

**ANALISIS YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP
NAKHODA YANG BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
(Studi Putusan Pengadilan Negeri Palembang No. 52/Pid.B/2024/PN Plg)**

Andri Eko Priono

Progam Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Terbuka

Correspondence		
Email: 043321015@ecampus.ut.ac.id	No. Telp:	
Published 27 April 2025	Published 30 April 2025	Published 1 Mei 2025

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mengkaji pengaturan kewajiban SPB dalam perspektif hukum pelayaran dan menganalisis putusan hakim terkait pertanggungjawaban pidana terhadap Nakhoda yang berlayar tanpa SPB pada kasus Putusan PN Palembang Nomor 52/Pid.B/2024/PN Plg apakah sudah sesuai dengan UU Pelayaran. Metode penelitian ini adalah yuridis normatif. Hasil penelitian ini menemukan bahwa SPB diatur dalam UU Pelayaran, PP No 31 Tahun 2021, dan Permenhub No PM 82 Tahun 2014. Pengaturan pertanggungjawaban pidana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar diatur pada Pasal 323 ayat (1) UU Pelayaran, yaitu ancaman pidana penjara paling lama lima tahun dan denda paling banyak enam ratus juta rupiah. Bentuk pemidanaan terhadap Nakhoda yang berlayar tanpa SPB pada kasus putusan penelitian ini adalah sesuai dengan ketentuan UU Pelayaran, yaitu pidana penjara dan pidana denda. Dalam kasus penelitian ini, hakim PN Palembang memberikan putusan pemidanaan terhadap Nakhoda yang berlayar tanpa SPB dengan hukuman penjara satu tahun enam bulan dan denda lima juta rupiah, subsidair tiga bulan penjara.

Kata Kunci: *putusan, pidana, hakim, nakhoda, surat persetujuan berlayar.*

PENDAHULUAN

Transportasi di pelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim merupakan bagian dari pelayaran yang merupakan satu kesatuan sistem (*vide* Pasal 1 angka 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, selanjutnya disingkat UU Pelayaran). Mandala *et.al*, (2016) menyatakan bahwa “sistem pelayaran nasional diperlukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, mengembangkan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara” (p.248). Kapal sebagai sarana pelayaran mempunyai peran sangat penting bagi angkutan laut.

Kapal adalah alat angkut utama antar pulau dalam membawa barang, karena biayanya jauh lebih murah dibandingkan dengan angkutan lainnya, selain itu kuantitas yang diangkut jauh lebih banyak daripada alat transportasi lainnya, serta memungkinkan menjangkau area-area terpencil yang jarang dijangkau oleh angkutan umum lain. Mengingat fungsi kapal sebagai alat angkut (alat angkut) dan untuk barang dan penumpang, maka kondisi kapal yang menyediakan jasa angkutan laut harus mengutamakan aspek-aspek yang berkaitan dengan keselamatan maritim untuk meminimalisir resiko kecelakaan di laut. menyebabkan hilangnya nyawa dan harta benda serta pencemaran lingkungan laut (*vide* Pasal 1 angka 32 UU Pelayaran).

Syahbandar harus menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (selanjutnya disingkat SPB) kepada kapal-kapal yang hendak berlayar untuk mengangkut penumpang atau barang ke dalam atau ke luar pelabuhan (Widodo *et.al*, 2021). Menteri menunjuk Syahbandar sebagai pejabat pelabuhan dengan kewenangan tertinggi untuk melaksanakan dan mengawasi jaminan keselamatan dan keamanan pelayaran (*vide* Pasal 1 angka 56 UU Pelayaran). Untuk mendapatkan izin berlayar, setiap kapal memiliki kewajiban dalam pemenuhan persyaratan laik laut dan kewajiban lainnya (*vide* Pasal 2 ayat (2) Permenhub No 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan SPB).

Kewajiban SPB bagi Nakhoda telah diatur dalam UU Pelayaran dan dikenakan sanksi pemidanaan, namun tetap saja masih ada Nakhoda-Nakhoda kapal yang tidak mematuhi regulasi tersebut. Contohnya sebagaimana pada kasus di wilayah Pengadilan Negeri (selanjutnya disingkat PN) Palembang, pada 15 September 2023, Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip berlayar menakhodai kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224 untuk mengisi BBM dari Pantai Stress Batam menuju ke Kota Palembang tanpa memiliki SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar

Ketidakpatuhan terhadap kewajiban SPB bagi Nakhoda tersebut jelas merupakan pengabaian peraturan hukum yang dapat menyebabkan risiko keselamatan di laut. Meskipun beberapa nakhoda terhadap pelanggaran kewajiban SPB tertangkap kemudian telah diadili dan dihukum, namun masih banyak yang lain tidak terkena hukum, insiden seperti di atas sering terjadi (Fakhrurrozi, 2020). Abdillah & Nurbaiti (2023) dalam penelitiannya memaparkan bahwa “terdapat berbagai alasan mengapa nakhoda kapal tidak memenuhi kewajiban hukumnya terkait SPB, beberapa alasan tersebut mencakup kurangnya pengawasan terhadap peraturan keselamatan pelayaran dan faktor internal terkait penggunaan operasional kapal, yang dapat berdampak pada keselamatan pelayaran” (p.83).

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan kewajiban memiliki Surat Persetujuan Berlayar bagi nakhoda dalam perspektif hukum pelayaran, dan apakah Putusan PN Palembang Nomor 52/Pid.B/2024/PN Plg terkait pertanggungjawaban pidana terhadap Nakhoda yang berlayar tanpa SPB telah sesuai dengan UU Pelayaran.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif. Penulis akan menggunakan pendekatan kasus dan konseptual untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Pada pendekatan kasus, yang perlu dianalisis adalah pertimbangan hukum Hakim, yaitu alasan-alasan hukum yang digunakan oleh hakim dalam melakukan putusan (Marzuki, 2017). Menurut Marzuki (2017) “pendekatan konseptual dilakukan manakala peneliti tidak beranjak dari aturan hukum yang ada” (p.137). Oleh sebab itu, penulis akan membangun argumentasi hukum berdasarkan konsep hukum tersebut untuk menganalisis isu pertanggungjawaban pidana nakhoda yang berlayar tanpa SPB dalam kasus yang terkait dengan putusan yang sedang dipelajari. Spesifikasi penelitian deskriptif digunakan dalam penelitian ini dengan maksud untuk memberikan gambaran atau penjelasan yang konkrit tentang penelitian ini. Dalam penelitian ini, metode pengumpulan data adalah pencarian literatur dari karya-karya dan dokumen-dokumen yang relevan yang diterbitkan sebelumnya. Metode analisis penelitian menggunakan metode analisis deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Kewajiban SPB Dalam Perspektif Hukum Pelayaran

Terdapat beberapa peraturan perundang-undangan terkait pelayaran yang menjadi landasan hukum penerbitan SPB, antara lain Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 169 ayat (1) PP No 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, dan Permenhub No PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan SPB. Syahbandar menerbitkan SPB, yang sifatnya sebagai dokumen negara, kepada setiap kapal yang hendak berlayar. Tindakan pengawasan yang dilakukan Syahbandar terhadap kapal-kapal yang akan berlayar melalui surat pernyataan Nakhoda adalah dengan diterbitkannya SPB. Surat pernyataan Nakhoda adalah pernyataan dari nakhoda yang menyatakan bahwa kapal, barang dan awak kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan navigasi dan perlindungan lingkungan laut di pelabuhan tujuan.

Pejabat kesyahbandaran melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal sebelum SPB atau *port clearance* diterbitkan dan melakukan pengecekan terhadap kapal

sebelum dinyatakan dengan layak berlayar. Setelah itu, SPB atau *port clearance* dapat diterbitkan untuk kapal yang telah melakukan bongkar muat barang ataupun menaikkan dan menurunkan penumpang, serta siap untuk berangkat meninggalkan pelabuhan (Amiruddin *et.al*, 2019).

Kapal yang hendak melakukan pelayaran berkewajiban memiliki SPB yang diterbitkan oleh Syahbandar (*vide* Pasal 219 ayat (1) UU Pelayaran). SPB yang dalam kelaziman internasional disebut *port clearance* diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya (*vide* Penjelasan Pasal 219 ayat (1) UU Pelayaran). Apabila pemilik atau nahkoda kapal hendak mengajukan SPB maka hal utama yang perlu diajukan ialah surat-surat yang berkaitan dengan keselamatan kapal (Ibrahim & Lestari, 2019).

SPB menjadi tidak sah apabila kapal tidak segera berlayar meninggalkan pelabuhan dalam waktu 24 jam setelah SPB diterbitkan oleh syahbandar (*vide* Pasal 219 ayat (2) UU Pelayaran). Pasal 219 ayat (3) UU Pelayaran menyatakan bahwa SPB tidak akan diberikan atau dicabut apabila melakukan pelanggaran sebagai berikut:

- 1) Pasal 44 mengenai transportasi terhadap barang yang sifatnya khusus dan barang sifatnya berbahaya;
- 2) Pasal 117 ayat (2) mengenai kelaiklautan kapal;
- 3) Pasal 125 ayat (2) mengenai Kapal yang akan direnovasi harus dibangun sesuai dengan gambar desain dan informasi yang disetujui oleh Menteri.;
- 4) Pasal 130 ayat (1) mengenai kewajiban pemeliharaan kapal;
- 5) Pasal 134 ayat (1) mengenai persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran;
- 6) Pasal 135 mengenai persyaratan kompetensi dan kualifikasi awak kapal sejalan dengan peraturan nasional dan internasional;
- 7) Pasal 149 ayat (2) mengenai peti kemas dan prosedur pengangkutan, penempatan, dan pemadatan kontainer harus memenuhi syarat terhadap keselamatan yang terkait dengan kapal;
- 8) Pasal 169 ayat (1) mengenai persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran kapal harus dipenuhi oleh pemilik atau operator kapal dengan jenis dan ukuran tertentu;
- 9) Pasal 213 ayat (2) mengenai setelah kapal tiba di pelabuhan, harus segera menyerahkan surat, dokumen, dan izin kapal kepada Syahbandar untuk dilakukan pemeriksaan.;
 atau
- 10) Pasal 215 mengenai untuk menjamin kelancaran operasional kapal dan operasional di pelabuhan, dimana kapal yang masuk ke pelabuhan, tetap di pelabuhan, kemudian apabila keluar pelabuhan harus mematuhi ketentuan dan peraturan Syahbandar.

Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran Syahbandar. Syahbandar dapat membatalkan jadwal berangkat kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi kewajiban persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca (*vide* Pasal 219 ayat (4) UU Pelayaran). Syahbandar yang menerbitkan SPB dapat menunjuk Pejabat dan/atau Petugas yang memiliki kompetensi di bidang kesyahbandaran (*vide* Pasal 6 Permenhub No PM 82 Tahun 2014).

Pengaturan pertanggungjawaban pidana terhadap Nakhoda terkait SPB diatur dalam Pasal 323 UU Pelayaran. Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar diancam sanksi pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah) (*vide* Pasal 323 ayat (1) UU Pelayaran). Jika perbuatan tersebut dapat berakibat pada hilangnya harta benda, maka bentuk pertanggungjawabannya dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) (*vide* Pasal 323 ayat (2) UU Pelayaran). Jika perbuatan tersebut mengakibatkan kematian, maka pelaku dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah) (*vide* Pasal 323 ayat (3) UU Pelayaran).

Analisis Putusan PN Palembang Nomor 52/Pid.B/2024/PN Plg

Kasus ini bermula pada sejak bulan Juli 2023, Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip bekerja sebagai Nakhoda kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224 milik Saksi Muslimin. Selanjutnya pada hari Minggu tanggal 10 September 2023 sekira pukul 07.00 WIB, Terdakwa berangkat berlayar menakhodai kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224 untuk mengisi BBM dari Pantai Stress Batam menuju ke Kota Palembang dengan 5 (lima) orang Anak Buah Kapal (ABK) yaitu Saksi Sayuti sebagai Chief Officer dan Cincu kapal, Saksi Erwani sebagai Penjaga Mesin, Saksi M. Iqbal sebagai Juru Mudi dan Juru Masak yaitu Sdr. Lot Toding, dan Sdr. Amran. Pada hari Rabu tanggal 13 September 2023 kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224 tiba di Dermaga Jetty Saiful Anwar Pulau Gading Kali Berau, Kecamatan Bayung Lincir, Kabupaten Musi Banyuasin, Provinsi Sumatera Selatan untuk melakukan kegiatan pengisian BBM jenis solar olahan dari kendaraan truk tangki modifikasi ke kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224.

Pada hari Jum'at tanggal 15 September 2023 sekira pukul 20.30 WIB, anggota Tim Satgas Bima-23 dan Tim F1QR Lanal Palembang melakukan pemeriksaan dan didapati bahwa kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224 berlayar tanpa memiliki dokumen kapal berupa Surat Persetujuan Berlayar, tidak memiliki dokumen/manifest muatan dan tidak laik laut karena material dan kontruksi kapal yang sudah banyak berkarat dan rusak di semua bagian bangunan kapal, lambung kapal, tutup palka (tutup lubang tangki kapal), tidak memiliki sertifikat keselamatan kapal, dan tidak memiliki KKM yaitu salah satu ABK yang tidak memiliki kompetensi sebagai Pelaut. Pada hari Sabtu tanggal 16 September 2023 sekira pukul 15.45 Wib anggota Tim Satgas Bima-23 dan Tim F1QR Lanal Palembang membawa kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224 menuju Dermaga Binptmar TNI Al 1 Ilir Palembang. Selanjutnya pada hari Selasa tanggal 14 November 2023, Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip ditangkap oleh Penyidik Lanal Palembang.

Perbuatan Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip didakwa oleh Jaksa Penuntut Umum dengan dakwaan alternatif yaitu dakwaan alternatif Kesatu melanggar Pasal 323 ayat (1) jo Pasal 219 ayat (1) UU Pelayaran dan dakwaan alternatif Kedua melanggar Pasal 302 ayat (1) jo Pasal 117 ayat (2) UU Pelayaran. Pada intinya Jaksa Penuntut Umum memberikan tuntutan sebagai berikut:

- 1) Menyatakan Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip, bersalah melakukan tindak pidana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana Pasal 323 ayat (1) UU Pelayaran.
- 2) Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip berupa pidana penjara selama 2 (dua) Tahun dan denda sebesar Rp. 37.500.000,00 (tiga puluh tujuh juta lima ratus ribu rupiah) subsidair 3 (tiga) bulan kurungan, dikurangi masa penangkapan dan penahanan dengan yang telah dijalani dengan perintah agar Terdakwa tetap ditahan;
- 3) Membebankan biaya perkara sebesar Rp.5.000,00 (lima ribu rupiah) kepada Terdakwa.

Hakim pada Putusan PN Palembang Nomor 52/Pid.B/2024/PN Plg memberikan putusan:

- 1) Menyatakan Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip terbukti melakukan kejahatan pidana "Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar" sebagaimana dakwaan alternatif Kesatu Jaksa Penuntut Umum;
- 2) Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip tersebut dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan denda sebanyak Rp.50.000,000,00 (lima puluh juta rupiah) subsidair pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan;
- 3) Menetapkan untuk mengurangi pidana yang dijatuhkan kepada Terdakwa dengan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani oleh Terdakwa;
- 4) Memutuskan agar Terdakwa tetap ditahan;

- 5) Memutuskan agar Terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp. 5.000,00 (lima ribu rupiah).

Penulis dalam kasus ini, sependapat dengan Putusan Hakim pada kasus penelitian. Seseorang dapat dipertanggungjawabkan secara pidana apabila ia melakukan perbuatan yang melanggar hukum, karena asas legalitas merupakan dasar adanya suatu kejahatan dan suatu kejahatan dapat dipidana berdasarkan kesalahannya (Huda, 2015). Intinya, pertanggungjawaban pidana adalah mekanisme yang dirancang untuk menanggapi tindakan yang disepakati yang dilanggar. Konsep pertanggungjawaban pidana tidak hanya berkaitan dengan masalah hukum, tetapi juga dengan moral umum atau nilai-nilai dekadensi yang dianut oleh masyarakat atau kelompok sosial—dalam hal ini administrasi peradilan digunakan untuk mencapai pertanggungjawaban pidana (Amrani & Ali, 2015).

Jika seseorang melakukan kejahatan, maka ia dapat dimintai pertanggungjawaban atau dijatuhi hukuman pidana (Saleh, 2019). Sebagaimana dalam kasus tersebut, Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip, sebagai seorang nahkoda terbukti melakukan tindak pidana sebagaimana dakwaan Jaksa. Untuk menentukan hukuman terhadap Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip, maka hakim harus memeriksa dan menunjukkan bukti bahwa untuk mengaitkan pelaku dengan perbuatannya dalam konteks pertanggungjawaban pidana pelaku atas perbuatannya dalam kriteria sebagai berikut (Kanter & Sianturi, 2018):

- 1) Subyek pelaku harus sesuai dengan rumusan UU;
- 2) Adanya kesalahan pelaku;
- 3) Perbuatan pelaku mengarah pada sifat melawan hukum;
- 4) Terdapat undang-undang yang melarang dan mengancam dengan pidana terhadap Perbuatan pelaku;
- 5) Kesesuaian terhadap tempat, waktu serta keadaan-keadaan saat pelaku melakukan perbuatannya sebagaimana yang telah dirumuskan dalam ketentuan peraturan Undang-Undang.

Terkait kasus penelitian, majelis Hakim PN Palembang memilih langsung dakwaan alternatif Pertama yaitu Pasal 323 ayat (1) jo Pasal 219 ayat (1) UU Pelayaran yang unsur-unsurnya adalah sebagai berikut 1). Nahkoda; 2). Berlayar tanpa memiliki SPB yang diterbitkan oleh Syahbandar. Terhadap unsur-unsur tersebut Hakim PN Palembang mempertimbangkan:

Pertama, unsur Nahkoda. Nahkoda menurut Pasal 1 angka 41 UU Pelayaran merupakan pemimpin tertinggi di Kapal, serta memiliki wewenang dan tanggungjawab tertentu sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran. Nakhoda adalah pimpinan tertinggi kapal yang keselamatan kapal, awak kapal dan barang-barang yang ada di kapal merupakan tanggungjawabnya. Nakhoda sebagai Kapten kapal dapat mengambil semua tindakan yang dapat menyelamatkan kapal dari kecelakaan. Oleh karena itu, nakhoda harus memiliki kualifikasi dan keahlian yang dapat diandalkan untuk dimintai pertanggungjawaban berdasarkan hukum yang berlaku (Badaruddin, Renggong & Hamid, 2021).

Majelis Hakim PN Palembang menimbang, bahwa pengertian unsur Nakhoda jika dikaitkan dengan perkara ini dapat diartikan bahwa Nakhoda adalah subyek hukum yang didakwa sebagai pelaku tindak pidana yaitu Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip selaku Nakhoda kapal telah melayarkan kapal kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224. Dimana dalam perkara ini Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip adalah subyek hukum yang identitasnya sebagaimana dinyatakan dalam surat dakwaan dan telah pula dibenarkan oleh Terdakwa sehingga tidak terjadi *error in persona* dalam perkara ini.

Menurut Kanter & Sianturi (2018) “subyek tersebut juga harus memenuhi syarat-syarat sebelum hukuman pidana dapat dijatuhkan, bahwa orang yang melakukan perbuatan pidana itu patut dipersalahkan atau bertanggung jawab, dengan demikian orang tersebut dapat dianggap bertanggung jawab atas perbuatannya atau bila dilihat dari sudut pandangnya

perbuatannya, sehingga dianggap dapat bertanggung jawab.” (p.102). Berdasarkan pertimbangan Hakim, kriteria Nakhoda telah terbukti pada diri Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip, sehingga unsur ini telah terpenuhi menurut hukum.

Kedua, unsur yang berlayar tanpa memiliki SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Berdasarkan fakta-fakta yang diperoleh di persidangan berdasarkan keterangan saksi, serta didukung oleh keterangan ahli yang saling bersesuaian serta dihubungkan dengan barang bukti, bahwa sejak bulan Juli 2023 Terdakwa bekerja sebagai Nakhoda kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224 milik Saksi Muslimin. Majelis Hakim menimbang bahwa pada hari Jum'at tanggal 15 September 2023 sekira pukul 20.30 WIB, anggota Tim Satgas Bima-23 dan Tim F1QR Lanal Palembang melakukan pemeriksaan dan didapati bahwa kapal KMT No 18 Eikou Maru GT 224 berlayar tanpa memiliki dokumen kapal berupa SPB, tidak memiliki dokumen/manifest muatan dan tidak laik laut karena material dan konstruksi kapal yang sudah banyak berkarat dan rusak di semua bagian bangunan kapal, lambung kapal, tutup palka (tutup lubang tangki kapal), tidak memiliki sertifikat keselamatan kapal, dan tidak memiliki KKM yaitu salah satu ABK yang tidak memiliki kompetensi sebagai Pelaut. Hal ini dengan demikian menunjukkan bahwa unsur kedua telah terpenuhi dan terbukti menurut hukum.

Berdasarkan paparan tersebut, maka seluruh unsur dalam Pasal 323 ayat (1) jo Pasal 219 ayat (1) UU Pelayaran telah terpenuhi dan terbukti menurut hukum, oleh sebab itu Terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan kepadanya. Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip harus menyadari sepenuhnya kewajibannya sebagai seorang nakhoda, yang meliputi menjadi penanggung jawab awak kapal, muatan kapal. Dia juga memiliki wewenang untuk mengarahkan semua operasi selama pelayaran di atas kapal. Tidak ada langkah yang bisa diambil untuk melayarkan kapal, karena tidak memiliki SPB.

Terdakwa Imam Mustajid Bin M Akip dalam kedudukannya sebagai Nakhoda kapal seharusnya tidak dapat dituntut di Pengadilan Negeri Palembang dengan alasan *locus delicti*, atau tempat di mana pelanggaran itu dilakukan. Dalam hal ini terkait kompetensi kewenangan, maka Pengadilan Negeri berwenang mengadili perkara pidana yang dilakukan pada wilayah hukumnya (Harahap, 2015). *Locus delicti* dalam perkara tersebut berada di Dermaga Jetty Saiful Anwar Pulau Gading Kali Berau, Kecamatan Bayung Lincir, Kabupaten Musi Banyuasin, Provinsi Sumatera Selatan atau setidaknya pada suatu tempat yang masih termasuk dalam daerah Hukum PN Sekayu, namun oleh karena Saksi-Saksi lebih banyak berdomisili di Palembang, maka Pengadilan Negeri Palembang berwenang memeriksa dan mengadili perkara ini. Hal ini sebagaimana pengecualian asas *locus delicti* yang diatur pada Pasal 84 ayat (2) KUHAP yang menyatakan:

“Pengadilan negeri yang di dalam daerah hukumnya terdakwa bertempat tinggal, berdiam terakhir, di tempat ia diketemukan atau ditahan, hanya berwenang mengadili perkara terdakwa tersebut, apabila tempat kediaman sebagian besar saksi yang dipanggil lebih dekat pada tempat pengadilan negeri itu daripada tempat kedudukan pengadilan negeri yang di dalam daerahnya tindak pidana itu dilakukan.”

Pada kasus tersebut, tuntutan jaksa penuntut umum lebih ringan dari sanksi pidana Pasal 323 (1) UU Pelayaran. Jaksa hanya menuntut pidana penjara selama selama 2 (dua) tahun dikurangi masa penahanan dan denda sebesar Rp. 37.500.000,00 (tiga puluh tujuh juta lima ratus ribu rupiah) subsidair 3 (tiga) bulan penjara. Putusan Hakim PN Palembang pun lebih ringan daripada tuntutan Jaksa, yaitu penjara selama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan denda sebanyak Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) subsidair pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan.

Dalam perkara tersebut, sebagaimana Pasal 197 ayat (1) huruf f KUHAP, Hakim PN Palembang telah mempertimbangkan hal-hal yang memberatkan dan hal-hal yang meringankan, sehingga pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada Terdakwa harus

dianggap wajar dan adil. Putusan Hakim PN Palembang, telah memberikan suatu penjelasan bahwa Nakhoda kapal yang mengoperasikan kapal tanpa SPB jelas melanggar UU Pelayaran. Putusan Hakim PN Palembang terkait pertanggungjawaban pidana terhadap Nakhoda yang berlayar tanpa SPB telah sesuai dengan UU Pelayaran.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Landasan aturan SPB terdapat dalam beberapa peraturan perundang-undangan bidang pelayaran antara lain Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 169 ayat (1) PP No 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, dan Permenhub No PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan SPB. Syahbandar mengeluarkan SPB untuk setiap kapal yang berlayar (*vide* Pasal 219 ayat (1) UU Pelayaran). Pengaturan pertanggungjawaban pidana terhadap Nakhoda terkait SPB diatur dalam Pasal 323 UU Pelayaran. Pertanggungjawaban pidana bagi Nakhoda yang berlayar tanpa SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar diatur dalam Pasal 323 ayat (1) UU Pelayaran adalah pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun serta denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).

Bentuk pertanggungjawaban pidana terhadap Nakhoda yang berlayar tanpa SPB pada Putusan kasus penelitian sudah sesuai dengan ketentuan Pasal 323 ayat (1) UU Pelayaran, yaitu pidana penjara serta pidana denda. Pertanggungjawaban pidana terhadap Nakhoda yang berlayar tanpa SPB pada Putusan Hakim PN Palembang dalam kasus penelitian adalah penjara selama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan denda sebanyak Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) subsidair pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan.

Saran

Para Nakhoda kapal, sebaiknya menaati aturan ijin SPB di Indonesia saat hendak berlayar demi keselamatan dan keamanan pelayaran melalui solusi kelengkapan dokumen pelayaran. Pejabat Syahbandar diharapkan dapat menumbuhkembangkan pengetahuan hukum bidang pelayaran bagi masyarakat wilayahnya, khususnya bagi Nakhoda dan operator kapal dengan cara meningkatkan sosialisasi perijinan pelayaran dengan dibuatkan website atau aplikasi. Pemerintah diharapkan mengembangkan sarana dan prasarana demi mendukung kinerja pejabat dan pengawas serta meningkatkan kualitas penegakan hukum di bidang pelayaran untuk meminimalisir tindak pidana di bidang pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Amrani, H., & Ali, M. (2015). *Sistem Pertanggungjawaban Pidana*. Cetakan pertama. Jakarta: Rajawali Pers.
- Harahap, M. Y. (2015). *Pembahasan Permasalahan Dan Penerapan KUHAP: Penyidikan Dan Penuntutan*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Huda, C. (2015). *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan: Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Kanter, EY., dan SR Sianturi. (2018). *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Jakarta: Stora Grafika.
- Marzuki, P.M. (2017). *Penelitian Hukum*. Cetakan Keenam. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Saleh, R. (2019). *Perbuatan Pidana Dan Pertanggung jawaban Pidana*. Jakarta: Aksara Baru.

Artikel Jurnal:

- Abdillah, N.S., & Nurbaiti, S. (2023). Tanggung Jawab Pengangkut Atas Tenggelamnya Kapal (Analisis Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/01/I/MP.2020). *Reformasi Hukum Trisakti*. 5(1), 1-8. Doi: <https://doi.org/10.25105/refor.v5i1.16123>.
- Amiruddin, R.P., Tatawu, G., & Jafar, K. (2019). “Delegasi Wewenang dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)”. *Halu Oleo Legal Research*, 1(3), 382-396. DOI: <http://dx.doi.org/10.33772/holresch.v1i3.9874>.
- Badaruddin., Renggong, R., & Hamid, A.H. (2021). “Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar”. *Indonesian Journal of Legality of Law (IJLF)*, 3(2), 79-87. DOI: <https://doi.org/10.35965/ijlf.v3i2.645>.
- Fakhrurrozi. (2020). “Tanggung Jawab Pidana Bagi Nakhoda Kapal Yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar”. *Jurnal Juristic*, 1(3), Desember, <http://jurnal.untagsmg.ac.id/index.php/JRS/article/view/1844>.
- Ibrahim, R.S., & Lestari. C.R. (2019). “Peranan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Terhadap Keselamatan Kapal Penumpang (Suatu Penelitian Di Kota Banda Aceh)”. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Bidang Hukum Kenegaraan*, 3(1), 107-119. <http://jim.unsyiah.ac.id/kenegaraan/article/download/14897/6331>.
- Mandala, E., Setyadiharja, R., Jefri., Renaldi, R., & Mulyani, N. (2016). “Implementasi Kebijakan Tentang Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) (Studi Kasus di Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Kijang)”. *JIP (Jurnal Ilmu Pemerintahan) : Kajian Ilmu Pemerintahan Dan Politik Daerah*, 1(2), 247-264. DOI: <https://doi.org/10.24905/jip.1.2.2016.247-264>.
- Widodo, N.S., Lubis. L., & Yuliansyah. (2021). “Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Online Di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya”. *Jurnal Ilmiah Manajemen Publik dan Kebijakan Sosial*, 5(1), 1-16. DOI: <https://doi.org/10.25139/jmnegara.v5i1.3086>.

Peraturan dan Putusan:

- Undang-Undang Nomor 1 tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana (KUHP).
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP).
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
- Putusan Pengadilan Negeri Palembang Nomor 52/Pid.B/2024/PN Plg. <https://putusan3.mahkamahagung.go.id/direktori/putusan/zaeef09f574d49009c8d313031363035.html>.