku. Jika ditemukan pelanggaran atau ketidaksesuaian, Syahbandar bertugas untuk menunda keberangkatan kapal atau bahkan melarang kapal berlayar sampai standar keselamatan terpenuhi. Secara hukum, Syahbandar dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terbukti lalai dalam melaksanakan fungsi pengawasan tersebut sehingga memungkinkan kapal

ikan yang tidak laik laut tetap beroperasi, yang kemudian menimbulkan kecelakaan atau kerugian.

Tanggung jawab ini dapat berupa pertanggungjawaban administratif, disiplin, maupun pidana, tergantung pada tingkat kelalaian dan akibat yang ditimbulkan. Dalam konteks pidana, ketentuan ini diatur terutama dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan peraturan pelaksanaannya yang mengatur sanksi atas kelalaian pejabat pelayaran. Peran dan tanggung jawab Syahbandar harus dilihat dalam konteks koordinasi dengan instansi terkait lainnya, seperti Dinas Perikanan, KSOP (Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan), serta unsur penegak hukum. Sinergi antar lembaga ini sangat penting untuk menciptakan pengawasan yang menyeluruh dan efektif dalam menjaga keselamatan pelayaran kapal ikan. Kelemahan dalam koordinasi bisa menyebabkan terjadinya celah yang dimanfaatkan oleh pemilik kapal untuk mengabaikan standar keselamatan.

Praktik di lapangan menunjukkan bahwa aspek pertanggungjawaban Syahbandar masih menghadapi berbagai tantangan, seperti kurangnya sumber daya, tekanan dari pihak-pihak tertentu, dan sistem pengawasan yang belum optimal. Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan kapasitas dan profesionalisme Syahbandar melalui pelatihan yang berkesinambungan serta penegakan aturan yang tegas agar fungsi pengawasan dan pengendalian dapat berjalan efektif. Dapat digaris bawahi secara keseluruhan pertanggungjawaban Syahbandar itu dalam kasus kapal ikan yang tidak memenuhi standar keselamatan berlayar bukan hanya soal penegakan hukum, melainkan juga soal penguatan tata kelola keselamatan pelayaran nasional. Dengan demikian, Syahbandar memiliki peran strategis dalam mengurangi risiko kecelakaan laut dan memastikan kelangsungan operasi kapal ikan yang aman dan bertanggung jawab.

Tanggungjawab Syahbandar Terhadap kelaikan pelayaran.

Pembinaan dengan cara pengaturan merupakan fondasi yang utama, karena pelaksanaan pembinaan lainnya mencakup pengendalian serta pengawasan yang dilakukan berdasarkan kewenangan dan metode yang diatur dalam peraturan yang berlaku. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab pemerintah dalam melaksanakan pembinaan sektor pelayaran sesuai dengan perintah undang-undang pelayaran dalam bentuk pengaturan adalah melalui tindakan yang bersifat mengatur, yang lebih mengarah pada proses prosedural. Ini mencakup penetapan kebijakan umum dan teknis, termasuk penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur yang juga mencakup persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan.

Pasal 5 Ayat (4) dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran menjelaskan bahwa Pengendalian yang disebut pada ayat (2) huruf b mencakup penyerahan arahan, pengawasan, pendidikan, izin, sertifikasi, serta dukungan teknis dalam sektor pembangunan dan operasional. Pengendalian dalam pelayaran implementasinya dengan bantuan teknis, pengarahan, pelatihan atau sertifikasi sebagai salah satu fungsi keterlibatan pemerintah agar masyarakat dapat memahami, menerapkan dan menjalankan prosedur berlayar telah sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan, baik dari tahapan proses perencanaan, pembentukan hingga pengoprasian kapal perikanan guna mencapai tujuan keselamatan berlayar.

Dapat diperhatikan dalam Pasal 42 ayat (1), Yang menjelaskan tentang keamanan dalam menjalankan operasi kapal perikanan, terdapat penunjukan syahbandar di pelabuhan perikanan. Penunjukan ini dalam rangka menunjang keselamatan pemerintah melalui pejabat negara yang di tunjuk yakni syahbandar berwenang atas oprasional keselamatan pelayaran kapal perikanan. Aturan Undang Undang Nomor 31 Tahun 2004 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 tahun 2009 tentang Perikanan. Dalam aturan ini mengatur juga fungsi-fungsi pembinaan dengan pengaturan, pengendalian maupun pengawasan sebagaimana diatur dalam undang-undang pelayaran. Hal demikian dapat dilihat dalam Pasal 42 ayat (1), menjelaskan dalam rangka keselamatan operasional kapal perikanan, ditunjuk syahbandar di pelabuhan perikanan. Penunjukan ini dalam rangka menunjang keselamatan pemerintah melalui pejabat negara yang di tunjuk yakni syahbandar berwenang atas oprasional keselamatan pelayaran kapal perikanan.

Pasal 42 Ayat (2) Huruf a sampai h memberi kewenangan syahbandar dalam fungsi pembinaan melalui pengaturan regulasi yang telah ada, serta fungsi pengendalian maupun pengawasan dalam rangka kehadiran pemerintah menunjang keselamatan pelayaran kapal perikanan dengan Tugas dan Wewenang Syahbandar di Pelabuhan perikanan.

Rangkaian tugas dan wewenang syahbandar di Pelabuhan perikanan di atas memberi pengertian bahwa bentuk-bentuk pembinaan tersebutlah yang dilaksanakan oleh pemerintah melalui regulasi yang ada dan implementasi lanjutnya dilaksanakan dengan pengendalian maupun pengawasan (Ellida, 2017).

Tugas dan Wewenang Syahbandar yang dilindungi oleh Undang-Undang

Sesuai dengan aturan yang dinyatakan dalam Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, dokumen yang dikenal sebagai surat persetujuan berlayar merupakan suatu hal yang krusial dan wajib ada, yang diterbitkan oleh syahbandar dan wajib dimiliki oleh semua kapal yang berlayar keluar dari pelabuhan. Meskipun regulasi terkait surat

keputusan berlayar sangat ketat, masih terdapat Nakhoda yang melanggar dan tetap berlayar tanpa memiliki dokumen SPB (Surat Persetujuan Berlayar).

Surat Persetujuan Berlayar berfungsi sebagai bukti sah yang menunjukkan bahwa:

- a. Kapal telah mendapatkan pemeriksaan;
- b. Kapal memenuhi standar kelayakan untuk pelayaran;
- c. Kapal telah menunaikan kewajiban-kewajiban lain di bidang pelayaran.
- d. Sanksi yang dapat dikenakan apabila melanggar ketentuan berlayar

Pelanggaran terhadap ketentuan berlayar seperti pergi melaut tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Syahbandar dapat mengakibatkan sanksi pidana. Peraturan Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Amaran Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Mengenai Perikanan pada Peraturan ini disebutkan bahwasanya Kapten kapal perikanan yang tidak memiliki izin berlayar seperti yang diatur.

Sanksi pidana dapat menjadi lebih berat apabila pelanggaran tersebut mengakibatkan insiden kapal yang menyebabkan kerugian atau bahkan kehilangan nyawa. Selain sanksi pidana, individu yang melanggar aturan berlayar juga dapat dikenai sanksi administratif, seperti surat peringatan, penangguhan sampai pencabutan izin berlayar, dan denda administratif yang sesuai dengan regulasi menteri yang berlaku. Dalam menangkap ikan dan/atau mengangkut ikan dari pelabuhan perikanan harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh otoritas pelabuhan di pelabuhan perikanan.

Pasal 98 Undang-Undang No 45 tahun 2009 mengenai perubahan Undang-Undang No.31 Tahun 2004 tentang Perikanan juga mengatur tentang sanksi yang dapat diberikan kepada nakhoda kapal yang tidak memiliki surat izin berlayar. Isi dari ketentuan tersebut menyatakan bahwa “Nakhoda kapal perikanan yang tidak memiliki surat izin berlayar sebagaimana tercantum dalam Pasal 42 ayat (3) akan dikenakan hukuman penjara maksimal selama 1 (satu) tahun dan denda hingga Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah)“.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 terkait Pelayaran, terdapat sejumlah tindakan ilegal yang tidak hanya dikenakan sanksi administratif atau perdata, tetapi juga meliputi hukuman pidana. Hal ini menunjukkan bahwa para penyusun hukum meyakini bahwa hanya dengan sanksi pidana yang dapat secara efektif melindungi nilai-nilai sosial yang mendasar. Meskipun mencantumkan ketentuan pidana, Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 mengenai Pelayaran sebenarnya bisa digolongkan sebagai peraturan administrasi.

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran mencakup tindakan-tindakan yang dikenakan sanksi pidana, yaitu tindakan yang melanggar aturan dan tidak dapat ditangani hanya dengan hukuman administratif atau hukuman perdata. Hukuman administratif atau

hukuman perdata tidak cukup efektif dalam menciptakan efek dan mencegah individu lain dari melakukan tindakan yang sama. Tindak pidana yang dilakukan oleh nahkoda kapal akibat tidak adanya surat izin berlayar disebabkan oleh penyelundupan barang-barang dilarang atau penumpang yang tidak memiliki izin, sehingga Kapten kapal tidak mengurus izin melakukan pelayaran tersebut.

Ketentuan pidana dalam sektor pelayaran memastikan adanya angkutan laut yang aman dan nyaman, sehingga turut menunjang perkembangan pengangkutan laut yang akhirnya mendukung pertumbuhan ekonomi serta tidak menghambat penyelenggaraan angkutan laut atau pelayaran dalam mendukung pergerakan individu, barang, dan layanan yang mengaitkan aktivitas ekonomi antar pulau serta hubungan global.

Upaya Yang Diterapkan Oleh Pemerintah Indonesia Dalam Mengatasi Kapal Ikan Yang Beroperasi Tanpa Memenuhi Prosedur dan Surat Persetujuan Berlayar

Pemerintah Indonesia telah melakukan upaya dengan menerapkan sistem pengawasan yang ketat dan kebijakan yang komprehensif. Sistem ini dilengkapi dengan teknologi modern seperti Sistem Pemantauan Kapal Perikanan (SPKP) yang memungkinkan pemantauan secara real-time dari pusat pengawasan nasional, sehingga kapal-kapal ikan yang beroperasi tanpa surat izin berlayar dapat dideteksi dan diambil tindakan tegas

Pengawasan dan Kebijakan Yang Diterapkan Oleh Pemerintah

Salah satu kebijakan utama yang diterapkan adalah Penegakan Hukum Berbasis Teknologi Informasi dan Sistem Pemantauan Kapal. Sistem ini mengintegrasikan data dari satelit dan sistem pelacakan otomatis yang memungkinkan pengawasan aktif terhadap aktivitas kapal di seluruh wilayah perairan Indonesia. Selain itu, regulasi mengenai izin dan surat laik operasi juga menjadi dasar utama dalam memastikan kapal yang beroperasi telah memenuhi prosedur dan persyaratan keselamatan berlayar serta izin beroperasi yang sah.

Kegiatan pengawasan sektor perikanan dilaksanakan baik saat kapal berlabuh di pelabuhan maupun saat beroperasi di laut. Pengawasan di laut terhadap kapal yang sedang menangkap ikan dilakukan dengan bantuan kapal patrol, sementara pengawasan di lokasi pelabuhan dilakukan oleh petugas yang bertugas memantau perikanan. Tujuan dari pengawasan ini adalah untuk mencegah terciptanya pelanggaran atau tindakan kriminal dalam bidang perikanan. Selanjutnya, data dan informasi yang diperoleh dari proses pemantauan kapal perikanan akan dianalisis, dan jika ditemukan adanya indikasi pelanggaran dalam perikanan, akan dilakukan penyelidikan lebih lanjut.

Kasus Pelanggaran Terhadap Nahkoda Kapal Perikanan Yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar

Seorang kapten kapal ditetapkan sebagai orang yang dicurigai, karena melakukan pelayaran tanpa adanya dokumen resmi. Icku Sugiarto, berusia 33 tahun, yang menjabat sebagai kapten Kapal Ikan Mulya Bahari dari Jawa Timur, diperiksa oleh Unit Polisi Perairan Polres Jembrana di kawasan perairan Selat Bali. Ini merupakan kasus perdana di Jembrana, karena sebelumnya hanya dilakukan sosialisasi tanpa adanya tindakan yang tegas. Kepala Unit Polisi Perairan Polres Jembrana, Iptu Edy Waluyo, mengungkapkan bahwa kapal tersebut ditangkap saat berlangsung operasi gabungan dengan Syahbandar PPN Pengambengan pada akhir bulan Januari yang lalu. Pada waktu itu, petugas berpapasan dengan kapal bernama Mulya Bahari, yang memuat 30 anak buah kapal (ABK). Kapal itu berlayar di perairan Selat Bali. Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa kapal berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar. Kapal juga tidak mempunyai Surat Laik Operasi (SLO), Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI), dan Sertifikat Pengawakan Kapal. Berdasarkan penyelidikan yang dilakukan, nahkoda Kapal Ikan Mulya Bahari diangkat sebagai tersangka, mengingat seluruh tanggung jawab pelayaran ada di tangan nahkoda. Meskipun telah ditetapkan sebagai tersangka, pihak berwenang belum melakukan penahanan. Berkas perkara tersangka sedang dijalankan untuk diserahkan ke Kejaksaan negeri Jembrana. Tersangka tidak ditempatkan dalam tahanan, dan barang bukti telah kami amankan. Saat ini, barang bukti tersebut berada di perairan Gilimanuk.

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dengan dukungan dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Tarakan, telah sukses menyelesaikan dua kasus pelanggaran hukum terkait pelayaran yang dilakukan oleh Nahkoda Speed Boat (SB) Harapan Baru Express 7 dan Nahkoda Kapal Motor (KM) Azhar. Keduanya terdeteksi tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan kapal dalam kondisi tidak layak berlayar ketika berada di Perairan Tarakan, sehingga kedua kapal tersebut diamankan pihak KSOP Tarakan pada bulan Desember tahun 2019. Kepala Kantor, Agus Sularto, yang diwakili oleh Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan, dan Patroli KSOP Kelas III Tarakan, Syaharuddin, menyampaikan bahwa kedua nakoda telah ditetapkan sebagai tersangka setelah dilakukan penyelidikan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) KSOP Tarakan. “Kami telah melakukan penyidikan terhadap tindakan kejahatan di sektor pelayaran dan berhasil menyelesaikan dua berkas kasus,” ungkap Syaharuddin.

Kasus ini telah dinyatakan lengkap (P21), dan seluruh barang bukti serta pelaku telah diserahkan kepada Jaksa Penuntut Umum di Kejaksaan Negeri (Kejari) Tarakan pada hari

Kamis, 23 Januari, untuk dilanjutkan ke proses hukum di pengadilan. Kapal SB Harapan Baru Express 7 ditangkap pada waktu melintas dari Malinau ke Tarakan tanggal 21 Desember 2019, sementara kapal KM. Azhar, yang membawa 200 drum oli bekas/limbah, ditangkap saat berlayar dari Bunyu menuju Tarakan pada 24 Desember 2019. Ketika diperiksa, kedua nakhoda tidak mampu menunjukkan surat izin berlayar (SPB) serta dokumen-dokumen kapal yang lain. Nakhoda yang melanggar tersebut dikenakan Pasal 323 jo 302 dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, karena terbukti berlayar tanpa dilengkapi SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar.

Ahmad, Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), menyatakan dukungan penuhnya terhadap proses hukum yang sedang berlangsung. Kasus ini berhubungan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran, sehingga sebagai pihak yang mengatur, kami wajib bertindak tegas terhadap setiap pelanggaran, tegas Ahmad. Ia segera memberikan arahan kepada Kasubdit Penegakan Hukum Dit. KPLP, Fourmansyah, untuk memantau dan mendampingi perkembangan kasus ini sampai tuntas. “Saya sudah meminta Kasubdit Penegakan Hukum, Fourmansyah, agar selalu memantau dan mendampingi PPNS Tarakan saat menyerahkan barang bukti dan tersangka kepada Jaksa Penuntut Umum beberapa waktu yang lalu.” Dia juga mengingatkan para nakhoda dan pemanfaat jasa transportasi laut diharapkan untuk lebih mematuhi ketentuan yang berhubungan dengan keamanan pelayaran serta perlindungan terhadap lingkungan laut. Kami meminta semua pihak untuk mematuhi ketentuan hukum yang berlaku, dan kami akan mengambil tindakan jika terdapat pelanggaran hukum yang terdeteksi. Semua ini bertujuan untuk memastikan keselamatan dalam pelayaran.

Operasi pengawasan ini bertujuan untuk memantau kegiatan kapal penangkap ikan di perairan, mencakup; aspek izin, kepatuhan terhadap jalur penangkapan, alat yang digunakan untuk menangkap, alat bantu untuk tangkap ikan, dan penempatan rumpon di laut. Pengawasan dilakukan secara rutin menggunakan kapal cepat milik Dinas Kelautan dan Perikanan.

Dalam Pasal 66 Undang Undang Nomor. 45 tahun 2009, dinyatakan bahwa pengawasan terhadap sektor perikanan dilaksanakan oleh petugas pengawas perikanan. Personel Pengawas Perikanan diambil dari PNS (Pegawai Negeri Sipil) yang berada di Kementrian Kelautan dan Perikanan dengan pertimbangan bahwa mereka sebagai Pegawai di institusi tersebut memiliki pengetahuan dasar mengenai Perikanan.

Untuk memastikan bahwa pelaksanaan ketentuan hukum di sektor perikanan berjalan dengan baik. Pengawasan yang sistematis terhadap penerapan undang-undang sebagaimana yang telah diatur dalam melaksanakan fungsi pengawasan di sektor perikanan dilakukan dengan cara mengawasi dan memantau aktivitas pergerakan armada ikan. Pengawasan ini

dilaksanakan untuk menghentikan kegiatan perikanan yang melanggar ketentuan hukum, tidak dilaporkan, dan tidak sesuai dengan aturan yang berlaku, serta aktivitas yang bisa berdampak buruk terhadap sumber daya ikan dan ekosistemnya; memeriksa keabsahan dan kelengkapan izin untuk pemanfaatan plasma nutfah.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Pertanggungjawaban pidana atas kapal ikan yang tidak memenuhi standar keselamatan berlayar merupakan instrumen hukum esensial untuk menjaga kepatuhan terhadap norma keselamatan di sektor perikanan. Ketidaksihinggaan kapal terhadap standar keselamatan, seperti kelengkapan alat keselamatan, kondisi mesin, dan struktur kapal, dapat menyebabkan kecelakaan yang membahayakan nyawa awak kapal dan merusak lingkungan laut. Oleh karena itu, hukum pidana digunakan untuk menjerat pelaku pelanggaran melalui sanksi denda, penahanan, hingga pencabutan izin operasi kapal, dengan pertimbangan perlindungan hak asasi manusia dan lingkungan hidup.

Syahbandar sebagai pejabat berwenang di pelabuhan memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan kapal memenuhi standar keselamatan sebelum berlayar. Ia wajib memeriksa kelayakan fisik kapal dan kelengkapan dokumen. Kegagalan Syahbandar dalam pengawasan yang menyebabkan kapal tidak laik laut tetap beroperasi dapat berujung pada pertanggungjawaban administratif, disiplin, bahkan pidana. Sinergi antar lembaga terkait sangat penting untuk mengoptimalkan fungsi pengawasan.

Standar keamanan kapal yang tidak dipenuhi sering kali terlihat di lapangan, yang menyebabkan bahaya bagi keselamatan dan kerugian material. Oleh karena itu, penerapan hukum yang ketat terkait pelanggaran berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan sangat dibutuhkan. Hukuman pidana, terutama bagi kapten kapal yang beroperasi tanpa surat persetujuan berlayar, diberikan untuk menciptakan efek jera dan mendorong kepatuhan.

Pengawasan dilakukan baik di laut melalui patroli kapal dan di pelabuhan oleh petugas pengawas perikanan yang berkompeten. Pengawas ini memiliki kewenangan menyeluruh untuk memeriksa, menahan, dan menangkap kapal serta orang yang melanggar ketentuan. Namun, kendala dalam pengawasan seperti keterbatasan sumber daya dan kurangnya kesadaran pemilik kapal masih menjadi tantangan yang harus diatasi. Keselamatan pelayaran kapal ikan bukan hanya persoalan teknis, tapi juga hak asasi manusia dan kelestarian lingkungan laut. Oleh sebab itu, penguatan tata kelola keselamatan pelayaran nasional dengan

peranan strategis Syahbandar dan sistem pengawasan yang sinergis adalah kunci utama untuk mencegah kecelakaan laut dan memastikan keberlanjutan sumber daya kelautan Indonesia.

Kesimpulannya, penegakan hukum pidana yang efektif dan pengawasan ketat atas standar keselamatan kapal ikan sangat penting untuk menjamin keamanan awak kapal, kelestarian lingkungan, dan mendukung keberlanjutan ekonomi sektor perikanan nasional.

DAFTAR REFERENSI

- Alexandro, V. H., & Rahmawati, M. (2018). Pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal akibat tidak laik laut. *Jurnal Hukum Adigama*, 1(2), 774–799.
- Ismajaya, I., Purwangka, F., & Iskandar, B. H. (n.d.). *Tingkat konsekuensi bahaya pada aktivitas pengawasan kedatangan dan keberangkatan kapal perikanan di pos pelayanan*. Mitra Sains.
- Kumala, M. T. (2023). The philosophical basis of the authority of coastal states to manage natural resources in their exclusive economic zone (EEZ). *Transactions on Maritime Science (TOMS)*, 12(1). <https://doi.org/10.7225/toms.v12.n01.w05>
- Kumala, M. T., et al. (2024). Economic analysis of law on catch quota based measured fishing regulations in Indonesia. *Lex Portus*, 10(6). <https://doi.org/10.62821/lp10601>
- Mimbar Maritim. (2021, April 5). *KSOP Tarakan tuntaskan penegakan hukum di laut terhadap dua kasus pelanggaran pelayaran*. Diakses 5 April 2021, pukul 15.38 WITA, dari <https://mimbarmaritim.com>
- Naufal Abdurrahman, & Cahyagi, D. (n.d.). *Strategi penguatan produktifitas, keamanan, dan keselamatan maritim nasional*.
- Pandelaki, B., & Sitinjak, E. (2020). Pengaturan pertanggungjawaban hukum terhadap nahkoda yang melakukan tindak pidana dalam melayarkan kapal tidak laik laut sehingga menyebabkan kecelakaan.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 17/PERMEN-KP/2014 tentang Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 1994 jo. Surat Edaran Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor SE/07/M.PAN/2004.
- Putri, E. N., Diamantina, A., & Pinilih, S. A. G. (2017). Tugas dan wewenang syahbandar pelabuhan perikanan menurut Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang perikanan di Kabupaten Rembang. *Diponegoro Law Journal*, 6(2).
- Radar Bali Jawa Pos. (2021, April 5). *Duh berlayar tanpa dokumen, nahkoda kapal ikan Mulya Bahari jadi TSK*. Diakses 5 April 2021, pukul 15.37 WITA, dari <https://radarbali.jawapos.com>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*.