

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 25A di sebutkan negara kesatuan republik indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya di tetapkan dengan Undang-Undang. Sebagai negara kepulauan (*Archipelagic State*), negara republik indonesia terletak pada posisi strategis antara dua Benua yaitu asia dan australia serta dua samudera pasifik dan samudera hindia. Posisi geografis negara republik indonesia yang berada di antara samudera hindia dan pasifik, menjadikan perairan indonesia sebagai salah satu jalur pelayaran Internasional penting di dunia.¹

Pentingnya keamanan wilayah laut negara republik indonesia karena, wilayah laut republik indonesia sebagai salah satu jalur pelayaran internasional. Yang telah lama menjadi perhatian dunia internasional khususnya negara-negara yang mengirimkan barang ekspornya melewati wilayah laut negara republik indonesia.² Adapun salah satu fungsi Laut merupakan sebagai jalur transportasi yang menghubungkan satu negara ke negara lainnya untuk berbagai macam kegiatan. Berdasarkan fungsi tersebut memiliki nilai ekonomi yang tinggi bagi negara kepulauan maka akan memungkinkan kejahatan terjadi di laut yang

¹ Pasal 25A Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

² Adyatma Eileen Rasyid, "Shortage Container Pada Pelaku Usaha Ekspor Selama Pandemi Covid-19 Di Terminal Petikemas Semarang" (Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2022). hlm 6.

mengancam keamanan pelayaran nasional maupun internasional serta berdampak kerugian ekonomi secara global.

Kondisi geografis negara republik indonesia tentunya membutuhkan politik hukum pemerintah, berupa aturan hukum yang bernuansa corak kemaritiman nasional, untuk mendorong perubahan kebijakan pemerintah yang cenderung berorientasi di wilayah daratan (*Continental Oriented*), dari pada di wilayah lautan (*Archipelago Oriented*).³ Undang-Undang Dasar Tahun 1945 Pasal 1 Ayat (3) di sebutkan negara indonesia adalah negara hukum. Berdasarkan penjelasan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 bahwa negara republik indonesia berdasarkan atas hukum (*Rechtstaat*) tidak berdasarkan kekuasaan belaka (*Machstaat*) maka pemerintah republik Indonesia tidak boleh melaksanakan pemerintahan dengan berdasarkan kekuasaan belaka tetapi haruslah berdasarkan aturan hukum yang berlaku di Indonesia.⁴

Pada zaman modern ini telah di keluarkan berbagai Peraturan tentang Kelautan, untuk mengukur jarak Laut dari wilayah Darat yang diberlakukan secara Internasional. Peraturan tentang Kelautan tersebut. Secara yuridis telah memberikan kepastian hukum yang di anut oleh hukum Internasional dan secara faktual memberikan peluang untuk memperluas kepentingan pengawasan di Laut oleh Negara Pantai.⁵ Karena, Negara Pantai yang semula hanya menganut batas Laut Teritorial sejauh 3 mil Laut yang kemudian, berkembang melalui Konvensi

³ Oksep Adhayanto, "Maritime Constitution," *Jurnal Selat* , Oktober 2014 Vol 2 No.1. hlm 139.

⁴ C.S.T Kansil dan Christine S.T Kansil, *Hukum Dan Tata Negara Republik Indonesia* (Jakarta: Rineka Cipta, 2002).hlm 90.

⁵ Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Aspek Hukum Wilayah Negara Indonesia* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012). hlm 47.

Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982), dan melalui kesepakatan antara negara pantai dengan bukan negara pantai bahwa, lebar laut teritorial maksimal 12 mil Laut.⁶

Negara Republik Indonesia adalah salah satu negara pantai yang memiliki kedaulatan di Laut Teritorial namun di laut ini negara-negara asing masih memiliki hak lintas damai. UNCLOS 1982 Pasal 17 di sebutkan seluruh Kapal baik kapal-kapal negara pantai maupun kapal-kapal bukan negara pantai mempunyai hak lintas damai laut teritorial. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia Pasal 2, berbunyi :⁷

- (1) Semua Kapal Asing dapat melaksanakan hak lintas damai melalui Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan untuk keperluan melintas dari satu bagian Laut Bebas atau Zona Ekonomi Eksklusif ke bagian lain Laut Bebas atau Zona Ekonomi Eksklusif tanpa, memasuki Perairan Pedalaman atau singgah di tempat berlabuh ditengah Laut, atau fasilitas Pelabuhan di luar Perairan Pedalaman untuk keperluan melintas dari Laut Bebas atau Zona Ekonomi Eksklusif untuk berlalu ke atau dari Perairan Pedalaman atau singgah ditempat berlabuh di tengah Laut, atau fasilitas pelabuhan di luar Perairan Pedalaman.
- (2) Pelaksanaan hak lintas damai sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1), dilakukan dengan menggunakan alur Laut yang lazim digunakan untuk pelayaran Internasional, dan dengan mengindahkan Pasal 11 serta, memperhatikan pedoman pelayaran yang dikeluarkan oleh Instansi yang berwenang di bidang keselamatan pelayaran.

Dalam perkembangan negara republik indonesia sebagai negara pantai di samping, berwenang membuat peraturan mengenai keselamatan pelayaran, dan lalu lintas laut juga dapat menetapkan alur laut serta skema pemisah lalu lintas laut. Meskipun demikian negara pantai dalam mengambil tindakan-tindakan

⁶ P.Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia* (Jakarta: Rineka Cipta, 2013). hlm 5.

⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

tersebut, harus memperhatikan persyaratan- persyaratan yang di tetapkan oleh hukum Internasional. Adapun, persyaratan-persyaratan antara lain :

1. Peraturan mengenai keselamatan pelayaran, dan lalu lintas di Laut harus sejalan dengan ketentuan-ketentuan hukum Internasional, yang di atur dalam konvensi-konvensi lainnya, dan rekomendasi organisasi Maritim Internasional.
2. Peraturan yang dibuat tidak boleh mengakibatkan terhalangnya lalu lintas Kapal Asing yang bersifat tidak merugikan, dan membedakan Kebangsaan Kapal, sebagaimana yang dimaksudkan dalam UNCLOS 1982 Pasal 24 Ayat (1).⁸

Berikut ini adalah dasar hukum untuk melakukan kegiatan di wilayah perairan pelabuhan yaitu:

1. UUNo.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Nomor 31 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
3. Permenhub No. 57 tahun 2020 tentang Perubahan Kedua atas PM 51 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, merupakan dasar hukum dalam pembentukan Indonesia Sea and Coast Guard. Amanat pembentukan Indonesia *Sea and Coast Guard* sudah bejalan selama 7 tahun sejak berlakunya Undang-Undang Pelayaran. Sampai saat ini realisasi pembentukan Indonesia *Sea and Coast Guard* belum terwujud, karena sampai saat ini belum di bentuk Peraturan Pelaksana tentang pembentukan *Sea And Coast*

⁸*Ibid*

Guard sebagaimana yang telah diamanatkan dalam Pasal 281 yang menyatakan bahwa: “Ketentuan lebih lanjut mengenai pembentukan serta organisasi dan tata kerja penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 diatur dengan Peraturan Pemerintah”. dan Pasal 352 yang menyatakan bahwa: “Penjagaan Laut dan Pantai harus sudah terbentuk paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku. Alternatif lain yang ditempuh oleh Pemerintah sampai saat ini dalam optimalisasi penegakan hukum di laut adalah penyempurnaan terhadap Bakorkamla yang sudah ada dengan inti peningkatan adalah prinsip koordinasi antar instansi dengan kewenangan dan perangkat yang dimiliki masing-masing instansi, perubahan organisasi dengan memasukkan instansi-instansi yang secara substansi dan kewenangan harus terlibat dalam Bakorkamla.

Pada tanggal 24 Januari 2021 pukul 05:00 WIB di wilayah Perairan Kalimantan, KN. Pulau Marore-322 milik bakamla mendeteksi dua buah kontak pada posisi 00000’48”S-107019’36”E. Selanjutnya di lakukan identifikasi secara visual bahwa, kontak tersebut adalah dua buah Kapal Tanker yang sedang melaksanakan *Ship to Ship* (alih muatan Kapal). Di mana Kapal MT. HRSE GT.163.660 berbendera Iran, sedang berlabuh (menurunkan jangkar Kapal) sedangkan, Kapal MT. FREYA GT.160.216 berbendera Panama sedang berhenti dengan sandar di lambung kanan Kapal MT.HORESE GT.163.660 berbendera Iran.⁹

⁹<https://www.bbc.com/indonesia/dunia-55761108>, di akses pukul 00:13 WIB, 12 Maret Tahun 2022.

Tindakan selanjutnya adalah di lakukan pemeriksaan kapal pada posisi 00009'00"S - 107010'30"E. Berdasarkan hasil pemeriksaan bahwa di duga kedua Kapal berbendera Panama dan Iran tersebut melanggar Undang-Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran karena sedang melaksanakan kegiatan alih muatan secara ilegal, lego jangkar tanpa izin, tidak mengibarkan bendera kebangsaan, tidak mengaktifkan AIS (*Automatic Identification System*) serta menutupi nama kapal dengan kain. Dan kedua kapal berbendera Panama dan Iran tersebut di amankan, di kawal dan di legokan ke pelabuhan Batu Ampar Kota Batam.

Negara republik indonesia adalah negara hukum yang mana penegak hukum berperan penting dalam melakukan upaya penegakan hukum. Upaya penegakan hukum tersebut adalah kegiatan yang meliputi pengawasan terhadap penyimpangan hukum, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, pemeriksaan persidangan, pemidanaan atau putusan, dan pelaksanaan putusan. Dalam melakukan penegakan hukum, tindakan penyidikan adalah tahap awal yang akan menentukan suatu proses Peradilan pidana karena proses tersebut bertujuan untuk mendapatkan bukti maupun petunjuk tentang tindak pidana.¹⁰

Penegakan hukum pidana pelayaran adalah bersifat khusus sehingga di gunakan asas *Lex Spesialis Derogat Legi Generalis*. Yang meliputi terkait dengan hukum formal, pertanggungjawaban pidana serta instansi berwenang untuk melakukan penegakan hukum pidana pelayaran. kewenangan penyidikan pidana pelayaran di miliki oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Direktorat Perhubungan Laut, Kepolisian Republik Indonesia, dan Tentara Nasional Indonesia Angkatan

¹⁰ Barda Nawawi Arief, "Hukum Pidana Lanjutan" (Universitas Diponegoro, Semarang, 2012). hlm 88.

Laut. Hal tersebut, telah di atur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 282.

Asas teritorial adalah siapa pun yang melakukan tindak pidana di wilayah suatu negara tempat berlakunya peraturan hukum pidana maka tunduk terhadap peraturan hukum pidana tersebut. Asas ini berpatokan terhadap tempat ataupun wilayah sedangkan kewarganegaraan pelaku tindak pidana tidak di persoalkan.¹¹ Mengenai kasus Kapal Panama dan Iran di berlakukan asas teritorial. Sehingga peraturan hukum pidana negara republik indonesia di gunakan karena negara republik indonesia menganut asas tersebut sebagaimana yang di jelaskan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Pasal 2 di sebutkan peraturan hukum pidana Indonesia berlaku terhadap tiap-tiap orang yang di dalam wilayah Indonesia melakukan delik.

Tempat tindak pidana (*Locus Delicti*) dalam penegakan hukum pidana, adalah kriteria yang pertama maupun utama karena Pengadilan Negeri berwenang untuk mengadili setiap perkara pidana yang terjadi di daerah hukumnya.¹² Hal ini di tegaskan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana Pasal 84 Ayat (1) di sebutkan pengadilan negeri berwenang mengadili segala perkara mengenai tindak pidana yang di lakukan dalam daerah hukumnya. Maka, terkait kasus Kapal asal Panama dan Iran seharusnya di serahkan kepada Instansi penegak hukum di Kalimantan karena kasus Kapal tersebut terjadi di Perairan Kalimantan, bukan di Perairan Batam. Kewenangan Badan Keamanan Laut dalam pelaksanaan hanya bersifat koordinator keamanan laut. Berdasarkan

¹¹ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta: Rineka Cipta, 2008). hlm 64.

¹² M.Yahya Harahap, *Pembahasan Masalah Dan Penerapan KUHP* (Jakarta: Sinar Grafika, 2010). hlm 96-97.

Pasal 61 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan Menyebutkan bahwa tugas Badan Keamanan Laut Adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia sedangkan menurut Perpres Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut Bakamla memiliki tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.¹³

Tindakan penahanan adalah bagian yang dalam proses penyidikan dengan mempertingkan potensi unsur objektif (Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana Pasal 21 Ayat (4) A), dan potensi unsur subjektif (Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana Pasal 21 Ayat (1). Mengenai tindakan Instansi penegakan hukum terhadap Kapal berbendera Panama dan Iran, dengan membawa Kapal untuk di legokan ke Pelabuhan Batu Ampar Kota Batam, perlu memperhatikan pada saat pemeriksaan di Laut terhadap kedua Kapal berbendera Panama dan Iran tersebut telah terpenuhinya unsur subjektif, dan unsur objektif untuk membantu proses penyidikan yang yang di lakukan oleh penyidik.

Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Kantor KSOP Khusus Batam bersama Pangkalan PLP Tanjung Uban dan Bea Cukai berhasil mengamankan 4 (empat) kapal. Hal tersebut terjadi saat tengah melaksanakan patroli bersama penegakan hukum terhadap kapal-kapal yang melanggar aturan melaksanakan kegiatan tanpa izin dari Syahbandar dan juga berpotensi hilangnya Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) akibat dari

¹³ Pasal 61 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

kegiatan-kegiatan *illegal* (tanpa izin) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam dan pangkalan PLP Tanjunguban mengamankan kapal tugboat berbendera Singapura dan Kapal Tanker berbendera Malaysia . Saat diamankan, kapal tersebut tengah melakukan kegiatan *Ship to Ship* tanpa izin, di perairan Kota Batam dan tanpa adanya dokumen perizinan yang lengkap.¹⁴

Kapal selanjutnya yang di amankan adalah TB. AN RONG berbendera Singapura GT. 863 yang diperiksa pada tanggal 02 Maret 2022 oleh kapal patroli milik pangkalan PLP Tanjung Uban KN. KALIMASADHA - P.115 di duga melanggar Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (melakukan kegiatan tanpa izin).

Selanjutnya, kapal yang berhasil di amankan adalah Kapal Tanker MT. TUTUK berbendera Indonesia GT. 7463 dan Kapal Tanker MT. LYNX SATU berbendera Malaysia GT. 7358 yang di periksa pada tanggal 04 s/d 05 Maret 2022 oleh kapal patroli milik Pangkalan PLP Tanjung Uban KN KALIMASADHA P.115, Kapal Patroli Bea Cukai 1001 dan 15028 serta Kapal Patroli KN P. 376. Kapal melakukan kegiatan STS (*Ship to Ship*) tanpa izin.

Adapun kasus pidana pelayaran alih muat kapal tanpa izin di wilayah hukum kantor KSOP khusus Batam.

¹⁴<https://hubla.dephub.go.id/uppsasio/page/news/read/11385/kemenhub-amankan-3-kapal-asing-dan-1-kapal-berbendera-indonesia-yang-beraktivitas-ilegal-di-wilayah-perairan---batam> diakses pada tanggal 10 Maret 2023 Pada Jam 23:00 WIB.

Tabel 1.1 Jumlah Kasus Pidana Pelayaran Tahun 2021-2023 Di Kantor KSOP Batam.

No	Tahun	Kasus Sudah Diputus di Pengadilan	Kasus Belum Diputus di Pengadilan	Jumlah
1.	2021	1	1	2
2.	2022	4	1	5
3.	2023	1	-	1
Jumlah				8

(sumber Kantor KSOP Batam)

Berdasarkan tabel di atas bahwa jumlah kasus tindak pidana alih muat tanpa izin di kantor KSOP Batam berjumlah 8 Kasus. Pada tahun 2021 terdapat 1 Kasus yang telah di putus di Pengadilan Negeri Batam. Kemudian pada tahun 2022 terdapat 5 kasus dengan 4 kasus yang sudah di putus di Pengadilan Negeri Batam dan 1 kasus yang belum melalui putusan Pengadilan Negeri Batam. Sedangkan di Tahun 2023 memiliki 1 kasus yang telah di putus Pengadilan Negeri Batam.

Berdasarkan permasalahan di atas dapat di lihat bahwa banyak terdapat kapal alih muat tanpa izin di laut. Sehingga jika di lihat banyak nya kapal tersebut yang alih muat tanpa izin. Maka seharusnya pihak penegak hukum lebih memberikan efek jera sehingga dapat berkurang nya kapal yang melakukan alih muat tanpa izin di laut. Akan tetapi kiranya perlu di perhatikan hal-hal yang menjadi bagaimana faktor penghambat terhadap penegakan hukum terhadap kapal yang melakukan alih muat tanpa izin di laut yang di lakukan kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan batam. Oleh karena itu berdasarkan uraian yang telah di

kemukakan di atas, melalui permasalahan tersebut penulis tertarik untuk mengkaji dan mengangkat judul **“Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Melakukan Alih Muat Tanpa Izin di Laut Wilayah KSOP Khusus Batam”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka Penulis menetapkan dua rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Melakukan Alih Muat Tanpa Izin di Laut Wilayah KSOP Khusus Batam?
2. Bagaimana Hambatan dalam Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Melakukan Alih Muat Tanpa Izin Di Laut Wilayah KSOP Khusus Batam?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Melakukan Alih Muat Tanpa Izin di Laut Wilayah KSOP Khusus Batam.
2. Untuk mengetahui Bagaimana Hambatan dalam Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Melakukan Alih Muat Tanpa Izin Di Laut Wilayah KSOP Khusus Batam.

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun penelitian ini terdiri dari manfaat secara teoritis dan manfaat secara praktis:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini di harapkan dapat menjadi bahan kajian ilmu pengetahuan hukum khususnya, Di dalam Hukum Pidana untuk menjelaskan tentang penegakan hukum terhadap Kapal Asing yang melakukan alih secara ilegal.

1.4.2 Manfaat Praktis

Adapun manfaat yang ingin diperoleh melalui penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Memperoleh wawasan penulis dalam lingkup hukum Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Melakukan Alih Muat Tanpa Izin di Laut Wilayah KSOP Khusus Batam.
- b. Sebagai bahan informasi bagi masyarakat, akademisi, dan instansi terkait berkaitan dengan Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Melakukan Alih Muat Tanpa Izin di Laut Wilayah KSOP Khusus Batam.
- c. Sebagai bahan referensi bahan bacaan dan sumber data acuan bagi peneliti yang berhubungan dengan Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Melakukan Alih Muat Tanpa Izin di Laut Wilayah KSOP Khusus Batam.