

## **Analisis Yuridis Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Mt. Sea Tanker Ii di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Batam**

**Isnawati Azizatul Rahma\*, Ampuan Situmeang, Junimart Girsang**

Fakultas Hukum Universitas Internasional Batam

\*Correspondence: azizatulisnawati@gmail.com

**Abstrak.** Kapal MT. Sea Tanker II yang akan melakukan *docking* ke Surabaya, terhambat keberangkatannya dikarenakan tidak dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar Oleh Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, dengan alasan bahwa pihak *owner* MT. Sea Tanker II dilaporkan oleh pihak lain terkait kapal MT. Sea Tanker II di Polda Kepri. Kapal MT. Sea Tanker II sudah melaksanakan kewajibannya untuk membayar biaya jasa labuh, jasa tambat, jasa pandu *in*, dan jasa tunda *in*, serta melengkapi dokumen persyaratan untuk diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar tetapi KSOP Khusus Batam tidak bersedia menerbitkan SPB tersebut dengan alasan takut diperiksa oleh penyidik dari Polda Kepri. Tindakan yang dilakukan tersebut tidak sesuai dengan kewenangan KSOP yang terdapat pada pasal 207 dan 208 poin (g) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menuliskan bahwa KSOP hanya bisa menahan kapal dengan adanya perintah tertulis dari Pengadilan. Penelitian ini dilakukan merupakan penelitian hukum yaitu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip hukum, ataupun doktrin hukum demi menjawab isu hukum dan menganalisis putusan pengadilan.

**Kata Kunci :** MT. Sea Tanker II; Surat Persetujuan Berlayar; KSOP Khusus Batam

**Abstract.** *MT. Sea Tanker II, which was going to docking to Surabaya, was hampered by its departure due to the non-issuance of a Sailing Approval Letter by the KSOP Batam Region, on the grounds that the owner MT. Sea Tanker II was reported by other parties regarding MT. Sea Tanker II at the Riau Islands Police. MT. Sea Tanker II has carried out its obligations to pay the fees for anchoring services, mooring services, guide-in services, and delay-in services, as well as completing the required documents for the issuance of the Sailing Approval Letter, but the Special KSOP Batam Region is not willing to issue the SPB for fear of being investigated by investigators from the Regional Police. Riau Islands. The actions taken were not in accordance with the KSOP authority contained in articles 207 and 208 point (g) of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, which states that KSOP Batam Region can only detain ships with a written order from the Court. This research is a legal research, namely the process of finding legal rules, legal principles, or legal doctrine in order to answer legal issues and analyze court decisions.*

**Keywords:** *MT. Sea Tanker II; Port Clearance; KSOP Batam Region*

### **PENDAHULUAN**

Indonesia merupakan negara kepulauan dan juga bisa disebut sebagai negara maritim. Transportasi laut merupakan hal terpenting di dalam negara maritim dikarenakan luasnya perairan dan banyak sekali pulau. Angkutan laut berperan besar dalam membawa muatan berupa barang antar pulau baik itu berupa dunia perdagangan maupun hanya jalur perpindahan.<sup>1</sup> Kota Batam merupakan wilayah Indonesia yang langsung berbatasan dengan negara lain, sehingga di Kota Batam sangat banyak ditemui kapal- kapal berbendera negara asing, kapal- kapal asing tersebut ada yang melakukan kegiatan operasional maupun sedang dalam perbaikan di perusahaan galangan kapal. Kapal dipastikan beroperasi dengan layak dengan mengikuti standar operasi yang aman, lancar, dan terdapatnya upaya untuk mengawasi keselamatan kapal yang berpacu terhadap standar kelayakan untuk berlaut. Jika kapal tak dianggap memenuhi standar tersebut, maka kapal takkan mendapatkan izin melaut.

Peran serta pemerintah dalam hal pengawasan terhadap lalu lintas kapal berbendera asing maupun kapal berbendera Indonesia, terlihat dengan adanya Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas

---

<sup>1</sup> Adhitia Prastyo, Fadlan Fadlan, and Lia Fadjriani, Analisis Yuridis Terhadap Keberangkatan Kapal Penumpang Tanpa Adanya Surat Persetujuan Berlayar (Studi Penelitian Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam), *Zona Keadilan: Program Studi Ilmu Hukum (S1) Universitas Batam* 10, no. 3 (2020): 1–15.

Pelabuhan (KSOP) pada tiap-tiap wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, khususnya dalam kajian ini yaitu adanya Kantor KSOP Khusus Batam, yang secara langsung melakukan pengawasan terhadap kapal-kapal yang melintasi wilayah laut Negara Indonesia.<sup>2</sup>

Pengawasan yang dilakukan oleh KSOP digolongkan sudah baik, contohnya kapal yang akan bergerak labuh, sandar dan lainnya, KSOP melakukan tugasnya untuk mengawasi lalu lintas kapal tersebut, menjamin keselamatan kapal saat berlayar, dan akan mengecek apakah dokumen kapal masih berlaku atau perlu perubahan dan perpajakan. KSOP mempunyai aturan dan kewenangan yang harus dilaksanakan oleh perusahaan/ perorangan pemilik kapal, dengan saling kerjasama antara pemilik kapal dan syahbandar dalam menaati aturan yang berlaku, maka kapal tersebut akan berlayar dengan aman karena ada perlindungan berupa perlindungan hukum dari pemerintah dan KSOP.<sup>3</sup>

Menyikapi kasus yang akhir-akhir ini muncul di Kota Batam yaitu adanya permasalahan terkait perizinan kapal MT. Sea Tanker II yang menarik untuk dilakukan kajian, hal tersebut didasarkan pada fakta bahwa kapal MT. Sea Tanker II secara normatif dapat dikatakan kapal yang layak untuk melakukan kegiatan dibidang pelayaran, tetapi ketika kapal tersebut mengurus perizinan berupa dokumen pelayaran yaitu Surat Persetujuan Berlayar (SPB), justru mengalami berbagai macam kendala yang secara normatif kendala tersebut justru tidak ditemui di dalam ketentuan peraturan Perundang-undangan.

Sebelum dilakukannya pelayaran setiap kapal diperlukan SPB yang akan disahkan dan diterbitkan oleh KSOP supaya dapat berlayar sesuai dengan hal yang diinginkan. Syarat kelayakan kapal untuk berlayar ialah syarat paling utama dalam penerbitan SPB tersebut, jika sudah terbit SPB tersebut maka kapal dipersilahkan untuk berlayar dengan tujuan yang sudah ditentukan. Syarat yang diberikan demi terbitnya SPB didasari dengan kepastian hukum dan berkekuatan hukum.<sup>4</sup>

SPB dapat diberikan dan diterbitkan kepada pengguna/ pemilik kapal yang sudah memenuhi syarat terbitnya SPB diatur dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang selanjutnya disebut dengan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat pada pasal 222 bahwa secara normatif KSOP wajib memberikan pelayanan dalam hal penerbitan SPB, selain daripada itu KSOP juga diberi kewenangan untuk melakukan penahanan terhadap kapal dengan tidak menerbitkan SPB sesuai dengan ketentuan pasal 222 yaitu :

1. Syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis pengadilan;
2. Penahanan kapal berdasarkan pemerintah tertulis pengadilan yang dimaksudkan di ayat 1 ialah kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana maupun perkara perdata

Selanjutnya di pasal 117 menjelaskan bahwa kelayakan yang dimaksud diatas sebagai salah satu syarat kelayakan kapal ialah dengan adanya sertifikat dan surat kapal, dan 7 syarat lainnya ialah :

1. Mengenai tentang keselamatan kapal;
2. Dipastikan bahwa kapal tidak mencemari lautan atau menyebabkan pencemaran;
3. Anggota kapal;
4. Garis muatan kapal;
5. Kesehatan anggota yang berada di kapal;
6. Status hukum yang jelas dari kapal tersebut;
7. Terdapat management keselamatan kapal;
8. Adanya management keamanan kapal,
9. Kenavigasian kapal, jika navigasi kapal berjalan dengan baik maka sudah memenuhi persyaratan.

Hak serta wewenang syahbandar untuk menerbitkan SPB tertuang dalam Pasal 209 poin e UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal yang sudah memenuhi syarat dalam melaksanakan sejumlah upaya untuk mengurus permohonan diterbitkannya SPB tersebut akan menerima SPB yang syahbandar berikan. Lampiran surat permohonan tertulis yang akan diberikan kepada syahbandar yang menerbitkan SPB tersebut terdiri dari :

1. Surat yang menyatakan bahwa kapal sudah siap untuk berlayar

---

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Oktavia Budiawati and Cahya Fajar Budi Hartanto, Upaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Peningkatan Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar,” *Prosiding National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies* 2 2, no. 1 (2020): 90–105.

<sup>4</sup> *Ibid.*

2. Surat yang berisikan tentang pemenuhan kewajiban yang sudah ditaati oleh kapal yang akan berlayar tersebut.

Terpenuhnya kewajiban seperti contoh diatas ialah berupa bukti bayar jasa kepelabuhan, bukti bayar penerimaan uang kapal, bukti bayar navigasi, bukti bahwa sudah disetujui oleh bea cukai, bukti persetujuan dari imigrasi, bukti bahwa lolos karantina kesehatan, dan bukti bahwa lolos dalam karantina hewan dan tumbuhan. SPB sebelum diterbitkan maka pejabat syahbandar akan memverifikasi dokumen kapal tersebut terlebih dahulu dan akan mengecek kapal yang akan dinyatakan layak untuk di terbitkannya SPB untuk berlayar.<sup>5</sup>

Setelah terverifikasi dokumen dan kapal telah di cek atas kelayakannya maka SPB tersebut akan diberikan kepada kapal yang sudah siap untuk berlayar. Permenhub No. 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh KSOP pada saat kapal akan berlayar. Diberikannya wewenang kepada KSOP tertuang dalam Pasal 207 ayat 3 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ialah KSOP yang diangkat oleh Menteri sesudah terpenuhinya syarat kompetensi dalam bidang keselamatan serta keamanan pelayaran dan juga kesyahbandaran. Lembaga yang bertanggungjawab dan mempunyai kewenangan melaksanakan layanan di bidang pelayaran berada di kabupaten/ kota, khususnya dalam kajian ini adalah di kota Batam.<sup>6</sup>

## METODE

### 1. Pendekatan Penelitian

Pada penelitian dalam menerbitkan SPB terdapat pada UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menjadi suatu pendekatan dalam penelitian. *Statute Approach* ialah pendekatan Perundang-undangan yang digunakan dalam penelitian ini.

Di samping pendekatan perundang-undangan penulis pun memakai pendekatan putusan hakim yang merupakan sumber hukum yang dengan kekuatan hukum tetap. Pendekatan kasus pada penelitian hukum normatif ditujukan untuk mengkaji norma yang dilaksanakan dalam praktek hukum, perkara yang terjadi mempunyai makna empiris akan tetapi dalam penelitian hukum normatif, putusan hukum pada perkara terkait dikaji dan dianalisis supaya memberikan hasil untuk dijadikan tulisan.

### 2. Rancangan Kegiatan

Dengan berjalannya penelitian ini demi memberikan tulisan yang baik terkait penelitian ini penulis melakukan penganalisaan dan mencari refrensi selama 3 bulan yaitu di bulan Januari hingga Maret 2023.

### 3. Ruang Lingkup dan Objek

Dalam penelitian ini terdapat ruang lingkup penulisan yang terfokuskan pada penerbitan SPB oleh KSOP yang telah diatur melalui UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Berkaitan dengan adanya tugas dan wewenang KSOP dalam menjalankan tugasnya sudah diatur dalam UU tersebut.

### 4. Bahan dan Alat Utama

Penelitian yang akan peneliti lakukan adalah penelitian hukum normatif yakni suatu proses untuk mencari aturan hukum, berbagai prinsip ataupun doktrin hukum demi menjawab isu hukum yang dihadapi. Argumentasi, teori, ataupun konsep baru yang ditemukan melalui penelitian hukum adalah perspektif untuk menuntaskan permasalahan yang terjadi.<sup>7</sup>

Penelitian tersebut terbagi dalam tiga kategori yaitu bahan hukum Primer, Sekunder, dan Tersier ialah :

#### a. Primer

Bahan Hukum Primer terdapat aturan yang ditulis ialah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Nomor 84 Tahun 2018 tentang Jenis, Struktur, dan

---

<sup>5</sup> Nurul Aliatul, "Analisis Yuridis Terhadap Prosesn Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khsusu Batam," *Jurnal Syntax Fusion, Jurnal Nasional Indonesia* 33, no. 1 (2022): 1–12.

<sup>6</sup> Rahmy Paramitha Amiruddin, Guasman Tatawu, and Kamaruddin Jafar, "Delegasi Wewenang Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar ( SPB ) Delegation of Authority in Issuance of Sailing Approval Letter ( SPB )," *Halu Oleo Legal Research* 1, no. 3 (2019): 382–396.

<sup>7</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005, hlm.35

Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan serta Mekanisme Penetapan Tarif dan Jasa Kepelabuhanan dan Pelabuhan yang digunakan untuk melayani Angkutan Penyebrangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan SPB.

- b. Sekunder  
Penelitian hukum sekunder ialah penelitian yang memiliki sumber dari Buku, Artikel, Jurnal baik sudah di cetak maupun masih melalui online.
  - c. Tersier  
Penelitian Hukum Tersier masih berkaitan dengan bahan hukum premier dan sekunder. Bahan hukum ini terdiri dari situs internet dan media pendukung yang lainnya.<sup>8</sup>
5. Tempat  
Wadah dari penelitian ini ialah UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, aturan lain yang masih berhubungan dengan penelitian ini telah diatur dalam Peraturan Menteri.
6. Teknik Pengumpulan Data  
Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini ialah dengan studi putusan, artikel, dan berita yang sudah tersedia dan siap untuk dikaji menjadi sebuah penelitian. Analisa tersebut dikaji dalam Pasal 117 dan 222 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
7. Definisi Operasional Variabel Penelitian  
Definisi operasional variabel penelitian ialah penjelasan mengenai istilah yang terdapat pada judul penelitian, oleh karena itu definisi istilah tersebut berupa :
- a. Analisis  
Analisis ialah kegiatan untuk memeriksa atau menyelidiki peristiwa melalui data guna untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya.
  - b. Yuridis  
Yuridis ialah suatu hal yang harus mempunyai arti hukum yang diakui sah oleh pemerintah.
  - c. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)  
SPB ialah dokumen yang dikeluarkan oleh kantor Kesyahbandaran kepada kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan, SPB diterbitkan apabila kapal telah memenuhi syarat untuk berlayar.
  - d. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (Syahbandar)  
KSOP ialah unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan.
8. Teknik Analisis  
Penelitian normatif yang mengacu pada UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dibuat dengan tulisan yang masuk akal, mudah dibaca, dan efisien untuk memudahkan pembaca memahami analisis tersebut.  
Dengan demikian, terdapat pada penulisan penelitian ini memberikan penjelasan tentang penerbitan SPB yang dimuat sesuai dengan data yang diperoleh dan memberikan penjelasan mengenai kendala yang dialami oleh pemilik kapal tersebut.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Dasar Hukum Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam tidak Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada MT. Sea Tanker II

Pelabuhan di Indonesia akan menentukan tarif pelayanan sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 84 Tahun 2018 tentang Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan disebutkan bahwa tarif pelayaran jasa kapal yang sedang menjalankan kegiatan angkutan laut di wilayah Indonesia, baik kapal yang berbendera Indonesia maupun kapal yang berbendera asing dikenakan tarif pelabuhan yang berupa mata uang Indonesia (Rp.), dengan penjelasan bahwa kapal yang berbendera asing tarif perhitungan pelayanan jasa kepelabuhanan dihitung berdasarkan kurs dolar pada saat itu. Berdasarkan jenis tarif jasa kepelabuhanan yang ada di Indonesia meliputi :

1. Tarif Labuh, tarif yang diberikan kepada kapal apabila memasuki daerah perairan pelabuhan selama jangka waktu yang telah ditentukan. Tarif labuh ditentukan berdasarkan isi dalam GRT/ 15

---

<sup>8</sup> *Ibid.* hlm.171-172.

- Hari untuk peningkatan *frekuensi* kunjungan kapal, dikarenakan tarif tersebut dihitung hanya di kunjungan pertama dalam 15 hari. Biaya labuh memiliki perhitungan ialah perhitungan GRT kapal x 1 kali kunjungan x tarif Rp.84.
2. Tarif tambat, biaya tambat diberikan kepada kapal yang sedang tambat (tahapan pengikatan tali hingga dilepasnya tali), kapal bertambat yang berupa besi, kayu, beton, alat bantu lainnya dan kapal sudah mendekati kapal lain yang sedang bersandar. Perhitungan tambat ialah GRT kapal x 3 hari x biaya Rp. 150).
  3. Tarif tunda, ialah tarif yang diberikan kepada kapal karena kapal membutuhkan penundaan demi keselamatan pelayaran kapal. Penundaan tersebut wajib kepada kapal yang dengan mempunyai panjang lebih dari 70 meter. Tarif tunda tersebut dihitung (GT x tarif variable) + biaya tetap x jam).
  4. Tarif pandu, ialah biaya yang diberikan pada kapal yang mempunyai GRT melebihi 150 m dan diberlakukan sekali kapal masuk dan sekali kapal keluar. Biaya yang diberikan mempunyai rumus ialah rumus tarif tetap + (tarif variabel x GT).<sup>9</sup>

Mencermati ketentuan hukum positif yang ada di Indonesia dalam hal penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam beberapa ketentuan perundang-undangan antara lain:

1. Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Menteri Perhubungan No. 28 Tahun 2022 yang berisi tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar;
3. Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 tentang perkapalan.

Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh KSOP kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Pada titik ini peran KSOP begitu penting, diantaranya memeriksa kondisi kapal dan memeriksa segala dokumen kapal, dan menetapkan izin berlayar. Sebagaimana tercantum dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh KSOP dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan.<sup>10</sup>

KSOP memiliki wewenang tertinggi untuk menggerakkan dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan pasal 209 ayat 2 Undang- Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pengguna angkutan laut yang memiliki kapal yang tidak layak untuk berlayar akan menimbulkan kerugian bagi pengguna kapal baik awak kapal maupun barang yang terdapat pada kapal, untuk menghindari hal tersebut maka KSOP melakukan pemeriksaan antara lain :

1. Saat kapal berada digalangan maka setiap 12 bulan/ setahun sekali syahbandar memiliki kewenangan untuk pemeriksaan kapal tersebut.
2. Pemeriksaan yang dilakukan 4 tahun sekali disebut dengan pemeriksaan besar dan waktunya bersamaan dengan waktu perbaikan setiap tahunnya.
3. Perbaikan dalam terjadinya kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan dan keselamatan kapal.
4. Yang terakhir disebut dengan pemeriksaan tambahan karena pemeriksaan dilakukan apabila adanya dispensasi untuk mengangkut penumpang, dan memuat muatan yang berbahaya.<sup>11</sup>

Mekanisme kelengkapan dokumen keberangkatan kapal pada instansi KSOP di Kota Batam antara lain adalah :

1. dokumen disposisi kapal;
2. dokumen permohonan keberangkatan kapal;
3. dokumen permohonan penerbitan kapal;
4. dokumen anggota tim kapal yang diberikan nahkoda sebanyak 3 lembar;
5. dokumen surat pernyataan umum kapal;
6. dokumen fotocopy surat laut;

---

<sup>9</sup> Indriyani and Irene Dini P, "Komponen Biaya Pelayanan Jasa Kapal Tug Boat Voyager 12 Pada PT Spectra Tirta Segara Line Cabang Cirebon," *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 5, no. 3 (2021): 82–86.

<sup>10</sup> Sahudiyono, "Penilaian Kelaiklautan Kapal Dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Studi Kasus: Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo)," *Meteor* 15, no. 02 (2022): 517.

<sup>11</sup> Budiawati and Hartanto, "Upaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Peningkatan Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar."

7. dokumen foto copy surat ukur;
8. dokumen asli surat persetujuan berlayar (SPB) yang terakhir;
9. dokumen persetujuan keagenan kapal asing (PKKA);
10. dokumen surat persetujuan dari nahkoda kapal;
11. dokumen daftar pemeriksaan fisik kapal dalam penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB);
12. dokumen yang bersikan daftar muatan kargo;
13. dokumen *clearance out* dari karantina dan dari intansi imigrasi.<sup>12</sup>

Mencermati ketentuan diatas tentang kelengkapan dokumen keberangkatan kapal pada instansi KSOP yang sudah dipenuhi oleh Agen Pelayaran Kapal MT. Sea Tanker II, serta Kapal MT. Sea Tanker II sudah melaksanakan kewajiban Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) kepada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, PNBP tersebut meliputi pembayaran jasa kepelabuhanan yang terdiri atas jasa labuh, jasa tambat, jasa pandu *in*, dan jasa tunda *in*. Kapal MT. Sea Tanker II yang selanjutnya akan melakukan *docking* ke surabaya, terhambat keberangkatannya dikarenakan tidak dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar Oleh KSOP Batam, dengan alasan bahwa pihak pemilik MT. Sea Tanker II dilaporkan oleh pihak lain terkait kapal MT. Sea Tanker II di Polda Kepri, sehingga berbekal laporan tersebut pihak KSOP melakukan penahanan keberangkatan kapal MT Sea Tanker II, meskipun diketahui secara hukum hal tersebut tidak dibenarkan, mengingat dalam ketentuan pasal 222 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Terdapat analisis kasus diatas bahwa pada ketentuan hukum positif yang terdapat di Indonesia dalam penerbitan SPB sudah tertulis dalam aturan Perundang-undangan yang dijelaskan bahwa, yang berwenang menerbitkan SPB ialah KSOP dengan melakukan pemeriksaan kapal maupun dokumen kapal terlebih dahulu supaya memastikan keamanan dan keselamatan kapal tersebut. Setelah kapal berhasil melalui pemeriksaan yang dilakukan oleh KSOP seharusnya kapal berhak mendapatkan SPB tersebut untuk melakukan perjalanan sesuai tujuan, dengan tidak dikeluarkannya SPB oleh KSOP Khusus Batam kapal MT. Sea Tanker II tidak dapat melanjutkan perjalanannya. KSOP Khusus Batam menolak untuk mengeluarkan SPB tersebut dikarenakan kapal menjadi obyek sengketa pidana di pengadilan sehingga ksop tidak berani untuk menerbitkan SPB tersebut, keputusan KSOP tersebut tidak memenuhi wewenang yang dituliskan dalam aturan Perundang-undangan bahwa penahanan kapal akibat tidak dikeluarkannya SPB diwajibkan adanya surat perintah dari pengadilan yang menuliskan bahwa kapal tersebut ditahan oleh pengadilan akibat sengketa hukum pidana.

### **Akibat Hukum yang Diterima terhadap PT. Davina terkait tidak dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh KSOP Khusus Batam**

Berdasarkan putusan pengadilan negeri batam nomor 369/Pid.B/2021/PN. Btm jo. Putusan pengadilan Tinggi pekanbaru nomor 500/PID.B/2021/PT. PBR Jo. Putusan Mahkamah Agung Nomor 184 K/ PID/2022 menyatakan bahwa kapal MT. Sea Tanker II telah dikembalikan kepada PT. Davina Sukses Mandiri (DSM) dan diperkuat dengan berita acara pengembalian barang bukti oleh kejaksaan negeri batam.

PT. DSM berencana untuk melakukan *docking* atau perbaikan di Surabaya dan menunjuk agen untuk melakukan pengurusan Surat Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) yang telah disetujui oleh Kemenhub dengan rincian sebagai berikut :

1. Pada tanggal 22 mei 2022 surat dikeluarkan oleh kementerian perhubungan direktorat jenderal perhubungan laut tentang keagenan kapal asing dengan nomor dan surat tersebut
2. Pada tanggal 05 juni 2022 dilakukan perpanjangan dan pengurusan baru, selanjutnya dikeluarkan surat oleh kementerian perhubungan direktorat jendral perhubungan laut tentang keagenan kapal asing dengan nomor tersebut.
3. Pada tanggal 09 juni 2022 dilakukan perpanjangan dan perbaikan dokumen
4. Pada tanggal 30 juli 2022 dilakukan perpanjangan lagi

Agen telah melakukan pengurusan PKKA melalui sistem aplikasi Inaportnet sesuai dengan SOP yang berlaku dan semua tahapan telah dilalui. Pada tanggal 28 Agustus 2022 terdapat didalam

---

<sup>12</sup> Marliani Tineke Tawaris, Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudera di Pelabuhan Batu Ampar Pulau Batam, JIKEN : Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara, Volum 1, Nomor 1, 2021, 18-22.

sistem aplikasi Inaportnet telah tercatat bahwa kapal MT. Sea Tanker II harus melampirkan surat keterangan penyelesaian penyelidikan dari Polda Kepri.

Alasan dari KSOP Khusus Batam tidak menerbitkan SPB dikarenakan adanya laporan perkara pidana di Polda Kepri terkait MT. Sea Tanker II, sehingga syarat penerbitan SPB harus melampirkan surat keterangan penyelesaian penyelidikan dari Polda Kepri, namun hal tersebut merupakan alasan yang tidak memiliki dasar hukum, karena PT. DSM tidak mempunyai wewenang untuk menyelesaikan penyelidikan atas perkara tersebut.<sup>13</sup>

Kepala kantor KSOP dan kepala bidang keselamatan berlayar melakukan mediasi mengenai perkara MT. Sea Tanker II dan mendapatkan kesimpulan bahwa kantor KSOP Khusus Batam dalam hal penerbitan SPB berfokus pada sisi keamanan dan keselamatan pelayaran, setelah hasil dari putusan pengadilan mempunyai kekuatan hukum tetap terhadap Status Hukum kapal MT. Sea Tanker II maka sesuai dengan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, KSOP Khusus Batam akan memberikan pelayanan dalam penerbitan SPB apabila menemui persyaratan dan tidak terdapat sengketa atau permasalahan hukum, yang didasarkan pada Surat Permohonan, dokumen layak laut dan warta kapal yang diajukan oleh perusahaan atau keagenan kapal sesuai dengan aturan perundang-undangan yang berlaku.

Terkait hasil mediasi tersebut diatas erat hubungannya dengan ketentuan hukum berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu :

1. Pasal 209 secara tegas menyatakan dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 KSOP mempunyai kewenangan :
  - a. mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan
  - b. memeriksa dan menyimpan surat, dokumen dan warta kapal
  - c. menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan
  - d. melakukan pemeriksaan kapal
  - e. menerbitkan SPB
  - f. melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal
  - g. menahan kapal atas perintah pengadilan
  - h. melaksanakan siji awak kapal
2. Pasal 219 ayat 4 secara tegas menyatakan bahwa KSOP dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan atau pertimbangan cuaca.
3. Pasal 222 ayat 1 bahwa syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis dari pengadilan.

Kepala KSOP Khusus Batam dan Kepala Bidang Keselamatan KSOP Khusus Batam berlayar mengirim surat kepada Direktur Reserse Kriminal Umum Polda Kepri, perihal permohonan informasi terkait tindak lanjut penanganan perkara pidana dengan objek kapal MT. Sea Tanker II, dan telah mendapatkan jawaban dari POLDA Kepri, bahwa kasus laporan pidana yang menjadi objek Kapal Sea Tanker II masih dalam proses penyelidikan, dan dalam surat tersebut tidak ada informasi tentang penetapan pengadilan untuk melakukan penyitaan terhadap kapal MT. Sea Tanker II sebagai Barang Bukti sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran terkait dengan persyaratan penerbitan SPB.

KSOP Khusus Batam tidak dapat mengeluarkan surat persetujuan berlayar Kapal MT. Sea Tanker II dengan alasan takut diperiksa oleh penyidik POLDA Kepri karena perkara masih dalam proses penyelidikan dan kepala KSOP akan menerbitkan SPB apabila penyelidikan perkara pidana tersebut sudah dihentikan.<sup>14</sup>

Dengan adanya KSOP tidak menerbitkan SPB kapal MT. Sea Tanker II dengan jelas melanggar Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 dan telah bertindak sewenang-wenang yang merugikan PT. DSM karena kewenangan untuk menghentikan perkara laporan pidana yang masih dalam penyelidikan tersebut adalah menjadi kewenangan penyidik Polda Kepri bukan menjadi kapasitas dan wewenang PT. DSM, begitu pula dengan penerbitan SPB adalah menjadi kewenangan kepala KSOP sebagaimana sudah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran, sehingga menurut hukum bahwa selama tidak ada penetapan tertulis dari pengadilan untuk melakukan penyitaan kapal Sea Tanker II sebagai barang bukti, Maka Kepala KSOP dan Kepala Bidang Bagian Keselamatan

---

<sup>13</sup> Fadlan: Kasus MT Sea Tanker II jadi Perhatian Dunia Internasional - News (batampos.co.id)

<sup>14</sup> Polisi Gelar Perkara Kasus Kapal MT Sea Tanker II (gokepri.com)

Berlayar harus memberikan pelayanan untuk menerbitkan SPB MT. Sea Tanker II, karena dengan menunda penerbitan SPB dengan alasan diatas, telah melahirkan akibat hukum yang sangat merugikan bagi PT. DSM secara materil karena setiap hari PT. DSM harus membayar atas denda keterlambatan keberangkatan kapal sebesar Rp. 5 Juta di samping kerugian biaya operasional lainnya serta dokumen yang menjadi syarat untuk pengajuan SPB menjadi habis masa berlakunya/ kadaluarsa.

## SIMPULAN

1. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan oleh KSOP kepada kapal yang akan berlayar memiliki prosedur dan persyaratan yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal. Penerbitan SPB merupakan wewenang dari KSOP yang tertuang didalam pasal 209 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya KSOP Batam yang berwenang untuk menerbitkan SPB terhadap kapal MT. Sea Tanker II tidak menjalankan wewenangnya sebagai pejabat KSOP Khusus Batam dengan alasan kapal tersebut menjadi objek sengketa perkara pidana di pengadilan, jika ditinjau dari pasal 209 poin g menjelaskan bahwa penahanan kapal hanya bisa dilakukan atas perintah pengadilan yang mana KSOP Khusus Batam melakukan penahanan kapal/ tidak diterbitkannya SPB tanpa adanya perintah langsung dari pengadilan.
2. KSOP Khusus Batam akan menerbitkan SPB apabila terdapat surat pencabutan perkara pidana, jika tidak adanya surat tersebut maka KSOP tidak berani untuk melakukan penerbitan SPB tersebut. Kerugian yang di terima pemililik kapal tersebut ialah kerugian denda keterlambatan keberangkatan kapal sebesar Rp. 5 Juta perhari dan selain kerugian tersebut terdapat kerugian biaya operasional untuk pengurusan dokumen kapal yang sudah kadaluarsa.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005.

### Jurnal

- Aliatul, Nurul. "Analisis Yuridis Terhadap Prosesn Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam." *Jurnal Syntax Fusion, Jurnal Nasional Indonesia* 33, no. 1 (2022): 1–12.
- Amiruddin, Rahmy Paramitha, Guasman Tatawu, and Kamaruddin Jafar. "Delegasi Wewenang Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar ( SPB ) Delegation of Authority in Issuance of Sailing Approval Letter ( SPB )." *Halu Oleo Legal Research* 1, no. 3 (2019): 382–396.
- Budiawati, Oktavia, and Cahya Fajar Budi Hartanto. "Upaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Peningkatan Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar." *Prosiding National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies* 2 2, no. 1 (2020): 90–105.
- Indriyani, and Irene Dini P. "Komponen Biaya Pelayanan Jasa Kapal Tug Boat Voyager 12 Pada PT Spectra Tirta Segara Line Cabang Cirebon." *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 5, no. 3 (2021): 82–86.
- Prastyo, Adhitia, Fadlan Fadlan, and Lia Fadjriani. "Analisis Yuridis Terhadap Keberangkatan Kapal Penumpang Tanpa Adanya Surat Persetujuan Berlayar (Studi Penelitian Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam)." *Zona Keadilan: Program Studi Ilmu Hukum (SI) Universitas Batam* 10, no. 3 (2020): 1–15. <http://ejournal.univbatam.ac.id/index.php/Keadilan/article/view/398>.
- Sahudiyono. "Penilaian Kelaiklautan Kapal Dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Studi Kasus: Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo)." *Meteor* 15, no. 02 (2022): 517. <http://ejournal.stipjakarta.ac.id>.
- Tawaris, Marliani Tineke. "Pelayanan Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudra Di Pelabuhan Batu-Ampar Pulau Batam." *JIKEN: Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara* 1, no. 1 (2021): 18–22. <http://ejournal.amc.ac.id/index.php/JIKEN/article/view/13%0Ahttp://ejournal.amc.ac.id/index.php/JIKEN/article/download/13/8>.

**Isnawati Azizatul Rahma et al.,** *Analisis Yuridis Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Mt. Sea Tanker Ii di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Batam*

### **Rujukan Internet**

Polisi Gelar Perkara Kasus Kapal MT Sea Tanker II (gokepri.com).

Fadlan: Kasus MT Sea Tanker II jadi Perhatian Dunia Internasional - News (batampos.co.id).

### **Perundang-Undangan**

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Menteri Nomor 84 Tahun 2018 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan serta Mekanisme Penetapan Tarif dan Jasa Kepelabuhanan pada Pelabuhan yang digunakan untuk Melayani Angkutan Penyeberangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan SPB..

### **Putusan Pengadilan**

Putusan Pengadilan Negeri Batam Nomor 369/Pid.B/2021/PN. Btm

Putusan Pengadilan Tinggi Pekanbaru Nomor 500/Pid.B/2021/PT

Putusan Mahkamah Agung Nomor 184 K.PID/2022