

TINDAK PIDANA PADA KAPAL PELAYARAN RAKYAT YANG BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

Aptimus

Fakultas Hukum Universitas Borneo Tarakan
Kota Tarakan, Provinsi Kalimantan Utara

Abstract

This study examines the juridical review of criminal offenses committed by traditional maritime vessels sailing without a Sailing Approval Letter (Surat Persetujuan Berlayar/SPB). The SPB is a mandatory state document functioning as an instrument to supervise ship seaworthiness in order to ensure maritime safety and security. However, in practice, violations are still frequently found and may endanger human safety and the marine environment. This research employs a normative legal method using statutory and conceptual approaches through library research. The findings indicate that sailing without an SPB may result in criminal sanctions under Law Number 17 of 2008 on Shipping, with criminal liability imposed on the ship's master when elements of fault are present. Effective law enforcement is therefore necessary to achieve safe and orderly maritime transportation.

Keywords: *Sailing Approval Letter (SPB), Maritime Crime, Shipping Law, Criminal Liability, Ship Master*

PENDAHULUAN

Nakhoda merupakan pemimpin tertinggi di atas kapal yang memegang komando dan bertanggung jawab atas penyelenggaraan pelayaran. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, nakhoda adalah awak kapal yang memiliki kewenangan dan tanggung jawab tertentu sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, sehingga keberadaannya sangat menentukan operasional dan pengendalian kapal dalam pelayaran..¹

Nakhoda memiliki peran sentral dalam pelaksanaan pelayaran, yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional dan berfungsi menghubungkan seluruh

¹ Zulfahmi; Mukhlis, "Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Perikanan Yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar," *Jurnal Ilmiah Bidang Hukum Pidana: Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala* 2, no. 2 (2018): h. 237

wilayah kedaulatan Indonesia. Sebagai negara kepulauan dengan wilayah perairan yang luas, penyelenggaraan pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, yang bertujuan mengatur dan mengawasi seluruh kegiatan di perairan Indonesia, termasuk pengangkutan orang dan barang serta keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim.²

Berdasarkan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan, transportasi laut memiliki peranan yang strategis dan vital tidak hanya dari aspek ekonomi, tetapi juga ideologi, politik, sosial budaya, serta pertahanan dan keamanan. Transportasi laut berfungsi menghubungkan antarpulau guna menunjang kelancaran aktivitas ekonomi, menjaga integritas dan keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta meningkatkan aksesibilitas dan interaksi sosial antarwilayah.

Untuk mewujudkan pelayaran dan transportasi laut yang aman, pemerintah melakukan pembinaan melalui pengawasan terhadap kelaiklautan kapal dan penegakan hukum di perairan Indonesia. Kelaiklautan kapal merupakan syarat utama penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang wajib dimiliki setiap kapal sebelum meninggalkan pelabuhan sebagaimana diatur dalam Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, meskipun dalam praktik masih ditemukan nakhoda yang melakukan pelayaran tanpa memiliki dokumen tersebut.³

Pentingnya Surat Persetujuan Berlayar secara tegas diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, namun dalam praktik masih ditemukan pelanggaran yang dilakukan oleh nakhoda dengan berlayar tanpa SPB, umumnya berkaitan dengan penyelundupan barang ilegal atau penumpang gelap. Salah satu contohnya adalah perkara yang melibatkan Rudi selaku nakhoda Speed Boat *Harapan Baru Express 7* yang berlayar dari Malinau ke Tarakan tanpa SPB karena beroperasi di luar jadwal trayek, sehingga dijatuhi pidana 10 bulan penjara dan denda Rp100.000.000,00 berdasarkan Pasal 323 ayat (1) juncto Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran. Kasus serupa juga terjadi pada Kapal Motor *Azhar GT 33* yang mengangkut 200 drum oli bekas tanpa SPB, di mana nakhoda Tahir dijatuhi pidana 1

² Pujiati, "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Pelayaran," IUS: Kajian Hukum dan Keadilan 4, no. 1 (2016). h. 25.

³ Satria Ramadhan, "Penyidikan Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar Oleh Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Rengat Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," *Journal JOM Fakultas Hukum UNPAN* 3, no. 2 (2016): h. 3.

tahun 6 bulan penjara dan denda Rp500.000.000,00 sebagaimana Putusan Pengadilan Negeri Tarakan Nomor 84/Pid.B/2020/PN.Tar.⁴

Dari kasus di atas, tentu saja dapat menimbulkan suatu permasalahan apakah setiap jenis kapal tradisional apapun harus dilengkapi dengan surat persetujuan berlayar. Selain itu bagaimana pertanggungjawabannya. Hal inilah yang menjadi latar belakang penulis untuk membahas tentang "*Tindak Pidana Pada Kapal Pelayaran Rakyat yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar*".

Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang ingin diteliti oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Tinjauan yuridis tindak pidana pada kapal Pelayaran Rakyat yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar;
2. Tanggung jawab pelaku pada kapal Pelayaran Rakyat yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan dilakukan melalui penelaahan sistematis terhadap peraturan yang berkaitan dengan tindak pidana pelayaran tanpa Surat Persetujuan Berlayar di Kota Tarakan, sedangkan pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis doktrin dan konsep hukum terkait pertanggungjawaban pidana. Bahan hukum berupa bahan hukum primer dan sekunder dikumpulkan melalui studi kepustakaan dan dianalisis secara preskriptif dengan metode deduktif untuk merumuskan argumentasi hukum atas permasalahan yang diteliti.

PEMBAHASAN

Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Pada Kapal Pelayaran Rakyat yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar

Untuk mewujudkan tujuan negara sebagaimana tercantum dalam alinea keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, negara berkewajiban menjamin penegakan hukum, termasuk di bidang pelayaran, sebagai bagian dari upaya menjaga keamanan dan ketertiban di wilayah perairan laut yang

⁴ "KSOP Tarakan Dua Kasus Pelanggaran Pelayaran", Bisnis Jakarta, melalui <http://bisnisjakarta.co.id/2020/01/26/ksop-tarakan-dua-kasus-pelanggaran-pelayaran/>, diakses Minggu 25 April 2021, Pukul 20.31 Wita.

strategis bagi kepentingan nasional; hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menegaskan Indonesia sebagai negara hukum, sehingga penegakan hukum secara yuridis bertumpu pada peraturan perundang-undangan dan menuntut penerapannya secara adil, bermanfaat, dan memberikan kepastian hukum, mengingat salah satu tujuan fundamental hukum adalah mewujudkan keadilan.⁵

Sejatinya, pelaksanaan tugas dan kewenangan hakim dilakukan dalam kerangka menegakkan kebenaran dan keadilan dengan berpegang pada hukum, undang-undang, serta nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat. Dalam diri hakim melekat amanah untuk menerapkan peraturan perundang-undangan secara benar dan adil. Apabila penerapan hukum positif justru berpotensi menimbulkan ketidakadilan, hakim dituntut untuk mengedepankan keadilan moral (*moral justice*) dibandingkan keadilan hukum formal (*legal justice*). Hukum yang baik adalah hukum yang selaras dengan hukum yang hidup dalam masyarakat (*the living law*) sebagai pencerminan nilai-nilai keadilan sosial (*social justice*). Keadilan yang dimaksudkan dalam konteks ini merujuk pada keadilan substantif yang bertumpu pada pertimbangan nurani hakim.⁶

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (port clearance) merupakan bentuk pengawasan Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar untuk memastikan terpenuhinya persyaratan teknis dan administratif terkait keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang wajib dimiliki setiap kapal sebelum meninggalkan pelabuhan setelah dinyatakan memenuhi persyaratan kelaiklautan dan kewajiban lain di bidang pelayaran sebagaimana diatur dalam Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, meskipun dalam praktiknya masih ditemukan nakhoda yang berlayar tanpa dokumen tersebut.

Surat Persetujuan Berlayar menjadi bukti bahwa kapal telah diperiksa, laik laut, dan memenuhi kewajiban pelayaran lainnya, termasuk pembayaran jasa kepelabuhanan, kenavigasian, serta persetujuan instansi terkait. Pelanggaran terhadap kewajiban memiliki Surat Persetujuan Berlayar dapat berakibat pada penahanan kapal,

⁵ Ahmad Rifa'i, *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Perspektif Hukum Progresif* (Jakarta: Sinar Grafika, 2010). h. 126

⁶ *Ibid.*

pembekuan izin atau sertifikat, serta pengenaan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 323 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebenarnya dapat dikategorikan perundang-undangan administrasi. Namun terdapat beberapa perbuatan melawan hukum yang tidak hanya memberikan sanksi perdata atau sanksi administratif melainkan terdapat juga sanksi pidana, hal ini bertujuan agar dapat secara efektif melindungi nilai sosial dasar yang dimaksud dalam undang-undang itu sendiri. Tindak pidana pelayaran termasuk ke dalam tindak pidana khusus di mana tindak pidana tersebut terjadi dalam lingkup pelayaran. Tujuan penjatuhan pidana menurut rancangan KUHP nasional adalah sebagai berikut:⁷

Bagi Negara Indonesia yang sebagian wilayahnya merupakan perairan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) memegang peranan yang penting dalam melakukan pengamanan dan penegakan hukum dalam wilayah perairan laut, dimana secara jelas telah disebutkan bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan di bawah subseksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP) mempunyai tugas pelaksanaan penyidikan tindak pidana dalam bidang pelayaran.

Secara yuridis proses penyidikan dan penanganan tindak pidana pelayaran oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan berpedoman pada peraturan dan perundang-undangan. Ketentuan tentang penyidikan terhadap tindak pidana pelayaran oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan secara tegas diatur dalam Pasal 30 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, yaitu terdiri dari penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Pada dasarnya setiap penyidikan harus mengacu pada ketentuan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHP). Adapun ruang lingkup berlakunya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ini berlaku untuk semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia.

Untuk mewujudkan negara Indonesia sebagai negara hukum, maka penegakan hukum sangat dibutuhkan. Pelaksanaan penegakan hukum dalam bidang pelayaran menjadi

⁷ Andi Hamzah, *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia dari Retribusi ke Reformasi* (Jakarta: Pradya Paramita, 2020). h. 40

sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang keefektifan 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.

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 XXIX 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.

Perbuatan pidana menunjuk pada perbuatan baik secara aktif maupun secara pasif, sedangkan apakah pelaku ketika melakukan perbuatan pidana patut dicela atau memiliki kesalahan, bukan merupakan wilayah perbuatan pidana, tetapi sudah masuk pada pertanggungjawaban pidana. Perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.⁸

Dapat juga dikatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan oleh suatu aturan hukum dilarang dan diancam pidana, asal saja dalam pada itu diingat bahwa larangan ditujukan kepada perbuatan (yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan orang), sedangkan ancaman pidanya ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian itu.⁹

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan pada Pasal 98 menjelaskan bahwa Nakhoda kapal perikanan yang tidak memiliki surat persetujuan berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta Rupiah). Pada Pasal 42 ayat (3) Setiap kapal perikanan yang akan berlayar melakukan penangkapan ikan dan/atau pengangkutan ikan dari pelabuhan

⁸ Mahrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana* (Jakarta: Aksara Baru, 2015). h. 97

⁹ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia* (Bandung: PT. Refika Aditama, 2011). h. 59

perikanan wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar di pelabuhan perikanan. Maka, berdasarkan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, tercantum Pasal 103 ayat (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87, Pasal 89, Pasal 90, Pasal 95, Pasal 96, Pasal 97, Pasal 98, Pasal 99 dan Pasal 100 adalah pelanggaran.

Kementerian Perhubungan melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tarakan telah menindak dua kasus pelanggaran pelayaran yang dilakukan oleh nakhoda Speed Boat *Harapan Baru Express 7* dan Kapal Motor *Azhar*, yang terbukti berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar dan dalam kondisi kapal tidak laik laut, sehingga kedua kapal diamankan dan para nakhoda ditetapkan sebagai tersangka oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil KSOP. Secara normatif, Pasal 323 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur ancaman pidana penjara dan denda bagi nakhoda yang berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar, dengan pemberatan sanksi apabila mengakibatkan kerugian atau kematian, sementara bagi kapal perikanan ketentuan serupa diatur dalam Pasal 98 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 dengan ancaman pidana penjara paling lama satu tahun dan denda paling banyak dua ratus juta rupiah.¹⁰

Meskipun pengaturan mengenai Surat Persetujuan Berlayar telah diatur secara jelas dan disertai ancaman sanksi pidana, dalam praktik masih terdapat nakhoda kapal pelayaran rakyat yang mengabaikannya dan tetap beroperasi tanpa dokumen tersebut. Larangan dan ancaman pidana memiliki hubungan yang erat karena larangan ditujukan pada perbuatan, sedangkan sanksi pidana dikenakan kepada pelaku yang menimbulkan perbuatan tersebut sebagai suatu kejadian konkret.¹¹

Hukuman atau sanksi merupakan ciri pembeda hukum pidana dari cabang hukum lainnya, yang berfungsi memelihara keamanan dan ketertiban dalam pergaulan hidup. Keistimewaan hukum pidana terletak pada daya pakasanya melalui ancaman pidana, bukan dengan menciptakan kewajiban baru, melainkan dengan memperkuat dan menegaskan kaidah-kaidah hukum yang telah ada di bidang hukum lain.¹²

¹⁰ Normalita; Amiek Soemarni; Untung Dwi Hananto Putri, "Pelaksanaan Tugas Dan Wewenang Syahbandar Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan," *Diponegoro Law Journal* Vol. 5, No. 3 (2016): h. 2.

¹¹ Siswanto Sunarso, *Viktimologi Dalam Sistem Peradilan Pidana* (Jakarta: Sinar Grafika, 2012). h. 74

¹² Sudarsono, *Pengantar Ilmu Hukum* (Jakarta: Rineka Cipta, 2007). h. 211

Sanksi pidana yang ada di dalam hukum pidana merupakan salah satu penderitaan yang istimewa sebab pidana yang diancamkan kepada calon pelanggar kaidah-kaidah yang bersangkutan tadi, pasti dikenakan kepada pelanggar-pelanggar atau pelaku kejahatan yang dapat berupa pidana mati, pidana penjara dan benda atau sanksi-sanksi lain yang telah ditentukan oleh kaidah-kaidah pidana sesuai dengan perkembangan dan pertumbuhan hukum. Maksud ancaman pidana tersebut adalah untuk melindungi kepentingan orang dalam pergaulan hidup. Dalam hal ini hukum pidana menggunakan ancaman pidana dan penjatuhan pidana apabila kepentingan-kepentingan tersebut seimbang dengan pengorbanan yang harus ditanggung oleh korban kejahatan atau pelanggaran.¹³

Penerapan sanksi dalam suatu perundang-undangan pidana bukanlah sekedar masalah teknis perundang-undangan semata, melainkan bagian tak terpisahkan dari substansi atau materi perundang-undangan itu sendiri. Artinya, dalam hal menyangkut masalah penalisasi, kriminalisasi dan deskriminalisasi harus dipahami secara komprehensif baik segala aspek persoalan substansi atau materi perundang-undangan pada tahap kebijakan legislasi.¹⁴

Bahwa sanksi dalam hukum pidana adalah merupakan reaksi atas pelanggaran hukum yang telah ditentukan undang-undang, mulai dari penahanan, penuntutan sampai, sampai pada penjatuhan hukuman oleh hakim. Bahwa bagian terpenting dari setiap undang-undang adalah menentukan sistem hukum yang dianutnya. Masalah kebijakan menetapkan jenis sanksi dalam hukum pidana, tidak terlepas dari masalah penetapan tujuan yang ingin dicapai dalam ppidanaan.¹⁵

Tindak pidana pelayaran yang dilakukan oleh nakhoda akibat tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar umumnya berkaitan dengan upaya menyelundupkan barang ilegal atau penumpang gelap. Pemberlakuan ketentuan pidana di bidang pelayaran bertujuan menjamin terselenggaranya angkutan laut yang aman dan tertib, sekaligus mendukung kelancaran mobilitas orang, barang, dan jasa sebagai penunjang kegiatan ekonomi nasional dan internasional.¹⁶

¹³ *Ibid.* h. 212-213

¹⁴ Wimbo Pitoyo, *Panduan Praktisi Hukum Ketenagakerjaan* (Jakarta: Visimedia, 2010). h. 91

¹⁵ Yulies Masriani Tina, *Pengantar Hukum Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2019). h. 65

¹⁶ Veni; Mariana E. Kayadoe; Fransisco Turang, "Kajian Tugas dan Wewenang Kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Tumumpa," *Jurnal Ilmu dan Teknologi Perikanan Tangkap* Vol. 4, No. 1 (2019): h. 10-11.

Sanksi adalah suatu bentuk akibat dari tindakan seseorang atau kelompok melanggar aturan yang telah dibuat baik berdasarkan kesepakatan antara para pihak maupun hukum yang berlaku pada masyarakat. Pengenaan sanksi dapat dikenakan apabila telah ada aturan yang berlaku pada suatu Negara sehingga setiap masyarakat harus mematuhi dan apabila melanggar maka terdapat sanksi yang wajib dijalankan oleh orang yang melanggar aturan tersebut.¹⁷

Dalam penegakan hukum, pelanggaran terhadap Surat Persetujuan Berlayar tidak hanya berdimensi administratif, tetapi dapat berlanjut pada proses penyelidikan dan penyidikan sesuai kewenangan aparat penegak hukum. Meskipun penyidikan perkara pidana pada umumnya dilakukan oleh Kepolisian Republik Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah mengatur secara khusus ketentuan pidana materil dan formil di bidang pelayaran. Pengaturan khusus tersebut berlaku sebagai *lex specialis* yang mengesampingkan ketentuan umum sebagaimana dimungkinkan oleh Pasal 103 KUHP.¹⁸

Keselamatan pelayaran juga diatur dalam peraturan internasional, salah satunya melalui Konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*), yang menetapkan standar minimum keselamatan terkait konstruksi, peralatan, dan pengoperasian kapal niaga. Konvensi ini pertama kali diadopsi pada tahun 1914 sebagai respons atas tragedi *Titanic* dan mengalami beberapa pembaruan hingga SOLAS 1960 yang mulai berlaku pada tahun 1965.¹⁹

Keselamatan pelayaran merupakan kondisi terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan angkutan di perairan dan kepelabuhanan, yang pengaturannya juga dilakukan pada tingkat internasional oleh *International Maritime Organization* (IMO) di bawah naungan PBB. Secara teknis, IMO berperan dalam memperbarui serta

¹⁷ Julia Rachel Waleleng, "Sanksi Hukum Pencurian Ikan Oleh Nelayan Asing Di Wilayah Perairan RI Menurut Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut," *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Samratulangi* Vol. 13, No. 3 (2024): h. 3.

¹⁸ Gabriela Christie Sondakh, "Kajian Yuridis Wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Dalam Penegakan Tindak Pidana Pelayaran," *Lex Crimen* Vol. 10, No. 2 (2021): h. 23.

¹⁹ Andi Siti; Misliah Idrus Chairunnisa, "Sosialisasi Standar Dan Prosedur Keselamatan Pelayaran Wilayah Gugus Kepulauan Sangkarrang Kota Makassar," *Jurnal Tepat (Teknologi Terapan untuk Pengabdian Masyarakat)* Vol. 4, No. 1 (2021): h. 39.

mengembangkan regulasi internasional terkait keselamatan jiwa, harta laut, dan perlindungan lingkungan maritim.²⁰

ISM Code menetapkan standar manajemen keselamatan pelayaran untuk menjamin keamanan di laut, mencegah kecelakaan, dan meminimalkan kerusakan lingkungan laut melalui pengaturan tanggung jawab awak kapal dan prosedur tanggap darurat, meskipun penerapannya tidak menjamin peniadaan kecelakaan secara mutlak.

Persyaratan keselamatan kapal menjadi tanggung jawab nakhoda dan/atau anak buah kapal yang wajib melaporkan kondisi kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan sebagaimana diatur dalam Pasal 128 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran, dengan kewajiban bagi pemilik, operator kapal, dan nakhoda untuk membantu pemeriksaan dan pengujian. Pasal 130 Undang-Undang Pelayaran mewajibkan kapal yang telah bersertifikat untuk tetap dipelihara agar memenuhi kelaiklautan, namun dalam praktik kerap ditemukan ketidaksesuaian antara sertifikat dan kondisi faktual kapal sehingga standar keselamatan tidak terpenuhi.²¹

Tanggung Jawab Pelaku pada Kapal Pelayaran Rakyat Yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar

Pertanggungjawaban pidana didasarkan pada kesalahan pelaku berupa kesengajaan atau kelalaian, dengan memperhatikan ada atau tidaknya alasan pembeda dan pemaaf, yang berfungsi menentukan apakah seseorang dapat dipidana atas perbuatan melawan hukum. Dalam konteks pelayaran, jaminan keselamatan di wilayah kepulauan hanya dapat terwujud apabila kapal berada dalam kondisi laik laut serta menjamin keselamatan muatan dan anak buah kapal.²²

Pertanggungjawaban pidana merupakan mekanisme untuk menentukan apakah seseorang dapat dipidana atau dibebaskan atas suatu tindak pidana, yang penilaiannya didasarkan pada terpenuhinya unsur-unsur tertentu sebagai syarat pertanggungjawaban pidana. Unsur-unsur tersebut ialah:²³

²⁰ FX. Tetuko Zlatoper Winanda Sagala, "Peran Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization) Melalui Konvensi Dalam Bidang Kemaritiman Dalam Lalu lintas Perdagangan Internasional Di Wilayah Perairan Indonesia," *Selidik* Vol 7, No. 2 (2021): h. 164.

²¹ Nur; Muhammad Taufik Aripkah, "Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," *Langgong: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora* Vol. 3, No. 2 (2023): h. 76.

²² Andi Siti; Misliah Idrus Chairunnisa, "Sosialisasi Standar Dan Prosedur Keselamatan Pelayaran Wilayah Gugus Kepulauan Sangkarrang Kota Makassar," *Jurnal Tepat (Teknologi Terapan untuk Pengabdian Masyarakat)* Vol. 4, No. 1 (2021): h. 39.

²³ Agus Rusianto, *Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana* (Jakarta: Prenada Media, 2020). h. 234

Adanya suatu tindak pidana

Unsur perbuatan merupakan unsur pokok dalam pertanggungjawaban pidana, karena seseorang hanya dapat dipidana apabila melakukan perbuatan yang dilarang oleh undang-undang sesuai asas legalitas *nullum delictum nulla poena sine praevia lege poenali*. Hukum pidana Indonesia mensyaratkan adanya perbuatan konkret yang tampak keluar, sehingga seseorang tidak dapat dipidana semata-mata berdasarkan sikap batin atau pikiran, sebagaimana asas *cogitationis poenam nemo patitur*.²⁴

Unsur Kesalahan

Kesalahan (*schuld*) dalam hukum pidana merupakan keadaan psikologis pelaku yang berkaitan dengan perbuatannya sehingga perbuatan tersebut dapat dicela, yang dalam hukum pidana Indonesia dipahami sebagai kesalahan normatif berdasarkan norma hukum pidana, baik dalam bentuk kesengajaan maupun kealpaan. Seseorang dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana apabila perbuatannya bersifat melawan hukum, tidak terdapat alasan pembenar, serta pelaku memiliki kemampuan bertanggung jawab (*toerekeningsvatbaar*), karena tanpa kemampuan tersebut pertanggungjawaban pidana tidak dapat dibebankan kepadanya.²⁵

Delik pidana merupakan perbuatan yang melanggar hukum dan diancam sanksi, sehingga pelakunya dapat dipidana. Mengingat peran strategis angkutan laut bagi Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mewajibkan kelaiklautan kapal dan kepemilikan Surat Persetujuan Berlayar, dengan penerapan sanksi pidana terhadap pelanggaran yang membahayakan keselamatan pelayaran.

Nakhoda memiliki tanggung jawab meliputi keselamatan kapal serta seluruh muatan di dalamnya baik berupa barang maupun penumpang. Adapun tanggung jawab nakhoda kapal meliputi: memperlengkapi kapalnya dengan sempurna, mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak laut (*Seaworthy*), bertanggung jawab atas keselamatan dalam pelayaran, bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya dan mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.²⁶

²⁴ Frans Maramis, *Hukum Pidana Umum Dan Tertulis Di Indonesia* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2012). h. 85

²⁵ Teguh Prasetyo, *Op.cit.* h. 79

²⁶ Anto; Siswanto; Soesi Idayanti Suwarno, "Tindak Pidana Nakhoda Yang Berlayar Tanpa Memiliki Surat Persetujuan Berlayar Dari Syahbandar," *Pancasakti Law Journal* Vol. 1, No. 2 (2023): h. 346.

Tindak pidana pelayaran akibat tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar umumnya berkaitan dengan penyelundupan atau kondisi kapal yang tidak laik laut. Pelanggaran tersebut dapat dikenai sanksi pidana berupa penahanan kapal, pembekuan izin, serta pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 323 dan Pasal 302 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran guna menjamin keselamatan dan keamanan angkutan laut.

Penegakan hukum (pidana) meliputi tiga tahap. Tahap pertama, tahap formulasi yakni tahap penegakan hukum in *abstracto* oleh badan pembuat undang-undang (tahap legislatif). Tahap kedua, tahap aplikasi yakni tahap penerapan hukum pidana oleh para aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan sampai pengadilan (tahap yudikatif). Tahap ketiga, tahap eksekusi, yakni tahap pelaksanaan hukum pidana secara konkret oleh aparat-aparat pelaksana pidana (tahap eksekutif atau administrasi).²⁷

Sanksi harus dipandang sebagai salah satu unsur yang paling esensial, bila melihat hukum sebagai kaidah. Perkembangan hukum pidana dewasa, ini terutama Undang-Undang Pidana Khusus atau peraturan perundang-undangan di luar KUHP, terdapat suatu kecenderungan penggunaan dalam stelsel sanksi yang berarti sanksi pidana dan sanksi tindakan diatur sekaligus. Kedua jenis sanksi ini (sanksi pidana dan sanksi tindakan), dalam teori hukum pidana disebut dengan *double track system*. Hukum pidana modern yang bercirikan berorientasi pada perbuatan dan berlaku (*daad dader strafrecht*), stelsel sanksi tidak hanya meliputi pidana (*straf*) tetapi juga tindakan (*maatregel*) yang secara relatif lebih bermuatan pendidikan.²⁸

Sanksi pidana pada hakikatnya bersifat reaktif terhadap perbuatan melawan hukum dan diterapkan sebagai upaya terakhir (*ultimum remedium*) apabila sanksi perdata atau administratif tidak efektif, sehingga penetapannya tidak hanya bersifat teknis, tetapi merupakan bagian dari kebijakan legislasi yang menyangkut penalisasi dan kriminalisasi. Dalam hukum pidana dikenal pidana pokok yang dapat dijatuhkan secara mandiri serta pidana tambahan yang hanya dapat dijatuhkan bersama pidana pokok, termasuk pidana denda sebagai kewajiban membayar sejumlah uang berdasarkan putusan pengadilan. Pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku, termasuk nakhoda yang melakukan pelanggaran di bidang pelayaran, hanya dapat

²⁷ Aziz Syamsuddin, *Tindak Pidana Khusus* (Jakarta: Sinar Grafika, 2016). h. 3

²⁸ Herlyanty Yuliana Anggraeny Bawole, "Implementasi Pendekatan Restoratif Dalam Penanggulangan Kejahatan Korporasi Menurut Sistem Hukum Pidana Di Indonesia," *Lex Crimen* Vol. 3, No. 3 (2014): h. 91.

dibebankan apabila perbuatannya memenuhi unsur tindak pidana, bersifat melawan hukum, tidak terdapat alasan pembenar atau pemaaf, serta pelaku memiliki kesalahan berupa kesengajaan atau kealpaan dan kemampuan bertanggung jawab, di mana kesengajaan dimaknai sebagai kehendak dan pengetahuan atas perbuatan serta akibat yang ditimbulkannya dalam penyelenggaraan transportasi laut sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Seorang hakim dalam mengambil keputusan yang tepat untuk menjatuhkan sanksi kepada terdakwa harus terlebih dahulu menelaah tentang kebenaran peristiwa yang diajukan kepadanya dengan melihat berbagai macam bukti yang ada dan disertai keyakinan dengan menggunakan metode penafsiran, kontruksi, dan mempertimbangan keadaan sosio-kultural untuk memenuhi kebutuhan seseorang. Atas peristiwa yang terjadi serta memghubungkan dengan hukum yang berlaku dan selanjutnya memberikan suatu kesimpulan dengan menetapkan suatu sanksi terhadap perbuatan pidana yang dilakukan oleh terdakwa setelah itu mempertimbangkan dan memberikan penilaian.²⁹

Hukum sebagai kaidah hidup bermasyarakat memuat perintah, larangan, dan sanksi pidana guna mewujudkan ketertiban dan kedamaian. Dalam konteks transportasi laut, yang menjadi sarana utama distribusi barang di negara kepulauan seperti Indonesia, keberadaan hukum pidana berfungsi mengatur dan menanggulangi perbuatan yang dapat mengancam keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, seperti penyelundupan dan kegiatan ilegal di laut.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan kewenangan luas kepada syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, di mana hampir seluruh kegiatan pelayaran berada dalam pengawasannya. Namun, berdasarkan kronologi kasus yang telah diuraikan, pengawasan tersebut tidak dilaksanakan secara optimal sehingga fungsi dan tanggung jawab syahbandar tidak berjalan sebagaimana mestinya.³⁰

Pertanggungjawaban merupakan konsep yang berhubungan dengan kewajiban hukum. Seseorang dapat dikatakan bertanggung jawab secara hukum terhadap suatu

²⁹ Satria Yoga Bawana; Eddhie Praptomo; Soesi Idayanti Paksi, "Akibat Hukum Nakhoda Yang Tidak Mematuhi Ketentuan Alur Pelayaran Di Wilayah Teritorial Indonesia," *Pancasakti Law Journal* Vol. 1, No. 2 (2023): h. 236.

³⁰ Vicky Hanggara; Mety Alexandro, "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut," *Jurnal Hukum Adigama* Vol. 1, No. 1 (2023): h. 15.

perbuatan tertentu yang dalam artian bahwa seseorang itu dapat dikenakan sanksi dalam hal perbuatannya. Pertanggungjawaban hukum menyatakan bahwa “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa ia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti bahwa bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan sebaliknya.³¹

Dalam hukum perdata, konsep tanggung jawab yang dikaitkan dengan perbuatan melawan hukum mengenal dua prinsip utama, yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability principle*) dan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan (*no fault liability principle*).³² Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan mencakup tanggung jawab karena wanprestasi serta tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata.³³ Sedangkan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan meliputi *strict liability* dan *absolute liability*⁴. Perbedaan mendasar antara kedua prinsip tersebut terletak pada ada atau tidaknya unsur kesalahan sebagai syarat pembebanan tanggung jawab hukum.³⁴

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan kewenangan kepada syahbandar untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran melalui fungsi pengawasan dan penegakan hukum. Atas kewenangan tersebut, syahbandar dapat dimintakan pertanggungjawaban hukum apabila kelalaiannya dalam pengawasan kelaiklautan kapal atau keselamatan pelayaran menimbulkan kecelakaan, berdasarkan prinsip *fault liability*.

Selain syahbandar, pertanggungjawaban hukum juga melekat pada nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menempatkan nakhoda sebagai awak kapal yang menjalankan kapal berdasarkan hubungan kerja dengan pemilik atau operator, sehingga kewenangan dan tanggung jawabnya bersumber dari ketentuan hukum dan perjanjian kerja.³⁵

³¹ Ali Asshiddiqie, Jimly; Safaat, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum* (Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Ri, 2016).

³² Eparas Nyong Eli; Hendrik Pandaag; Suriyono Soewikromo Massie, “Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Atas Kerusakan Dan Kehilangan Barang Dengan Menggunakan Transportasi Laut,” *Lex Privatum* Vol. 9, No. 3 (2021): h. 248.

³³ *Ibid.*

³⁴ Dedeh; Aprilia Pratiwi; Sunarji; Andi Hendrawan Suryani, “Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran,” *Jurnal Saintara* Vol. 2, No. 2 (2018): h. 34.

³⁵ Samuel Ronatio; Anung Tjahja Adinugroho, “Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran,” *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum* Vol. 3, No. 1 (2018): h. 48.

Berdasarkan prinsip pertanggungjawaban hukum yang melekat pada nakhoda, pertanggungjawaban pidana secara individual dapat dibebankan kepadanya apabila dengan sengaja atau lalai melayarkan kapal yang diketahuinya tidak laik laut sehingga menimbulkan kecelakaan. Dalam penyelenggaraan pelayaran, tanggung jawab tidak hanya berada pada nakhoda dan syahbandar, tetapi juga melibatkan perusahaan pelayaran yang terikat melalui perizinan dan perjanjian tertentu, sehingga apabila terjadi kesalahan manusia (*human error*), pihak yang bertanggung jawab dapat segera diidentifikasi dan ditangani untuk mencegah dampak yang lebih luas.

PENUTUP

Kesimpulan

Surat Persetujuan Berlayar merupakan syarat wajib pelayaran untuk menjamin keselamatan dan keamanan di laut. Pelanggaran terhadap kewajiban tersebut dapat dikenai sanksi pidana, dengan pertanggungjawaban hukum yang melekat pada nakhoda dan pihak terkait apabila terdapat unsur kesalahan, guna mewujudkan pelayaran yang tertib dan aman.

Saran

Pemerintah melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan perlu meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum terhadap kewajiban kepemilikan Surat Persetujuan Berlayar guna mencegah terjadinya pelanggaran yang membahayakan keselamatan pelayaran. Selain itu, diperlukan peningkatan kesadaran dan kepatuhan nakhoda serta perusahaan pelayaran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan, disertai pembinaan dan koordinasi yang berkelanjutan agar penyelenggaraan pelayaran dapat berlangsung secara aman, tertib, dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Mahrus. *Dasar-Dasar Hukum Pidana*. Jakarta: Aksara Baru, 2015.
- Anggraeny Bawole, Herlyanty Yuliana. "Implementasi Pendekatan Restoratif dalam Penanggulangan Kejahatan Korporasi Menurut Sistem Hukum Pidana di Indonesia." *Lex Crimen* Vol. 3, No. 3 (2014).
- Asshiddiqie, Jimly; Safaat. *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*. Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, 2016.
- Bawana, Satria Yoga; Praptomo, Eddhie; Paksi, Soesi Idayanti. "Akibat Hukum Nakhoda yang Tidak Mematuhi Ketentuan Alur Pelayaran di Wilayah Teritorial Indonesia." *Pancasakti Law Journal* Vol. 1, No. 2 (2023).
- Dedeh; Pratiwi, Aprilia; Sunarji; Suryani, Andi Hendrawan. "Peran Syahbandar dalam Keselamatan Pelayaran." *Jurnal Saintara* Vol. 2, No. 2 (2018).

Eli, Eparas Nyong; Pandaag, Hendrik; Massie, Suriyono Soewikromo. "Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut atas Kerusakan dan Kehilangan Barang." *Lex Privatum* Vol. 9, No. 3 (2021).

Hamzah, Andi. *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia: Dari Retribusi ke Reformasi*. Jakarta: Pradya Paramita, 2020.

Hanggara, Vicky; Alexandro, Mety. "Pertanggungjawaban Pidana terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut." *Jurnal Hukum Adigama* Vol. 1, No. 1 (2023).

Kayadoe, Mariana E.; Turang, Fransisco; Veni. "Kajian Tugas dan Wewenang Kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Tumumpa." *Jurnal Ilmu dan Teknologi Perikanan Tangkap* Vol. 4, No. 1 (2019).

KSOP Tarakan. "Dua Kasus Pelanggaran Pelayaran." *Bisnis Jakarta*. <http://bisnisjakarta.co.id/2020/01/26/ksop-tarakan-dua-kasus-pelanggaran-pelayaran/>

Maramis, Frans. *Hukum Pidana Umum dan Tertulis di Indonesia*. Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2012.

Normalita; Soemarni, Amiek; Putri, Untung Dwi Hananto. "Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Syahbandar dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan." *Diponegoro Law Journal* Vol. 5, No. 3 (2016).

Pitoyo, Wimbo. *Panduan Praktisi Hukum Ketenagakerjaan*. Jakarta: Visimedia, 2010.

Prasetyo, Teguh. *Hukum Pidana*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2017.

Prodjodikoro, Wirjono. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama, 2011.

Pujiati. "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Tindak Pidana Pelayaran." *IUS: Kajian Hukum dan Keadilan* Vol. 4, No. 1 (2016).

Ramadhan, Satria. "Penyidikan Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Rengat." *JOM Fakultas Hukum UNPAN* Vol. 3, No. 2 (2016).

Rifa'i, Ahmad. *Penemuan Hukum oleh Hakim dalam Perspektif Hukum Progresif*. Jakarta: Sinar Grafika, 2010.

Ronatio, Samuel; Adinugroho, Anung Tjahja. "Tanggung Jawab Nakhoda atas Keselamatan Muatan dalam Perspektif Hukum Pelayaran." *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum* Vol. 3, No. 1 (2018).

Rusianto, Agus. *Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: Prenada Media, 2020.

Sagala, FX. Tetuko Zlatoper Winanda. "Peran International Maritime Organization (IMO) Melalui Konvensi dalam Bidang Kemaritiman dalam Lalu Lintas Perdagangan Internasional di Wilayah Perairan Indonesia." *Selisik* Vol. 7, No. 2 (2021).

Sondakh, Gabriela Christie. "Kajian Yuridis Wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dalam Penegakan Tindak Pidana Pelayaran." *Lex Crimen* Vol. 10, No. 2 (2021).

Sunarso, Siswanto. *Viktimologi dalam Sistem Peradilan Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, 2012.

Sudarsono. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta, 2007.

Syamsuddin, Aziz. *Tindak Pidana Khusus*. Jakarta: Sinar Grafika, 2016.

Tina, Yulies Masriani. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, 2019.

Waleleng, Julia Rachel. "Sanksi Hukum Pencurian Ikan oleh Nelayan Asing di Wilayah Perairan RI Menurut Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut." *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Samratulangi* Vol. 13, No. 3 (2024).

Zulfahmi; Mukhlis. "Penerapan Sanksi Pidana terhadap Nakhoda Kapal Perikanan yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar." *Jurnal Ilmiah Bidang Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala* Vol. 2, No. 2 (2018).