

PENEGAKAN HUKUM TINDAK PIDANA PELAYARAN PADA KAPAL YANG MENGANGKUT BARANG KHUSUS DAN BARANG BERBAHAYA DI KSOP KELAS II TARAKAN

ABD. RAHMAN

Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tarakan
Tarakan, Kalimantan Utara, Indonesia

SYAFRUDDIN

Fakultas Hukum Universitas Borneo Tarakan
Tarakan, Kalimantan Utara, Indonesia
E-mail syafruddin@ubt.ac.id

MARTHEN B. SALINDING

Fakultas Hukum Universitas Borneo Tarakan
Tarakan, Kalimantan Utara, Indonesia

Abstract

Law enforcement in the shipping sector is essential to ensure maritime safety, as regulated in Law No. 17 of 2008 on Shipping. In KSOP Class II Tarakan, many traditional cargo vessels, particularly ships transporting special and hazardous goods, still fail to meet requirements, which can potentially constitute shipping crime under Article 246(1) with penalties of up to 3 years imprisonment or fines of IDR 400 million. However, law enforcement is hindered by weak inter-agency coordination, as maritime forums remain ineffective, leading to fragmented supervision and imbalanced sea patrols.

Keywords: *law enforcement, shipping crime, dan ships transporting*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan kebutuhan pokok masyarakat karena berfungsi memindahkan orang maupun barang serta mempermudah hubungan antarwilayah. Selain sebagai sarana mobilitas, transportasi juga memiliki peran strategis yang memengaruhi seluruh aspek kehidupan bangsa. Oleh sebab itu, penyelenggaraan transportasi tidak hanya dituntut murah dan cepat, tetapi juga aman, nyaman, dan menjamin keselamatan penumpang maupun barang. Pemerintah pun berkewajiban menyediakan sarana prasarana dan menetapkan aturan hukum untuk mendukung terciptanya transportasi yang tertib.

Pelayaran merupakan bagian penting dari sistem transportasi nasional. Sebagai negara kepulauan, laut menjadi sarana penghubung wilayah Indonesia, baik untuk kepentingan nasional maupun internasional. Hal ini ditegaskan melalui Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang kemudian diperbarui dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Undang-undang ini menjadi dasar pengawasan terhadap seluruh kegiatan pelayaran, termasuk pengangkutan orang dan barang, keselamatan pelayaran, serta perlindungan lingkungan laut dari pencemaran.¹

Sejalan dengan meningkatnya mobilitas barang dan orang, transportasi laut berperan sebagai penunjang dan penggerak pembangunan daerah. Oleh karena itu, jasa angkutan perlu ditata secara terpadu agar dapat memberikan pelayanan yang tertib dan bermanfaat. Dalam perspektif hukum pidana, penindakan dalam bidang pelayaran harus berlandaskan asas kemanfaatan dengan prinsip *the greatest happiness of the greatest number* (kebahagiaan terbesar bagi banyak orang).²

Kalimantan Utara, khususnya Kota Tarakan, merupakan wilayah yang sangat bergantung pada transportasi laut dan sungai. Masyarakat menggunakan berbagai jenis angkutan, baik kapal modern, *speedboat*, maupun kapal tradisional barang karena biayanya relatif murah. Namun, tingginya aktivitas pelayaran menuntut adanya pengawasan ketat. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Tarakan memiliki kewenangan untuk mengawasi, memeriksa, dan menindak nakhoda maupun pemilik kapal yang melanggar aturan pelayaran.

Permasalahan lain yang dihadapi adalah masih maraknya tindak pelanggaran di laut, seperti *illegal fishing*, penangkapan ikan dengan bahan peledak, pengambilan terumbu karang, hingga pencemaran akibat tumpahan minyak.³ Kondisi ini menunjukkan keterbatasan sarana pengawasan dan perlunya peran aktif KSOP

1 Pujiati, "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Pelayaran," *IUS: Kajian Hukum dan Keadilan* 4, no. 1 (2016). h. 25.

2 Roni Wijayanto, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia* (Bandung: CV. Mandar Maju, 2016). h. 117-118.

3 Marzuki; Adil Akhyar Faisal, "Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Pemalsuaqn Surat Persetujuan Berlayar," *Jurnal Meta Hukum* 2, no. 2 (2023): h. 82.

dalam menegakkan aturan. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 76 Tahun 2018, KSOP bertugas mengawasi keselamatan dan keamanan pelayaran, mengoordinasikan kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta mengendalikan aktivitas kepelabuhanan.

Namun, fakta di lapangan menunjukkan masih adanya pelanggaran yang dilakukan pemilik maupun nakhoda kapal tradisional barang. Meski aturan telah ketat, pelanggaran tetap terjadi sehingga penyidik pegawai negeri sipil KSOP Kelas II Tarakan harus melakukan penindakan. Realitas inilah yang melatarbelakangi penelitian mengenai "*Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelayaran pada Kapal yang Mengangkut Barang Khusus dan Barang Berbahaya di KSOP Kelas II Tarakan.*"

Rumusan Masalah

Adapun yang menjadi rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelayaran Pada Kapal yang Mengangkut Barang Khusus dan Barang Berbahaya di KSOP Kelas II Tarakan;
2. Problematika Hukum Tindak Pidana Pelayaran Pada Kapal yang Mengangkut Barang Khusus dan Barang Berbahaya di KSOP Kelas II Tarakan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan tipe hukum normatif dengan pendekatan *statute approach* dan *conceptual approach*. Sumber bahan hukum terdiri atas bahan primer seperti UUD 1945, KUHP, UNCLOS 1982, UU No. 17 Tahun 2008, Permenhub No. 20 Tahun 2015, dan PP No. 31 Tahun 2021, serta bahan sekunder berupa publikasi hukum. Data dikumpulkan melalui studi kepustakaan dan dianalisis secara preskriptif dengan metode deduktif untuk menemukan solusi atas permasalahan penegakan hukum tindak pidana pelayaran di KSOP Kelas II Tarakan.

PEMBAHASAN

Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelayaran pada Kapal yang Mengangkut Barang Khusus dan Barang Berbahaya di KSOP Kelas II Tarakan

Negara adalah tatanan hukum yang berdiri atas tiga unsur utama: wilayah, rakyat, dan pemerintahan. Wilayah mencakup darat, udara, dan laut. Ruang laut sering disebut maritim, yang umumnya dipahami terbatas pada pelayaran dan industri

pendukungnya, meliputi tiga aspek: terkait laut, pelayaran atau navigasi, serta hal-hal yang menyerupai kelautan.

Ketiga poin tersebut terkait dengan asas hukum laut, yakni *res nullius* dan *res communis*. Keduanya saling bertarung:⁴ (1) *res nullius* menyatakan laut tidak dimiliki siapa pun sehingga dapat dikuasai negara yang menghendaki, sedangkan (2) *res communis* menegaskan laut adalah milik bersama dunia sehingga tidak dapat dimiliki negara manapun. Kedua asas ini menjadi dasar penentuan wilayah negara, di mana wilayah yang telah dikukuhkan sebagai kedaulatan memberi hak penuh bagi negara untuk menguasai dan mengelolanya.⁵

Landasan konstitusional menegaskan Indonesia sebagai negara hukum (Pasal 1 ayat (3) UUD 1945), yang berarti hukum menjadi dasar kehidupan nasional dalam seluruh bidang. Negara berkewajiban memberi perlindungan dan kepastian hukum dengan menjunjung prinsip *rule of law*, legalitas, persamaan di hadapan hukum, dan keadilan.⁶ Kedaulatan negara juga ditegaskan dalam UNCLOS 1982 yang mengakui konsepsi negara kepulauan, yaitu negara yang terdiri atas satu atau lebih gugusan pulau beserta perairan dan wujud alamiah yang menjadi satu kesatuan geografis dan politis. Berdasarkan Bab II–IV UNCLOS 1982, negara pantai dan kepulauan berdaulat atas perairan pedalaman, kepulauan, laut teritorial, ruang udara, dasar laut, dan sumber dayanya, namun tetap terikat kewajiban, termasuk menghormati lalu lintas damai serta hak lintas alur laut kepulauan bagi kapal asing.⁷

Konvensi Hukum Laut membagi zona maritim ke dalam dua kategori besar, yaitu zona di bawah yurisdiksi nasional dan zona di luar yurisdiksi nasional. Zona maritim di bawah yurisdiksi nasional mencakup wilayah yang berada di bawah kedaulatan penuh negara pantai seperti perairan pedalaman, perairan kepulauan,

4 Syamsumar Dar, *Politik Kelautan* (Jakarta: Bumi Aksara, 2010). h. 12.

5 Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Batas-Batas Wilayah Negara Indonesia: Dimensi, Permasalahan, Dan Strategi Penanganan (Sebuah Tinjauan Empiris Dan Yuridis)* (Yogyakarta: Gava Media, 2009). h. 6.

6 Shanti Dwi Kartika, "Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi Dan Penegakan Hukum," *Jurnal Negara Hukum* 5, no. 2 (2014): h. 149–150.

7 Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di Indonesia* (Bandung: Refika Aditama, 2011). h. 17.

dan laut teritorial, serta wilayah di mana negara pantai memiliki hak berdaulat terbatas seperti jalur tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen. Sementara itu, zona maritim di luar yurisdiksi nasional meliputi laut lepas dan kawasan dasar laut internasional.

Kedaulatan negara diwujudkan melalui kewenangan atau yurisdiksi, yakni hak membuat serta menegakkan hukum atas orang maupun benda di wilayahnya, termasuk memaksa subjek hukum menaati aturan. Hal ini menunjukkan bahwa negara tidak dapat dipisahkan dari konsep kesatuan geografis dengan kedaulatan dan yurisdiksi. Kedaulatan dan wilayah negara harus dijaga dari ancaman dalam maupun luar, baik di darat, udara, maupun laut, sehingga diperlukan sistem pertahanan dan keamanan, termasuk keamanan maritim. Konsep keamanan maritim lahir dari dua pandangan: kerangka tradisional yang menitikberatkan pada kedaulatan dan identitas negara dalam konteks antarnegara, serta kerangka non-tradisional yang mencakup isu keamanan intra-negara dan lintas nasional.⁸

Penegakan hukum adalah upaya menegakkan norma hukum sebagai pedoman perilaku dalam masyarakat dan negara. Proses ini berjalan efektif jika pilar-pilar hukum terpenuhi, yakni instrumen hukum yang baik, aparat yang tangguh, sarana memadai, masyarakat sadar hukum, dan birokrasi yang mendukung. Aparat penegak hukum sebagai salah satu pilar mencakup lembaga, aparat, dan dipengaruhi tiga elemen utama: institusi dan sarana prasarana, budaya kerja aparat, serta perangkat peraturan perundang-undangan.⁹

Penegakan hukum merupakan bagian dari persoalan lebih luas sebagai negara hukum, sehingga tidak hanya menyangkut penegakan tetapi juga pembaruan dan pembuatan hukum. Sebagai suatu sistem, hukum mencakup kelembagaan, materi hukum, dan budaya hukum, dengan empat fungsi penting: pembuatan, sosialisasi, penegakan, dan administrasi hukum.

Dalam konteks pelayaran, penegakan hukum tindak pidana pada kapal barang, termasuk yang mengangkut barang khusus dan berbahaya, berlaku di seluruh wilayah negara, termasuk laut. Hal ini menuntut kemampuan menjaga ketaatan

⁸ Makmur Keliat, "Keamanan Maritim Dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* Vol. 13, No. 1 (2019): h. 112.

⁹ Sanyoto, "Penegakan Hukum Di Indonesia," *Jurnal Dinamika Hukum* Vol. 8, No. 3 (2018): h. 199.

hukum di perairan yurisdiksi nasional maupun perairan lain demi kepentingan nasional. Penegakan hukum di laut tidak terpisah dari penegakan kedaulatan, karena keduanya dilaksanakan serentak baik di dalam maupun lintas batas negara.

Landasan konstitusional menegaskan bahwa Indonesia adalah negara hukum (Pasal 1 ayat (3) UUD 1945), sehingga hukum menjadi tatanan kehidupan nasional dalam politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Negara bertanggung jawab memberi perlindungan dan kepastian hukum dengan menjunjung tinggi prinsip *rule of law*, legalitas, *equality before the law*, dan *equality justice under law*. Penegakan hukum dimaknai sebagai proses menegakkan norma hukum sekaligus menyerasikan nilai-nilai yang tercermin dalam kaidah untuk menjaga ketertiban dan kedamaian hidup bermasyarakat.¹⁰ Sebagai negara hukum berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, Indonesia menjamin persamaan kedudukan masyarakat di hadapan hukum. Penegakan hukum hanya dapat terwujud apabila pilar-pilar hukum berfungsi, yakni instrumen hukum yang baik, aparat tangguh, sarana memadai, masyarakat sadar hukum, serta birokrasi yang mendukung. Aparat penegak hukum dipengaruhi tiga elemen penting: kelembagaan dan sarana pendukung, budaya kerja aparat, serta perangkat hukum materiil dan formil.¹¹ Penegakan hukum juga terkait erat dengan pembaruan hukum karena hukum merupakan satu sistem yang mencakup kelembagaan, materi, dan budaya hukum, dengan empat fungsi utama: pembuatan, sosialisasi, penegakan, dan administrasi hukum.

Dalam konteks kemaritiman, Indonesia memiliki posisi strategis sebagai penghubung Samudera Pasifik-Hindia dan Asia-Australia, dengan kekayaan sumber daya laut yang melimpah. Transportasi laut menjadi sarana vital yang menunjang perdagangan internasional, menghubungkan antarwilayah, dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.¹² Penegakan hukum pelayaran

10 Bambang Sutiyoso, *Aktualita Hukum Dalam Era Reformasi* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2004). h. 57-58.

11 Jimly Asshiddiqie, *Green Constitution: Nuansa Hijau Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2009). h. 19.

12 Syahril Bosse, *Hukum Maritim: Memahami Hukum Maritim Indonesia* (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003). h. 23.

diatur dalam Pasal 246 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 yang melarang pengangkutan barang khusus atau berbahaya tanpa memenuhi persyaratan, dengan ancaman pidana 3 tahun atau denda Rp400.000.000. Negara berwenang mengatur transportasi laut demi kepentingan nasional, termasuk kewajiban kepemilikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Syahbandar sebagaimana diatur Pasal 219 ayat (1) UU Pelayaran. Namun, praktik pelanggaran tetap terjadi ketika nakhoda berlayar tanpa SPB.

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan bukti otentik bahwa kapal telah memenuhi syarat kelaiklautan dan kewajiban lain di bidang pelayaran, seperti pembayaran jasa kepelabuhan, kenavigasian, bea cukai, imigrasi, dan karantina. Berlayar tanpa SPB dapat dikenakan sanksi penahanan kapal, pembekuan izin, hingga pidana sesuai Pasal 323 UU No. 17 Tahun 2008 berupa penjara maksimal 5 tahun dan denda Rp600 juta.

UU Pelayaran bertujuan mengatur sistem transportasi laut yang aman, tertib, dan bermanfaat bagi kepentingan nasional. Walaupun bersifat administratif, undang-undang ini juga memuat sanksi pidana karena sanksi administratif atau perdata dianggap tidak cukup efektif. Banyak pelanggaran dilakukan nakhoda untuk menyelundupkan barang berbahaya atau penumpang gelap tanpa mengurus SPB. Ketentuan pidana diperlukan guna menjamin keamanan pelayaran sekaligus mendukung pertumbuhan ekonomi.

Dalam penegakan hukum, KSOP Kelas II Tarakan memiliki peran penting, khususnya terhadap kapal yang mengangkut barang berbahaya. Penyidikan tindak pidana pelayaran melibatkan Polri, PPNS Perhubungan Laut, dan TNI AL, sebagaimana diatur Pasal 282 UU Pelayaran. Namun, sering muncul konflik kewenangan antarinstansi terkait yurisdiksi, penanganan tersangka, maupun barang bukti. Penegakan hukum pelayaran bersifat *lex specialis* dengan karakteristik tersendiri, termasuk tidak mengenal locus delicti karena melibatkan kepentingan nasional maupun internasional (misalnya hak lintas damai dan lintas transit).

Selain itu, prosedur pengangkutan barang berbahaya diatur ketat dalam Pasal 46 UU Pelayaran, meliputi pengemasan, penyimpanan, keselamatan sesuai standar nasional/internasional, dan pemberian tanda khusus. Pemilik atau nakhoda wajib

melaporkan ke syahbandar sebelum kedatangan kapal di pelabuhan. Penegakan hukum di laut erat kaitannya dengan penegakan kedaulatan, karena yurisdiksi negara didasarkan pada kedaulatan nasional yang selaras dengan hukum internasional. Dengan demikian, penegakan hukum pelayaran tidak hanya berfungsi preventif untuk mencegah pelanggaran, tetapi juga represif untuk menindak pelaku, demi tercapainya keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan sosial di bidang transportasi laut.

Problematika Hukum Tindak Pidana Pelayaran pada Kapal yang Mengangkut Barang Khusus dan Barang Berbahaya di KSOP Kelas II Tarakan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 (UUP) mendefinisikan pelayaran sebagai satu sistem yang mencakup angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan-keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar menempatkan laut sebagai urat nadi mobilitas orang dan barang antarpulau dan antarnegara serta akses darat dan udara tidak selalu tersedia, sehingga transportasi laut menjadi pilihan utama dan menjadikan hukum laut internasional berperan istimewa dalam mengatur perilaku dan hubungan hukum di laut.¹³ Melalui laut, masyarakat dan subjek hukum internasional menjalankan pelayaran, perdagangan, dan penelitian ilmiah.¹³ Karena itu, penyelenggaraan pelayaran harus mengikuti perkembangan IPTEK, persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas, sambil mengutamakan keselamatan-keamanan serta perlindungan lingkungan untuk mencegah tindak pidana pelayaran, terutama pada kapal bermuatan khusus dan berbahaya.¹⁴

Secara *das sollen*, Pasal 47 UUP mewajibkan setiap pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tiba di pelabuhan diberitahukan kepada Syahbandar. *Das sein*-nya, di lapangan masih ada pemilik, operator dan/atau Nakhoda yang tidak melakukan pemberitahuan saat bongkar muat barang berbahaya di perairan

¹³ Ariel Djohan, *Hukum Laut* (Jakarta: Harvarindo, 2008). h. 31.

¹⁴ Simon Ito, "Kewenangan PPNS Syahbandar Dalam Tindak Pidana Pelanggaran Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," *BaLRev* 3, no. 2 (2021): h. 226.

pelabuh.¹⁵ Padahal perairan pelabuhan termasuk perairan pedalaman kepulauan yang berada dalam kedaulatan penuh negara sesuai rezim UNCLOS 1982 bahwa setiap aktivitas harus memperoleh izin otoritas pelabuhan.¹⁶

Muatan berbahaya ialah muatan yang karena sifat atau ciri atau keadaannya menimbulkan bahaya bagi keselamatan, kesehatan, dan lingkungan sehingga memerlukan penanganan khusus (pengemasan, pemuatan atau pemisahan, penanganan di kapal). Kesalahan prosedur berpotensi memicu kebocoran, kontaminasi, ledakan, kebakaran, kerugian materiil, lingkungan, bahkan korban jiwa, umumnya berakar pada human error.¹⁷ Karena itu, pengawasan Syahbandar dan kepatuhan pelaku usaha menjadi krusial.

UUP dirancang untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelestarian dengan koordinasi pusat dan daerah serta dukungan penegakan hukum di seluruh ruang laut Indonesia. Penegakan hukum di laut berjalan seiring dengan penegakan kedaulatan (maritime security) yaitu, proses penangkapan, penyidikan atas pelanggaran hukum nasional dan internasional sering dilakukan serentak. Ketentuan pidana dalam UUP, walau UUP berbasis administrasi diperlukan terhadap perbuatan yang tidak cukup ditertibkan dengan sanksi administrative dan perdata agar ada efek jera.

Peran Nakhoda sentral yaitu sebagai pemimpin kapal yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal, pelayaran, penumpang, dan muatan wajib memenuhi kualifikasi kepelautan dan Kesehatan, yang berwenang menyimpang rute demi penyelamatan, serta wajib tetap di kapal sepanjang pelayaran dan menjadi orang terakhir yang meninggalkan kapal saat terjadi kecelakaan.¹⁸ Di praktik, pelanggaran seperti berlayar tanpa SPB terjadi antara lain karena penyelundupan, membawa penumpang gelap, atau kapal tidak laik laut.

¹⁵ Hentry Fakhurrozi; Widodo, "Konsepsi Penagakan Hukum Bongkar Muat Barang Berbahaya BBM Solar Di Perairan Pelabuhan Tanpa Persetujuan Syahbandar," *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 6, no. 1 (2022): h. 59.

¹⁶ Suyono, *Pengangkut Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* (Jakarta: Argya Putra, 2007). h. 12.

¹⁷ Isgar Muhammad Ricky Tumoka, "Upaya Pengawasan Terhadap Barang Berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Sorong," *Jurnal Governance and Politics* Vol. 2, No. 2 (2022): h. 70–71

¹⁸ Mohammad Hatta, Muhammad, Dewi Astutty Mochtar, Ghufon, "Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia," *Bhirawa Law Journal* Vol. 2, No. 1 (2021): h. 50.

KSOP adalah UPT Kementerian Perhubungan di bawah Ditjen Perhubungan Laut yang bertugas mengawasi dan menegakkan hukum keselamatan dan keamanan pelayaran, mengkoordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta mengatur, mengendalikan dan mengawasi kegiatan kepelabuhanan komersial.¹⁹ Penguatan fungsi kesyahbandaran (termasuk sertifikasi, kelayakan kapal, pengawasan bongkar muat barang berbahaya atau B3, dan embarkasi serta debarkasi penumpang) menjadi kunci pencegahan pelanggaran.

Subjek hukum dalam pengangkutan laut meliputi pengangkut, pengirim (shipper), penumpang, penerima (consignee), ekspediter, agen, pengusaha bongkar muat dan pergudangan, berbentuk badan hukum perorangan. Pada penumpang anak, tanggung jawab beralih pada orang tua atau wali berdasarkan kebiasaan yang diakui. Dalam pengangkutan barang, pengangkut berkewajiban memberi jasa dan berhak atas tarif, sedangkan pengirim berkewajiban membayar dan berhak atas layanan. Averij (kerugian laut) menurut Pasal 696 KUHD mencakup biaya luar biasa untuk kepentingan kapal dan muatan serta kerugian yang menimpa keduanya selama masa bahaya.

Problematika Operasional dan Kepatuhan di Pelabuhan Tarakan

Problematika diartikan sebagai kesenjangan antara harapan dan kenyataan yang perlu diselesaikan.²⁰ Di pelabuhan, interaksi kapal kargo dan layanan pelabuhan menuntut layanan sandar atau dermaga dan terminal agar aliran kapal, barang, dan orang tidak terhambat. Dwelling time melibatkan tahapan *pre-clearance*, *customs-clearance*, dan *post-clearance*, ekspor cenderung lebih cepat dibanding impor. Waiting time (waktu tunggu sandar) dipengaruhi ketersediaan dermaga, alur, peralatan *lift on* atau *lift off*, pola antrean, hingga produktivitas *crane*. Waktu tunggu tinggi menurunkan efisiensi terminal.

Demurrage muncul ketika pemakaian peti kemas melewati free time untuk impor dihitung sejak *discharge* sampai *gate out*, untuk ekspor sejak *gate in* sampai *loading*. Keterlambatan mengakibatkan denda ke *shipping line*. Minimnya

¹⁹ Agoes Purwendah, Elly Kristiani; Djatmiko, "Peran Syahbandar Dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut oleh Kapal Tanker," *Perspektif Hukum* Vol. 20, No. 1 (2015) h. 32–33.

²⁰ Abd. Muhith, "Problematika Pembelajaran Tematik Terpadu Di MIN III Bondowoso," *Indonesian Journal of Islamic Teaching* Vol. 1, No. 1 (2018): h. 47.

peralatan bongkar muat memperlambat operasi, menaikkan *cost* sandar dan pada akhirnya harga jual. SDM perlu ditingkatkan agar layanan lebih efektif-efisien. Di KSOP Kelas II Tarakan, keamanan sistem dinilai belum memadai dan masih ada celah pelanggaran, sebagian pengguna sistem juga mengeluhkan reliabilitas, sehingga perlu perbaikan regulasi, kompetensi SDM, dan pengaturan sarana.

Secara kelembagaan, fungsi Patroli Keselamatan, Keamanan, dan Navigasi (mengacu ISPS Code) meliputi pengawasan bongkar muat barang khusus dan berbahaya, pemenuhan awak dan material sertifikasi, jaminan kelancaran arus barang dan ketertiban masuk-keluar kapal, pengukuran dan evaluasi peralatan TKBM, perencanaan pengembangan dan pemeliharaan sarana-prasarana, penyusunan rencana induk pelabuhan, jaminan lingkungan, hingga pengoperasian fasilitas, konsesi kerja sama pelabuhan, penetapan tarif, alur pelayaran, AtoN, analisis pemecah gelombang, kebutuhan tenaga kerja, evaluasi layanan, dan pemanfaatan informasi transportasi. Pengelolaan TUKS, peningkatan kapasitas terminal, dan operasi 24/7 juga direkomendasikan untuk daya saing.

Aspek Penyidikan dan Pertanggungjawaban Pidana

Proses penyidikan tindak pidana pelayaran memiliki persamaan dengan tindak pidana umum (rujuk KUHP dan KUHP), tetapi ada kekhususan (Perkap No. 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana dan UUP). Hukum sebagai kaidah berisi perintah, perkenan, dan larangan sehingga tiap tindak pidana harus merumuskan larangan dan sanksinya. Ancaman di sektor maritim mencakup illegal fishing, penyelundupan, survei ilegal, dan pelanggaran yang mengancam keselamatan-keamanan pelayaran serta lingkungan.

Pertanggungjawaban pidana menuntut pelaku mampu bertanggung jawab memahami tujuan faktual perbuatannya, menyadari larangan sosialnya, dan bertindak tanpa paksaan di bawah kehendak bebas.²¹ Seseorang dipidana jika perbuatannya memenuhi unsur delik, melawan hukum, tidak ada alasan pembeda atau pemaaf, dan ia memiliki kesalahan (*dolus* atau *culpa*).

²¹ Jan Remmelink, *Hukum Pidana: Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda Dan Padanannya Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia* (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003). h. 214

Penjagaan Laut dan Pantai (sea and coast guard) dibentuk untuk melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut bahwa bertanggung jawab kepada Presiden dan operasionalnya oleh menteri.⁶¹ Namun praktik pemberantasan tindak pidana di wilayah perairan menunjukkan kurang sinerginya institusi berwenang (Kepolisian, TNI AL, PPNS), operasi sering berjalan sendiri-sendiri, terjadi penumpukan unsur di satu kawasan sementara kawasan lain kosong, bahkan over-lapping pemeriksaan dan tangkapan antarinstansi.

Penanganan tindak pidana di laut memiliki kekhasan: adanya kepentingan nasional dan internasional yang harus dihormati, karakter kejahatan yang kerap terorganisir, serta kebutuhan sarana-prasarana penegakan hukum yang modern. Regulasi kelautan tersebar sektoral, kadang saling berbenturan dan menimbulkan ketidakpastian kewenangan. Diperlukan harmonisasi peraturan, kompilasi dan basis data regulasi, serta kebijakan kelautan komprehensif berlevel undang-undang yang menata otoritas di laut sesuai prinsip *good & clean governance*.

Penegakan Hukum, Zona Maritim, dan Rekomendasi

Keamanan maritim bertumpu pada dua dimensi: penegakan kedaulatan dan penegakan hukum. Keduanya harus selaras dengan instrumen hukum nasional dan internasional yang kewenangannya bersumber pada kedaulatan dan yurisdiksi negara. Penegakan dilakukan pada perairan pedalaman kepulauan, laut teritorial, alur-alur laut atau selat internasional, landas kontinen, ZEE, dan zona tambahan. Pemerintah melaksanakan patroli laut dan maritime surveillance, menggunakan KUHAP (hukum formil) untuk penindakan, lalu menerapkan hukum materiil. Ancaman bervariasi menurut kondisi geografis; selain itu, penegakan dipengaruhi aspek kelembagaan kewenangan dan kesadaran hukum masyarakat.

Hambatan utama: keterbatasan anggaran, SDM terlatih, sarana-prasarana, lemahnya koordinasi dan komunikasi antar-lembaga, pemahaman publik tentang lingkungan dan sumber daya yang masih rendah, serta luasnya wilayah yang harus diawasi. Akibatnya, pengguna jasa menghadapi pemeriksaan ganda, ketidakpastian, dan biaya logistik yang meningkat (mis. karena dwelling time, demurrage, dan *waiting time*).

Inti problem di KSOP Kelas II Tarakan dapat diringkas: (1) ketidakpatuhan pada kewajiban pemberitahuan dan perizinan (barang berbahaya, SPB); (2) inefisiensi operasional pelabuhan (peralatan terbatas, SDM, keamanan sistem, *waiting* dan *dwelling time*, demurrage); (3) fragmentasi regulasi dan koordinasi lemah antarpenegak hukum; (4) keterbatasan kapasitas (anggaran, teknologi, pelatihan).

Arah perbaikan: mempertegas peran KSOP dan Syahbandar (SOP pengawasan barang berbahaya atau B3 dari hulu-hilir; pemeriksaan SPB dan kelaiklautan; sanksi tegas dan konsisten), harmonisasi regulasi lintas sektor, operasi terpadu antarlembaga (pusat-daerah) berbasis *risk-based surveillance*, peningkatan kapasitas (SDM, peralatan, digitalisasi sistem), serta edukasi kepatuhan bagi pelaku usaha dan masyarakat. Dengan langkah ini, keselamatan-keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dapat ditingkatkan sembari menurunkan biaya logistik dan mencegah tindak pidana pelayaran.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Penegakan hukum (*law enforcement*) terhadap tindak pidana pelayaran (shipping crime) pada kapal yang mengangkut (ships transporting) barang khusus dan berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Tarakan mengacu pada Pasal 246 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang memberikan sanksi pidana paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah) bagi pelanggar ketentuan.
2. Problematika Hukum Tindak Pidana Pelayaran Pada Kapal yang Mengangkut Barang Khusus dan Barang Berbahaya di KSOP Kelas II Tarakan utama terletak pada kurangnya sinergi antar aparat penegak hukum, meskipun telah dibentuk forum koordinasi maritim. Akibatnya, operasi keamanan laut cenderung berjalan sendiri-sendiri dan menimbulkan ketidakseimbangan dalam distribusi patroli pada wilayah perairan tertentu.

Saran

1. Penegakan hukum tindak pidana pelayaran pada kapal pengangkut barang khusus dan berbahaya di KSOP Kelas II Tarakan harus berpedoman pada UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 264 ayat (1).
2. Pemerintah pusat dan daerah perlu memberi perhatian pada problematika kewenangan antar aparat penegak hukum agar tidak terjadi tumpang tindih dalam penegakan hukum.

DAFTAR PUSTAKA

- Asshiddiqie, Jimly. *Green Constitution: Nuansa Hijau Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2009).
- Bosse, Syahrial. *Hukum Maritim: Memahami Hukum Maritim Indonesia*. (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003).
- Djohan, Ariel. *Hukum Laut*. (Jakarta: Harvarindo, 2008).
- Dwi Kartika, Shanti. "Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi Dan Penegakan Hukum". *Jurnal Negara Hukum* 5, no. 2 (2014).
- Fakhrurrozi, Hentry dan Widodo. "Konsepsi Penagakan Hukum Bongkar Muat Barang Berbahaya BBM Solar Di Perairan Pelabuhan Tanpa Persetujuan Syahbandar". *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 6, no. 1 (2022).
- Hatta, Mohammad dkk. "Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia". *Bhirawa Law Journal* Vol. 2, No. 1 (2021).
- Ito, Simon. "Kewenangan PPNS Syahbandar Dalam Tindak Pidana Pelanggaran Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran". *BaLRev* 3, no. 2 (2021).
- Keliat, Makmur. "Keamanan Maritim Dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia". *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* Vol. 13, No. 1 (2019).
- Marzuki dan Adil Akhyar Faisal. "Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Pemalsuaqn Surat Persetujuan Berlayar," *Jurnal Meta Hukum* 2, no. 2 (2023).
- Mohammad Sodik, Dikdik. *Hukum Laut Internasional Dan Pengaturannya Di Indonesia*. (Bandung: Refika Aditama, 2011).
- Muhammad Ricky Tumoka, Isgar. "Upaya Pengawasan Terhadap Barang Berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Sorong". *Jurnal Governance and Politics* Vol. 2, No. 2 (2022).
- Muhith, Abd. "Problematika Pembelajaran Tematik Terpadu Di MIN III Bondowoso". *Indonesian Journal of Islamic Teaching* Vol. 1, No. 1 (2018).
- Pujiati. "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Pelayaran". *IUS: Kajian Hukum dan Keadilan* 4, no. 1 (2016).
- Purwendah, Agoes dkk. "Peran Syahbandar Dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut oleh Kapal Tanker". *Perspektif Hukum* Vol. 20, No. 1 (2015).
- Remmelink, Jan. *Hukum Pidana: Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda Dan Padanannya Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*. (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003).

- Sakti Hadiwijoyo, Suryo . *Batas-Batas Wilayah Negara Indonesia: Dimensi, Permasalahan, Dan Strategi Penanganan (Sebuah Tinjauan Empiris Dan Yuridis)*. (Yogyakarta: Gava Media, 2009).
- Sanyoto. "Penegakan Hukum Di Indonesia". *Jurnal Dinamika Hukum* Vol. 8, No. 3 (2018).
- Syamsumar Dar. *Politik Kelautan*. (Jakarta: Bumi Aksara, 2010).
- Sutiyoso, Bambang. *Aktualita Hukum Dalam Era Reformasi*. (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2004).
- Suyono. *Pengangkut Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. (Jakarta: Argya Putra, 2007).
- Wijayanto, Roni. *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia*. (Bandung: CV. Mandar Maju, 2016).