



**“ ANALISIS PENANGKAPAN KAPAL TB. AN DING OLEH  
TIM PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL KANTOR  
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KHUSUS BATAM ”**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu  
Pelayaran Semarang**

**(Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan)**

**Oleh**

**M IKHSAN SHAHISYAH**

**NIT. 561911317393 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV**

**TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**



## PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Analisis Penangkapan Kapal TB. An Ding oleh Tim Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam” karya,

Nama : M Ikhsan Shahisyah

NIT : 561911317393 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 24 Juli 2023.

Semarang, 24 Juli 2023

### PENGUJI

Penguji I : Sri Purwantimi, S.E., S.Pd., M.M

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19661217 198703 2 022 .....

Penguji II : Yozar Firdaus Amrullah, S.S., H.Hum

Penata Tingkat I(III/d)

NIP. 19811007 200712 1 001 .....

Penguji III : Capt. Akhmad Ndori, S.ST., M.M., M.Mar

Pembiana Utama Madya (III/c)

NIP. 19770410 201012 1 002 .....

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19730704 199803 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : M Ikhsan Shahisyah

NIT : 561911317393 K

Program Studi : Tatalaksan Anguktan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Skripsi dengan judul “Analisis Penangkapan Kapal TB. An Ding oleh Tim Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 24 Juli 2023

Yang membuat pernyataan,

M Ikhsan Shahisyah

NIT. 561911317393 K

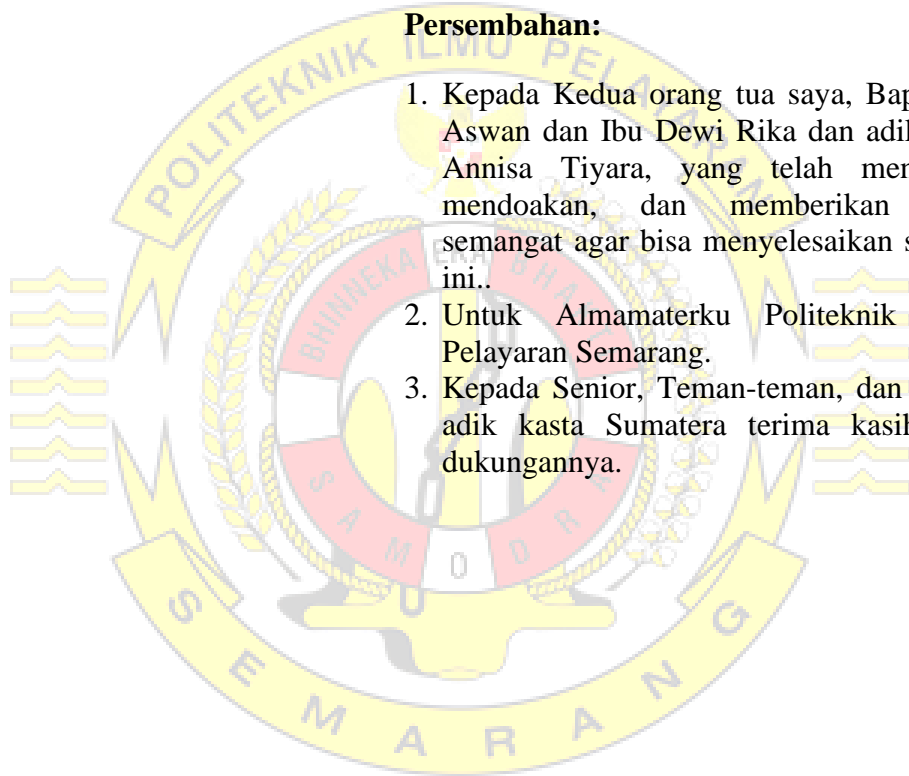
## Moto dan Persembahan

### Moto :

1. Guru tidak berjanji jika kau belajar kau akan sukses, bos tidak berjanji jika kau bekerja kau akan kaya, tapi Allah berjanji perbaiki sholat mu maka Allah akan memperbaiki hidupmu.
2. Tidak ada hasil yang sempurna, akan tetapi ada usaha yang maksimal.
3. Ketika susah jangan berharap ada orang yang akan membantu kita. Kita akan berguna dan diperlukan disaat hidup kita diatas mereka.

### Persembahan:

1. Kepada Kedua orang tua saya, Bapak M Aswan dan Ibu Dewi Rika dan adik saya Annisa Tiyara, yang telah mendidik, mendoakan, dan memberikan saya semangat agar bisa menyelesaikan skripsi ini..
2. Untuk Almamaterku Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Kepada Senior, Teman-teman, dan Adik-adik kasta Sumatera terima kasih atas dukungannya.



## PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh, segala puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik sebagai syarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel). Sholawat serta salam senantiasa turunkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita dari jalan yang penuh kesesatan menuju jalan yang benar.

Bahwa skripsi yang berjudul ““Analisis Penangkapan Kapal TB. An Ding oleh Tim Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam” dapat terselesaikan. Oleh karena itu dengan penuh rasa hormat dan kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, masukan, bantuan serta petunjuk yang bermanfaat untuk menyelesaikan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Jurusan Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Didik Dwi Suharso, S.Si. T., M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Kepala beserta pegawai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dan seluruh pegawai PT Jaticatur Niaga Trans yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di kantor..

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 24 Juli 2023

Penulis



M IKHSAN SHAHISYAH

NIT. 561911317393 K

## ABSTRAK

**Shahisyah, Muhammad Ikhsan. 2023, 561911317393.K, “Analisis Penangkapan Kapal TB An Ding oleh Tim Penyidik Pegawai Negeri Sipil Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam”, Skripsi program Studi TALK, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum., dan Pembimbing II : Didik Dwi Suharso, S.Si. T., M.Pd.**

Penangkapan kapal merupakan salah satu upaya penegakan hukum yang dilakukan oleh tim penyidik Syahbandar dan otoritas pelabuhan untuk mengatasi pelanggaran maritim dan keamanan perairan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor, dampak penangkapan kapal di perairan Indonesia serta upaya agar kapal beroperasi sesuai ketentuan hukum.

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus penangkapan kapal. Data akan dikumpulkan melalui wawancara dengan salah satu anggota tim penyidik, staf operasional perusahaan, dan nakhoda kapal, data dianalisis dengan analisis data kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor penyebab penangkapan kapal TB An Ding dikarenakan kapal berbendera asing dan tidak memiliki surat pernyataan olah gerak kapal, dan dampak yang ditimbulkan akibat penangkapan kapal TB An Ding adalah hilangnya pendapatan negara dan kepercayaan *owner* kapal, serta upaya yang dapat dilakukan agar tidak terjadinya penangkapan kapal kembali dengan cara mematuhi peraturan-peraturan yang berlaku di suatu wilayah.

**Kata Kunci :** Penangkapan Kapal, Analisis, Penegakan Hukum

## ABSTRACT

**Shahisyah, Muhammad Ikhsan. 2023**, 561911317393.K, “*Analysis of the Arrest of Vessel TB. AN DING by the Civil Servant Investigative Team of the Batam Maritime and Port Authority*”, *Mini Thesis Of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytecnic Semarang, Advisor (I): Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum., and Advisor (II) : Didik Dwi Suharso, S.Si. T., M.Pd.*

Vessel arrest is one of the law enforcement efforts carried out by the Syahbandar investigation team and the port authority to deal with maritime violations and water security. This study aims to find out the factors, the impact of fishing in Indonesian waters and efforts to make ships operate according to legal provisions.

This research method uses a qualitative research method with a ship catching case study approach. Data will be collected through interviews with a member of the investigation team, the company's operational staff, and the ship's skipper, the data will be analyzed using qualitative data analysis.

The results showed that the factors causing the arrest of the TB An Ding vessel were due to the foreign-flagged vessel and not having a ship's maneuver statement, and the impact caused by the arrest of the TB An Ding vessel was the loss of state revenue and the trust of the ship owner, as well as efforts that could be made to prevent the re-arrest of ships by complying with regulations that apply in a particular area.

**Keywords** : Vessel Arrest, Analysis, Law Enforcement.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	v
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A. Metode Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B. Tempat Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
D. Teknik Pengumpulan Data.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
E. Instrumen Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
G. Pengujian Keabsahan Data.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B. Deskripsi Data.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
C. Temuan Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	24
A. Simpulan.....	24
B. Keterbatasan Penelitian.....	25
C. Saran.....	26
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Kerangka Penelitian .....	23
Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu <b>Error! Bookmark not defined.</b> .....	35



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Gedung Kantor Jaticatur Niaga Trans **Error! Bookmark not defined.**  
Gambar 4. 2 Tabel Struktur Organisasi PT Jaticatur Niaga Trans ..... **Error! Bookmark not defined.**



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Transkrip Hasil Wawancara 1.....	64
Lampiran 2 Transkrip Hasil Wawancara 2.....	66
Lampiran 3 Transkrip Hasil Wawancara 3.....	68
Lampiran 4 Kunjungan Kapal TB An Ding.....	70
Lampiran 5 Penyegehan Kapal TB An Ding.....	71
Lampiran 6 Surat Pemanggilan Saksi.....	73
Lampiran 7 Sertifikat Kapal An Ding Singapura.....	75
Lampiran 8 Sertifikat Kapal An Ding Indonesia.....	79
Lampiran 9 Pemberitahuan Penolakan .....	82
Lampiran 10 Penyerahan Kapal.....	83
Lampiran 11 Daftar Riwayat Hidup.....	84



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

TB. An Ding merupakan kapal jenis *Tug Boat* berbendrera Singapura yang dibuat pada tahun 1993. Kapal milik Jaticatur Niaga Trans tersebut memiliki GT. 274 dengan nomor registrasi IMO. 9058244. Dari hasil pemeriksaan tim Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Kantor Kesyahbadaran dan Otoritas Kepelabuhan (KSOP) Khusus Batam, pada tanggal 21 Februari 2022 didapatkan informasi bahwa kapal yang telah beroperasi 2,5 tahun di perairan Batu Ampar tersebut melakukan 43 kali oleh gerak serta penundaan kapal tanpa izin KSOP Khusus Batam, yang melanggar 219 ayat (1) UU No.17 tahun oleh karena itu TB. An Ding dinyatakan sebagai kapal ilegal dan di tangkap.

Kapal ilegal adalah kapal yang melakukan kegiatan tanpa izin atau tidak memiliki dokumen yang lengkap sesuai peraturan yang di tetapkan oleh Kementerian Perhubungan. Pasal 302 ayat (1) menjelaskan Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)

Kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan memiliki resiko pada keselamatan kapal, awak kapal maupun penumpang, dan menyebabkan kerugian negara dengan hilangnya sebagian Pendapatan

Negara Bukan Pajak (PNBP). Sedangkan Ilegal menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) yaitu tidak sah, tanpa hak, tanpa izin, tidak menaati Hukum.

Kapal *Assist Tug* atau lebih dikenal dengan kapal *Tug Boat* digunakan untuk memberikan pelayanan terhadap kapal tongkang, kapal dengan panjang lebih dari 70 m, dan kapal dengan *tonase* 500 GT atau lebih untuk melakukan *manuver* di perairan wajib pandu. Kapal *Tug Boat* juga berperan penting membantu kapal lain untuk melakukan penundaan kapal, Menurut (Eko Hariyadi Budiyanoto: 2007) dalam buku manajemen bisnis pelabuhan, kegiatan Penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, menarik atau menggandeng kapal dengan mempergunakan kapal *Assist Tug*, serta menarik kapal rusak, dan membantu olah gerak kapal sehingga mempermudah dan mempercepat proses labuh dan sandar kapal di pelabuhan dan di perairan. Selain itu kapal *Tug Boat* juga berperan dalam proses pemuatan secara *Ship To Ship* (STS) di perairan dan di dermaga.

Sebagai bagian dari Direktorat Jendral Perhubungan Laut (DJPL) Tim PPNS KSOP Khusus Batam mendapatkan tugas untuk melaksanakan penyidikan terhadap kapal yang melakukan kegiatan tanpa izin di perairan Batam. Berdasarkan Pasal 283 ayat (1) UU No 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran menjelaskan Penyidik berwenang melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran. Selain itu tim PPNS KSOP Khusus Batam juga bertugas melaksanakan patroli laut dan menggeledah kapal terhadap kapal-kapal yang melakukan kegiatan di perairan apabila dicurigai adanya tindak

pidana di bidang pelayaran, baik kapal berbendera Indonesia maupun kapal berbendera asing.

KSOP Khusus Batam mempunyai wewenang untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum di bidang pelayaran, khususnya lingkup perairan Batam. Selain itu tugas KSOP adalah mengkoordinasikan dan mengawasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta melaksanakan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan di kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Batam.

Karena berbatasan langsung dengan pelabuhan tersibuk di dunia yaitu Singapura yang merupakan jalur perdagangan internasional. Kapal-kapal bevolume besar yang berlayar di Kepulauan Riau Batam berlabuh di perairan batu ampar Batam. Perairan ini menjadi perairan singgah sebelum kapal menuju Singapura. Akan tetapi tidak sedikit kapal berbendera asing yang singgah di wilayah ini melakukan pelanggaran hukum.

Indonesia adalah salah satu negara yang ikut mengesahkan *United Nations Convention the Law Of the Sea* (UNCLOS 1982) atau Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang hukum laut Internasional yang lebih dikenal sebagai hukum perjanjian laut yang di jelaskan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982. Oleh sebab itu kapal-kapal yang berlayar di wilayah Indonesia termasuk Perairan Batu Ampar Batam wajib menaati peraturan tersebut.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis bermaksud meneliti lebih dalam dan mendokumentasikannya dalam skripsi dengan judul **“ANALISIS PENANGKAPAN KAPAL TB. AN DING OLEH TIM PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM ”**.

### **B. Fokus Penelitian**

Suatu penelitian perlu membatasi permasalahan yang dapat dikemukakan berdasarkan pengetahuan dan referensi terkait. Dalam menyusun skripsi ini penulis memfokuskan penelitian terhadap masalah-masalah yang berkaitan dengan proses penangkapan kapal ilegal di wilayah KSOP Khusus Batam, faktor yang menyebabkan ditangkapnya kapal ilegal TB. An Ding di perairan Batu Ampar Batam, serta upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah penangkapan kapal TB. An Ding oleh perusahaan pemilik kapal, yaitu PT Jaticatur Niaga Trans Batam.

### **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan sejumlah hal yang telah dikemukakan diatas terdapat beberapa permasalahan yang akan penulis tuangkan dalam suatu rumusan masalah dalam skripsi ini sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan penangkapan kapal TB. An Ding di wilayah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam ?

2. Apa saja dampak yang ditimbulkan akibat penangkapan kapal TB. An Ding di wilayah KSOP Khusus Batam?
3. Bagaimana upaya yang seharusnya dilakukan pemilik kapal untuk mencegah terjadinya penangkapan kapal ?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat memiliki tujuan penelitian, supaya skripsi yang dibuat dapat memberikan manfaat. Adapun tujuan penelitian skripsi ini, adalah :

1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan penangkapan kapal TB. An Ding di wilayah KSOP Khusus Batam.
2. Untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan akibat penangkapan kapal TB. An Ding.
3. Untuk mengetahui bagaimana upaya yang seharusnya dilakukan pemilik kapal untuk mencegah terjadinya penangkapan kapal.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Keuntungan yang bisa diambil dan dipelajari dari hasil penelitian mengenai “ANALISIS PENANGKAPAN KAPAL TB. AN DING OLEH TIM PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM” diantaranya adalah :

1. Manfaat Teoritis

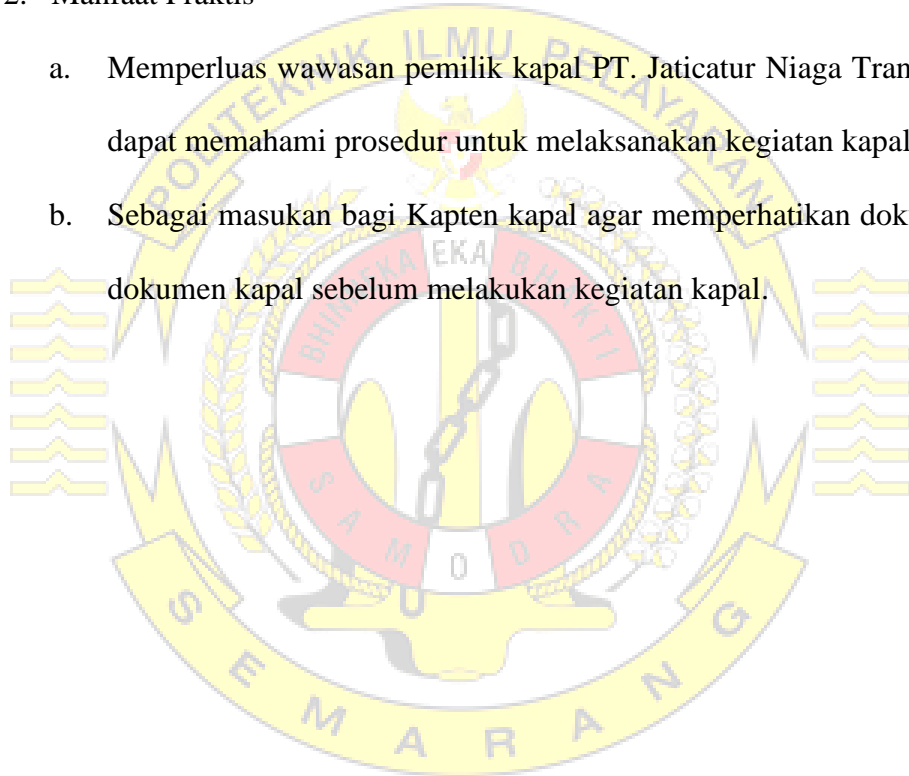
Hasil penelitian diharapkan dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan tentang pelayaran serta dokumen-dokumen yang harus

dilengkapi sebelum memberangkatkan kapal sesuai ketentuan Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

- a. Sebagai bahan masukan dan referensi serta bahan penelitian dalam bidang sejenis atau terkait penangkapan kapal ilegal.
- b. Dapat memberikan informasi mengenai penyelesaian masalah kapal ilegal.

## 2. Manfaat Praktis

- a. Memperluas wawasan pemilik kapal PT. Jaticatur Niaga Trans agar dapat memahami prosedur untuk melaksanakan kegiatan kapal.
- b. Sebagai masukan bagi Kapten kapal agar memperhatikan dokumen-dokumen kapal sebelum melakukan kegiatan kapal.



## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

#### **A. Deskripsi Teori**

Dalam skripsi ini dibutuhkan referensi yang diambil dari buku-buku, jurnal-jurnal, skripsi terdahulu dan pengalaman penulis pada saat melaksanakan Prada di Batam. Referensi dan teori tersebut membantu dalam memberikan pemahaman tentang kapal ilegal, proses penangkapan kapal ilegal, serta tentang alur pemberangkatan kapal yang sesuai dengan prosedur yang berlaku. Gunanya untuk membantu memudahkan pembaca memahami istilah yang digunakan dalam skripsi ini. Berikut dijelaskan beberapa teori yang mendukung dalam kajian ini:

##### **1. Pengertian Penangkapan**

Secara umum, penangkapan merupakan suatu tindakan penyidikan dimana kebebasan terdakwa atau tersangka dibatasi sementara waktu hingga ada cukup bukti untuk menjamin suatu penyelidikan atau penuntutan. Berdasarkan KUHAP UU No 8 Tahun 1981 pasal 1 disebutkan penangkapan adalah suatu tindak penyidikan berupa pengekangan sementara waktu keabsahan tersangka atau terdakwa apabila terdapat cukup bukti.guna kepentingan penyidikan.

Selanjutnya menurut Masrylan V. Shastzer (2018:12-13), penangkapan adalah penggunaan otoritas hukum untuk merampas kebebasan bergerak seseorang yang dilakukan dengan surat jalan atau surat perintah penangkapan oleh pihak berwenang.

Penangkapan terjadi disebabkan pelanggaran yang dilakukan seseorang atau tindakan yang tidak sesuai dengan hukum dan keadilan, atau melakukan kegiatan yang melanggar legalitas suatu negara dan melakukan tindakan yang tidak diperbolehkan oleh hukum, sehingga penangkapan tidak terlepas dari sebuah penyidikan.

## 2. Prosedur Penangkapan

Sebelum melakukan penangkapan pasti didahului dengan suatu penyidikan yang bertujuan untuk mencari dan mengumpulkan bukti sebagaimana diatur dalam UU No. 8 Tahun 1981. Bukti dan informasi diperoleh dari hasil pemeriksaan untuk menemukan terdakwa.

Berdasarkan pasal 73 ayat (4) UNCLOS 1982 apabila terjadi penahanan dan penangkapan kapal asing di suatu negara, negara yang melakukan suatu penahanan dan penangkapan wajib segera memberitahukan secara resmi kepada negara bendera kapal, mengenai tindakan yang diambil dan hukuman yang dijatuhkan. Adapun prosedur penangkapan kapal yang melakukan suatu tindak pidana yaitu:

- a. Melakukan penyidikan terhadap pelaku tindak pidana secara berkala dilengkapi dengan surat perintah, dengan cara mengamati suatu pelaku tindak pidana, dan melakukan interogasi terhadap pelaku tindak pidana.
- b. Melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen kapal serta dokumen anak buah kapal, dengan tata cara atau peraturan yang

berlaku, disertai dengan penyajian korespondensi dan dokumen kapal, yaitu:

- 1) Surat Ukur, yaitu surat yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan yang berisi tentang pengukuran kapal dan tempat pendaftaran kapal.
- 2) *Grosse Akta Kapal* atau *Grosse Akta Balik Nama Kapal*, yaitu surat yang berisikan pemilik kapal, atau nama pemilik kapal yang baru ketika kapal berpindah kepemilikan.
- 3) Surat Tanda Kebangsaan Kapal, yaitu surat yang berisi tentang kebangsaan kapal, atau negara suatu kapal.
- 4) Sertifikat Keselamatan Kapal, yaitu surat yang menyatakan bahwa suatu kapal sudah memenuhi persyaratan badan kapal, mesin, radio, dan alat penolong.
- 5) Sertifikat Garis Muat Kapal, yaitu sertifikat yang dikeluarkan oleh DJPL mengenai garis muat suatu kapal, atau telah memenuhi persyaratan mengenai jarak vertikal suatu kapal.

- c. Melakukan penahanan kapal terkait dengan perkara pidana jika suatu kapal telah terbukti melakukan kegiatan melanggar peraturan perundang-undangan.

Dalam hal ini disimpulkan bahwa penangkapan tidak bisa dilakukan tanpa surat perintah tugas atau dengan sesuka hati atau sewenang-

wenang, akan tetapi ditujukan kepada pihak yang terbukti melakukan perbuatan pidana. Berikut adalah prosedur penangkapan tindak pidana menurut KUHP, yakni :

- 1) Penyidik menunjukkan surat perintah kepada tersangka. Penyidik wajib menunjukan surat perintah sebelum melakukan penangkapan, dan tersangka harus siap memberikan informasi ketika dalam proses penyidikan.
- 2) Surat perintah penangkapan harus menyebutkan identitas tersangka dengan jelas, beserta alasan terjadinya penyidikan dan atau penangkapan, dan uraian singkat tentang dugaan tindak pidana dan lokasi penyidikan.
- 3) Surat perintah wajib ditunjukkan atau diberikan setelah proses penangkapan kepada keluarga tersangka.
- 4) Penangkapan dapat dilakukan tanpa surat perintah dengan ketentuan yang berlaku.

### 3. Pengertian Kapal

#### a. Pengertian Kapal Secara Umum

Menurut Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal laut adalah alat transportasi air dengan jenis atau bentuk berbeda-beda, yang dapat digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mesin, dan energi lainnya, ditarik maupun ditunda, dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain. Oleh karena itu

kapal digunakan sebagai moda transportasi laut untuk keperluan transportasi antar pulau, kota, maupun negara.

b. Pengertian kapal menurut beberapa ahli

Menurut Sutiyar (2016: 109) kapal adalah kendaraan yang mengangkut penumpang atau barang di laut atau sungai penyebrangan untuk meningkatkan ekonomi suatu wilayah. Berdasarkan definisi di atas, kapal adalah alat transportasi air untuk mengangkut penumpang dan barang dari dermaga muat menuju dermaga bongkar.

Kapal adalah kendaraan yang terapung di atas air, untuk melakukan kegiatan ekspor impor barang dari suatu pulau ke pulau lainnya, dan sebagai alat transportasi pengangkut penumpang dan barang dari suatu perairan menuju kawasan tertentu serta alat penghubung dari suatu negara menuju negara lainnya dengan *cost* yang cukup terjangkau.

Adapun beberapa jenis kapal yaitu:

1) Kapal RoRo

Kapal RoRo yaitu, kapal yang memiliki *roll on - roll off* untuk keluar dan masuknya kendaraan bermotor, biasanya kapal RoRo sebagai kapal penyebrangan sungai dan danau untuk mengangkut penumpang maupun kendaraan.

## 2) Kapal Tanker

Kapal tanker adalah jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan cair berupa minyak dari suatu daerah ke daerah tertentu, baik lokal maupun internasional.

## 3) Kapal Pesiar

Kapal pesiar adalah jenis kapal penumpang yang biasanya sebagai sarana transportasi untuk berlibur dan menikmati keindahan bangunan yang mewah di atas permukaan laut

## 4) Kapal *Bulk Carrier*

Kapal *Bulk Carrier* yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut barang berupa pasir, semen, dan barang curah lainnya. Kapal ini biasanya disertai dengan palka yang berada di kapal sebagai sarana menampung muatan di atas kapal, dan memiliki daya angkut yang besar.

## 5) Kapal Kargo

Kapal kargo yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut barang yang sudah dikemas, seperti kontainer. Kapal ini biasanya dilengkapi dengan *crane* untuk memudahkan pada saat *loading* dan *unloading* muatan dari pelabuhan muat menuju pelabuhan bongkar.

#### 6) Kapal *Tug Boat*

Kapal *Tug Boat* adalah jenis kapal yang dimana berperan penting untuk membantu melakukan olah gerak kapal untuk mempermudah dan mempercepat dalam proses labuh dan sandar di pelabuhan atau di perairan. Kapal *tug boat* juga digunakan untuk memberikan layanan terhadap kapal tongkang untuk menarik muatan dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan.

#### 4. Pengertian Pelabuhan.

##### a. Pengertian pelabuhan

Menurut Pasal 1 No. 16 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan atau lebih dikenal dermaga adalah suatu lokasi masuknya suatu barang atau lebih dikenal dengan *Trade Zone*, yaitu jalur perdagangan. Pelabuhan juga terdiri dari daratan dan lautan yang

dipergunakan untuk tempat bersandar kapal, bongkar muat suatu barang, naik dan turunnya penumpang, dan kegiatan lainnya. Sebagian besar pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas untuk keselamatan barang dan penumpang serta keamanan pelayaran seperti alur pelayaran, kolam pelabuhan, lahan yang luas sebagai tempat penumpukan kontainer beserta sarana informasi pelabuhan, dan sebagai lokasi transit setiap moda transportasi.

Pelabuhan memiliki suatu perairan yang bertujuan untuk lokasi tempat kapal berlabuh jangkar. Kapal-kapal memanfaatkan wilayah ini sebagai tempat pemberhentian sebelum kapal melanjutkan perjalanannya. Adapun jenis-jenis pelabuhan yaitu:

1) Pelabuhan Laut

Pelabuhan Laut merupakan pelabuhan yang memiliki perairan cukup luas dan dapat digunakan untuk angkutan laut untuk melakukan kegiatan perpindahan suatu barang dan angkutan penyebrangan di laut atau di sepanjang perairan sungai dan danau.

2) Pelabuhan Utama

Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi utamanya adalah melayani kegiatan angkutan laut, baik kapal laut dalam negeri maupun kapal laut internasional dalam skala besar. Terdapat 4 pelabuhan utama di Indonesia yaitu;

- a) Pelabuhan Utama Tanjung Priok.
- b) Pelabuhan Utama Tanjung Perak.
- c) Pelabuhan Makassar.
- d) Pelabuhan Belawan.

### 3) Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan Pengumpul merupakan pelabuhan yang fungsi utamanya adalah melayani jalur perairan pedalaman, dan kegiatan angkutan laut dengan jumlah menengah dalam wilayah jangkauan antar pulau.

### 4) Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan Pengumpan Regional merupakan pelabuhan yang biasanya digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut antar Kabupaten. Pelabuhan pengumpan tidak seperti pelabuhan lainnya yang memiliki fasilitas yang cukup, pelabuhan ini memiliki kegiatan angkutan laut yang berskala kecil, dan merupakan penghubung bagi pelabuhan pelabuhan di pulau tersebut.

### b. Fungsi Pelabuhan

Pelabuhan memiliki fungsi dan tugas yang berbeda, selain sebagai pusat distribusi dan konsolidasi barang. Adapun beberapa fungsi pelabuhan dapat dibedakan sebagai berikut :

1) Pintu Masuk (*Gateway*)

Pelabuhan sebagai pintu gerbang perekonomian dan perdagangan negara atau suatu daerah, kapal-kapal yang bertambat dipastikan menaikkan dan menurunkan muatan atau embarkasi dan debarkasi penumpang untuk diangkut ke negara maupun kota tujuan. Di sini pelabuhan berfungsi sebagai pintu masuk di sebuah negara atau di suatu wilayah.

2) *Interface*

Pelabuhan sebagai *interface*, artinya pelabuhan bertujuan sebagai penghubung atau jembatan antara air dan darat melalui kapal yang bersandar maupun berlabuh di suatu dermaga.

3) *Link*

Link adalah fungsi pelabuhan sebagai penghubung dalam distribusi suatu barang dari produsen ke konsumen. Kapal sebagai perantara pengangkutan suatu produk dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan, dimana produk didistribusikan kepada konsumen, Pelabuhan tersebut berfungsi sebagai jalur distribusi untuk menjangkau suatu barang.

4) Kawasan Industri (*Industry Entity*)

Pelabuhan memiliki peran penting sektor perindustrian. Hal ini disebabkan adanya peningkatan lalu lintas di setiap

pelabuhan, yang berdampak kepada pengembangan suatu wilayah menjadi kawasan industri dengan infrastruktur yang memadai.

#### 5. Pengertian legalitas dan ilegal

Pengertian legalitas berasal dari kata “Legal” yaitu kepatuhan terhadap suatu peraturan perundang-undangan atau suatu hal yang sesuai kaidah hukum yang berlaku. Menurut Cleirin (2017), tidak ada kejahatan tanpa Undang-undang, dan tidak ada pidana tanpa peraturan, legalitas biasanya berkaitan dengan dasar hukum dan suatu kejahatan. Legalitas memiliki arti bahwa suatu keadaan dianggap sah atau keabsahan dan menaati suatu Undang-undang.

Berarti legalitas berbicara tentang suatu perbuatan atau tindakan yang diakui keabsahannya. Asas legalitas disebutkan dalam KUHP Ayat (1) Pasal 1 yang dimana suatu tindakan tidak akan dinilai pidana melainkan ketentuannya telah diatur oleh hukum, karena tidak diakui keabsahaannya.

Sedangkan ilegal merupakan antonim atau lawan kata dari legal yang mempunyai arti tidak sah dan bertentangan dengan hukum yang berlaku. Suatu perbuatan, tindakan dan benda dapat dikatakan ilegal apabila perbuatan atau tindakan yang melanggar ketentuan dan hukum yang berlaku.

## 6. Pegawai Penyidik Negeri Sipil ( PPNS )

### a. Pengertian PPNS

PPNS adalah singkatan dari Penyidik Pegawai Negeri Sipil dalam pengertiannya merupakan seorang penyidik yang berasal dari PNS suatu Kementerian untuk melakukan penyidikan tindak pidana di ruang lingkup tertentu. Di dalam KUHAP pasal (1) juga dijelaskan bahwa penyidik merupakan bagian dari pegawai negeri sipil yang ditugaskan untuk melakukan penyidikan.

Berdasarkan Pasal 1 angka 5 PP No. 43 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pelaksanaan Koordinasi, Pengawasan, Penyidik Negeri Sipil, dan Bentuk Pengamanan Swakarsa, yang dimaksud dengan PPNS merupakan penyidik yang ditunjuk untuk melakukan suatu penyidikan.

Menurut Perda Kabupaten Penajam Paser Utara No 8 Tahun 2022 Pasal 1 No. 9 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Lingkungan Pemerintah Daerah, bahwa PPNS adalah pegawai negeri sipil yang ditugaskan untuk melakukan penyidikan dan mencari informasi terhadap pelanggaran atas ketentuan PERDA yang berlaku. PPNS berada di setiap Kementerian. Dalam penelitian ini PPNS yang dimaksud adalah PPNS di dalam lingkungan Kementerian Perhubungan Laut yang bertempat di KSOP Khusus Batam.

b. Tugas PPNS

Dalam melaksanakan tugas penyidikan, Pejabat PPNS memiliki surat tugas di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik POLRI.

Kemudian, petugas PPNS mempunyai wewenang sebagai berikut :

- 1) Melakukan penyidikan terhadap suatu tindak pidana dan menerima laporan atau pengaduan mengenai terjadinya suatu pelanggaran.
- 2) Menyerahkan hasil penyidikan kepada pihak yang berwajib.
- 3) Membuat berita acara setiap melakukan suatu tindakan.
- 4) Melakukan pemeriksaan terhadap tersangka.
- 5) Melakukan penyitaan barang sebagai barang bukti.
- 6) Pemeriksaan saksi dan dokumen di tempat kejadian.
- 7) Membuat laporan.
- 8) Bersikap sesuai dengan kode etik.

7. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

a. Pengertian Syahbandar

Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan, yaitu instansi yang dipimpin oleh seorang syahbandar di bawah naungan DJPL, untuk menjamin keselamatan suatu pelayaran, dan memiliki kuasa tertinggi di suatu pelabuhan.

Dijelaskan pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal (1) Ayat (56), Syahbandar merupakan pejabat pemerintah di pelabuhan yang lebih dikenal dengan panglima pangkalan atau kepala pelabuhan. Syahbandar diangkat oleh menteri perhubungan dan memiliki tanggung jawab tertinggi untuk menjalankan dan melaksanakan pengawasan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran.

Syahbandar menurut bahasa terdiri dari Syah dan Bandar, yang berarti kepala atau orang yang memiliki jabatan di pelabuhan.

Syahbandar mempunyai kewenangan tertinggi pada saat melaksanakan koordinasi kegiatan di pelabuhan.

b. Pengertian Otoritas Pelabuhan

Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.

c. Fungsi, Tugas dan Kewenangan Syahbandar

Syahbandar pastinya memiliki kewenangan. Peran syahbandar dalam pengawasan pelayaran sangat penting untuk keselamatan pelayaran. Adapun pengawasan yang dilakukan syahbandar demi menjaga keselamatan pelayaran yaitu:

- 1) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan.

Petugas KSOP wajib melakukan pengawasan dengan cara melakukan patroli di perairan untuk memastikan kapal dalam keadaan laiklaut demi keselamatan dan keamanan saat kapal berlayar.

- 2) Mengawasi lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.

Guna mewujudkan tertib lalu lintas kapal, KSOP berhak mengawasi kegiatan di perairan.

- 3) Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.

KSOP wajib mengawasi kegiatan alih muat antarkapal (*Ship to Ship Transfer*) di perairan, untuk menjamin keselamatan dan efektifitas STS di perairan.

- 4) Mengawasi pemanduan dan kegiatan penundaan kapal.

Petugas KSOP wajib mengawasi masuk dan keluarnya kapal baik pemanduan dan penundaan kapal untuk memudahkan proses penyandaran kapal menuju dermaga.

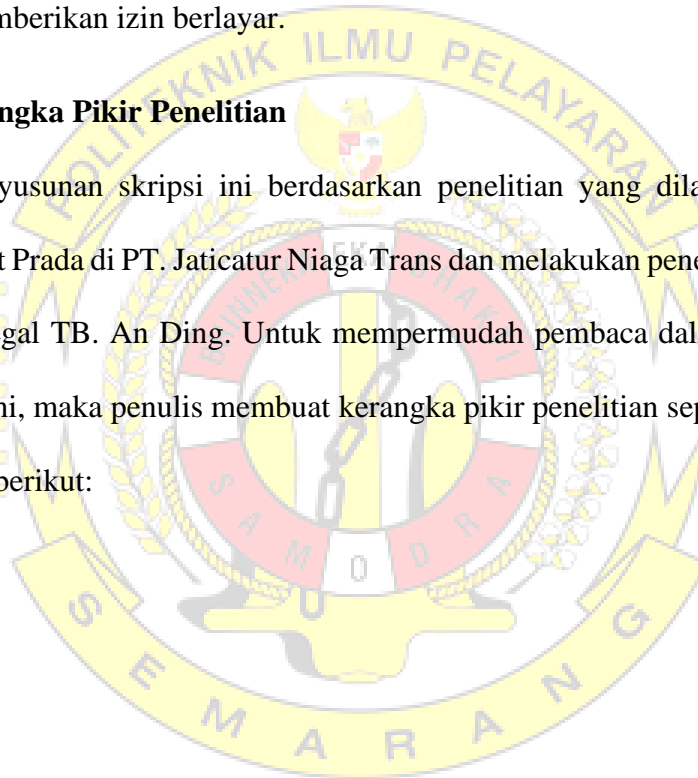
- 5) Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage, menjamin keselamatan pada saat melakukan penyelaman dan tidak menggagu proses keluar masuknya kapal di pelabuhan.

- 6) Mangawasi bongkar muat barang berbahaya beserta limbah beracun.

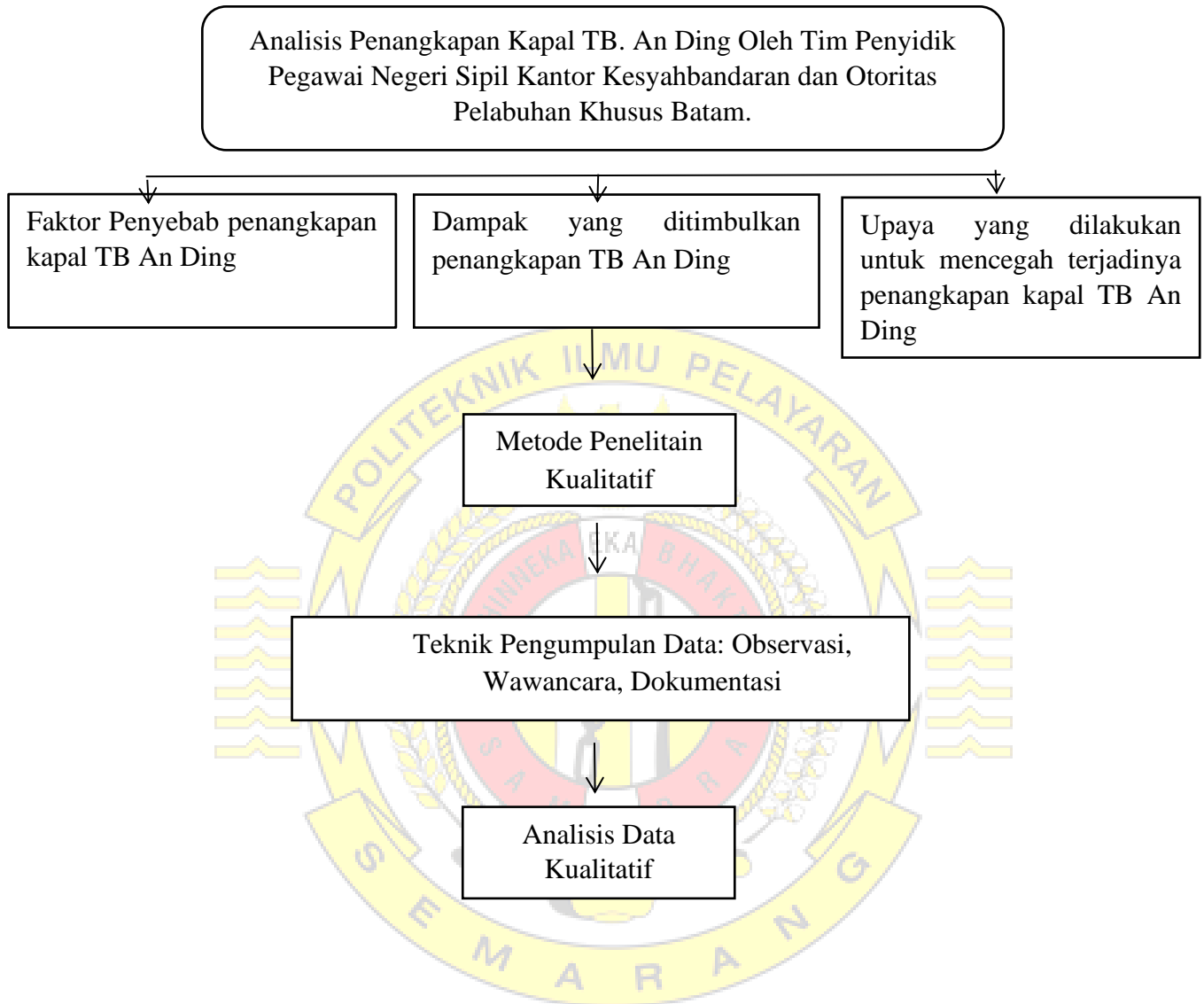
Berdasarkan dengan pasal 219 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Apabila kapal tidak memenuhi syarat kelaiklautan kapal maka syahbandar tidak dapat memberikan izin berlayar.

## **B. Kerangka Pikir Penelitian**

Penyusunan skripsi ini berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis pada saat Prada di PT. Jaticatur Niaga Trans dan melakukan penelitian terhadap kapal ilegal TB. An Ding. Untuk mempermudah pembaca dalam memahami skripsi ini, maka penulis membuat kerangka pikir penelitian seperti pada pada gambar berikut:



**Tabel 2. 1 Kerangka Penelitian**



## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Dari uraian penjelasan atas hasil temuan dari data yang didapat peneliti di lapangan yang berkaitan dengan Analisis Penangkapan Kapal TB An Ding Oleh Tim PPNS KSOP Khusus Batam, maka dapat dibuat kesimpulan sebagai masukan yang dapat memberi manfaat bagi PT Jaticatur Niaga Trans.

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari pembahasan yang telah diuraikan peneliti terkait Analisis Penangkapan Kapal TB. An Ding Oleh Tim PPNS KSOP Khusus Batam, yaitu:

1. Faktor yang menyebabkan ditangkapnya Kapal TB. An Ding milik PT. Jaticatur Niaga Trans Batam adalah karena kapal tersebut berbendera asing, sehingga tidak memiliki Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal (SPOGK), namun tetap melakukan kegiatan *assisst* di perairan Batu Ampar. Kapal tersebut melanggar aturan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 8 terkait Asas *Cabotage* yang menjelaskan bahwa setiap angkutan laut dalam negeri harus menggunakan kapal berbendera merah putih, dan diawaki oleh awak berkebangsaan Indonesia, yang dimana kapal TB An Ding merupakan kapal berbendera Singapura.
2. Upaya untuk mencegah terjadinya penangkapan kapal adalah perusahaan serta Nakhkoda wajib memahami dan melaksanakan aturan hukum

pelayaran di wilayah Republik Indonesia, serta menjalankan prosedur pengoperasian kapal. Antara lainnya pemilik kapal wajib melengkapi dokumen-dokumen kapal sebelum kapal beroperasi, merawat kapal dengan baik, memperlengkapi armada kapal dengan kru yang kompeten, serta mengasuransikan kapal maupun jiwa kru kapalnya.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

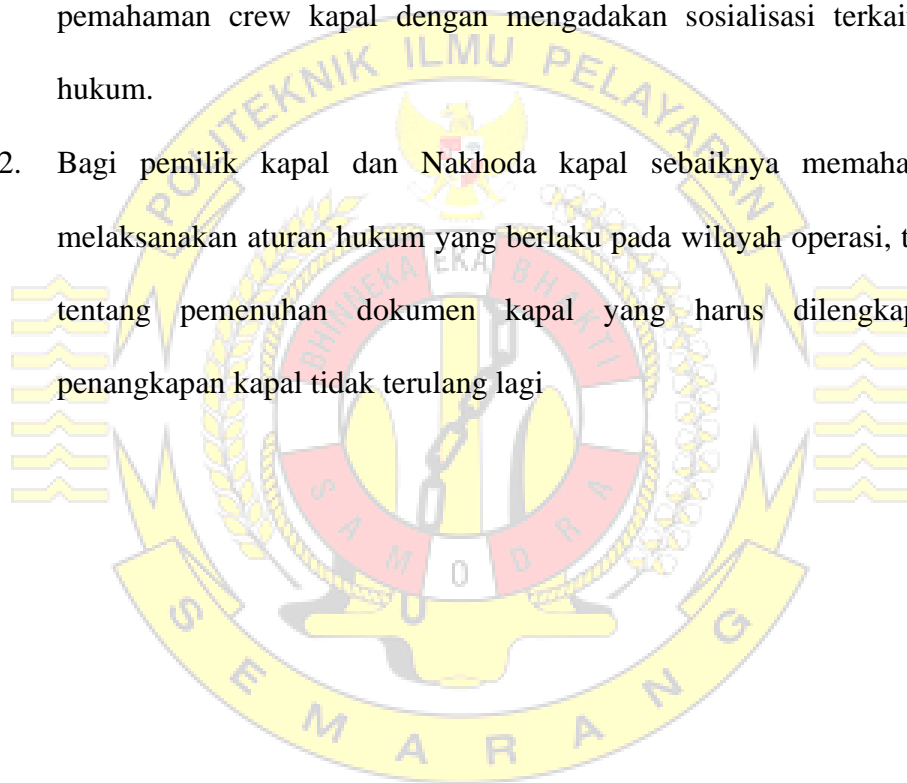
Berdasarkan pengalaman langsung peneliti dalam melaksanakan penelitian, terdapat beberapa keterbatasan yang dialami dan menjadi faktor yang perlu diperhatikan bagi penelitian yang akan datang. Beberapa keterbatasan dalam penelitian ini antara lain:

1. Keterbatasan waktu narasumber ketika memberikan keterangan, dikarenakan melaksanakan pekerjaan, serta keterbatasan waktu akibat menjalani Berita Acara Pemeriksaan.
2. Obyek penelitian hanya fokus pada satu kapal yang melakukan kegiatan ilegal dan pada kasus-kasus yang sama terkait dengan pengkapan kapal ilegal dan dampak akibat penangkapan tersebut.

### C. Saran

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, terdapat beberapa saran yang dapat diajukan peneliti, yaitu sebagai berikut:

1. Sebaiknya kapal-kapal yang dimiliki oleh PT Jaticatur Niaga Trans dilengkapi dengan dokumen yang lengkap dan perusahaan memberikan pemahaman crew kapal dengan mengadakan sosialisasi terkait aturan hukum.
2. Bagi pemilik kapal dan Nakhoda kapal sebaiknya memahami dan melaksanakan aturan hukum yang berlaku pada wilayah operasi, terutama tentang pemenuhan dokumen kapal yang harus dilengkapi agar penangkapan kapal tidak terulang lagi



## DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z, 2022, *Buku Metode Penelitian Kualitatif*, Jakarta.
- Esternberg, 2018, *Metode Penelitian Kombinasi Mix Methods*, Bandung.
- AlfabetaTriatmodjo, 2019, *Pengertian pelabuhan menurut ahli*. Surabaya.
- Farhan, A. M, 2022, *Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin Dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar Di Wilayah Hukum Pegadilan Tanjung Balai Karimun (116/PID. SUS/2020/PN Tbk)*, Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau.
- Ghony, Djunaidi, 2020, *Analisis dan Interpretasi Data Penelitian Kualitatif*, Jakarta.
- Hadju, Z. A. A, 2021, *Analisis UNCLOS 1982 Terkait Permasalahan Yurisdiksi Negara dan Penegakan Hukum Atas Kapal Berbendera Negara Asing*. SASI, Maluku.
- Kurniawati, Mercy, 2021, *Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelayaran oleh Syahbandar Terhadap Kapal Berlayar Tanpa Memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Dan Tidak Laik Laut*, Universitas Borneo Tarakan.
- Mudija Raharjo, 2019, *Pembahasan studi kasus sebagai bagian metodologi penelitian*, Purwokerto
- Mulyono, Tri, 2018. *Pelabuhan 1*. Jakarta: Universitas Jakarta.
- NINDIA, S. B. S, 2022, *Upaya KSOP Khusus Batam Dalam Meningkatkan Keselamatan Berlayar di Pelabuhan Sekupang Batam*, Batam
- Pandeirot, K. G, 2019, *Wewenang Pejabat Imigrasi dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Keimigrasian dalam Sistem Pengawasan Orang Asing di Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian*. *Lex et Societatis*, Manado
- Ponamon, D, 2022, *Peneggelaman Kapal Asing Yang Melakukan Penangkapan Ikan Secara Ilegal Berdasarkan Undang-undang No 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-undang No 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan*, Jakarta
- Rahayu, F. P., Suryadi, S., & Efridadewi, A, 2021, *Akibat Hukum Terhadap Nakhoda Kapal Niaga Yang Berlayar Tanpa Mempunyai Surat Persetujuan Berlayar*.

Student Online Journal (SOJ) UMRAH-Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Tanjung Pinang.

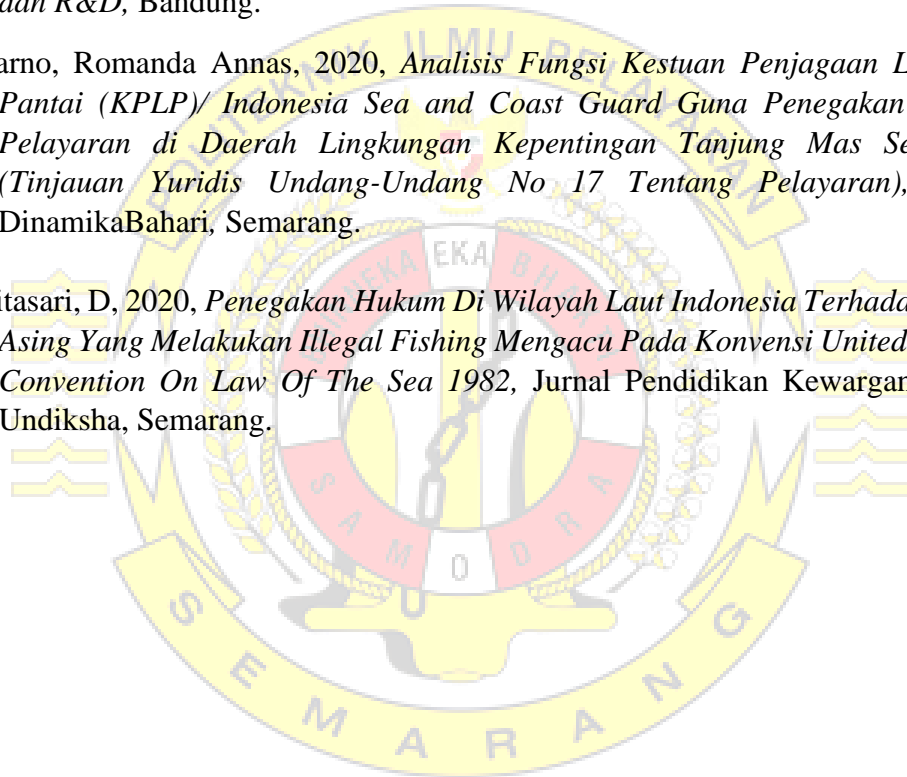
Roosinda, Fitria Widiyani, 2021, *Metode Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Zahir Publishing.

Sitinjak, D, 2020, *Sistem Pendukung Keputusan Pemilihan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dengan Menggunakan Metode Electre Studi Kasus: Balai Wilayah Sungai Sumatera II Medan*. *Jurnal Sistem Komputer dan Informatika* , Medan.

Sugiyono, D, 2019, *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*, Bandung.

Winarno, Romanda Annas, 2020, *Analisis Fungsi Kestuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)/ Indonesia Sea and Coast Guard Guna Penegakan Hukum Pelayaran di Daerah Lingkungan Kepentingan Tanjung Mas Semarang (Tinjauan Yuridis Undang-Undang No 17 Tentang Pelayaran)*, *Jurnal Dinamika Bahari*, Semarang.

Yunitasari, D, 2020, *Penegakan Hukum Di Wilayah Laut Indonesia Terhadap Kapal Asing Yang Melakukan Illegal Fishing Mengacu Pada Konvensi United Nations Convention On Law Of The Sea 1982*, *Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan Undiksha*, Semarang.



## LAMPIRAN 1

### TRANSKIP HASIL WAWANCARA 1

Wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada pelaksanaan kegiatan penangkapan kapa TB An Ding :

Nama : Bapak Harry Priambodo

Jabatan : Pejabat PPNS KSOP Khusus Batam

Hasil wawancara tersebut adalah :

Peneliti : “Selamat pagi, Pak Harry. Mohon izin untuk arahannya terkait dengan penelitian saya tentang Penangkapan kapal TB An Ding”

Bapak Harry : “Selamat pagi, baik dik. Apa yang perlu ditanyakan.”

Peneliti : “Apakah benar telah terjadinya Penangkapan kapal TB An Ding Oleh Tim PPNS KSOP Khusus Batam”

Bapak Harry : “Benar. Kami telah melakukan penegakkan hukum terhadap Kapal TB An Ding”

Peneliti : “Siap pak. Jika boleh tau, mengapa kapal TB An Ding bisa ditangkap?”

Bapak Harry : “Karena kapal TB An Ding tidak memiliki izin melakukan olah gerak , dan kapal TB An Ding masih berbendera Singapura dan beroperasi di perairan Batam”

- Peneliti : “Siap pak. Lalu bagaimana proses sebelum melakukan penangkapan, apakah kita bisa langsung memeriksa kapal tersebut pak?”
- Bapak Harry : “Tidak dik, kita bisa melakukan penangkapan tentunya dengan surat tugas dek.”
- Peneliti : “Baik, pak. Izin pak, kalau boleh tau apa dampak dari kegiatan kapal TB An Ding pak, kenapa bisa dikatakan bersalah maksud saya pak, apakah merugikan seseorang atau suatu instansi pak ?”
- Bapak Harry : “Dampak yang pastinya hilangnya pendapatan negara akibat kapal TB An Ding, kapal di tangkap pasti karena melanggar aturan yang ada dek, dan dilakukan penegakkan hukum agar menjadi pelajaran untuk perusahaan pelayaran yang lain”.
- Peneliti : “Siap pak. Baik pak. Dan yang yang terakhir pak, bagaimana nantinya kasus kapal TB An Ding ini pak”
- Bapak Harry : “Sekarang kita amankan terlebih dahulu kapal ini, untuk sementara kapal ini tidak diperbolehkan beroperasi, untuk kedepannya kita lihat saja nanti”.
- Peneliti : “Siap pak, terima kasih pak atas jawabannya”.

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA 2

Wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada saat setelah penangkapan TB An Ding terjadi di PT Jaticatur Niaga Trans :

Nama : Bapak Ali

Jabatan : Staff Operasional PT Jaticatur Niaga Trans

Hasil wawancara tersebut adalah :

Peneliti : “Selamat pagi, Pak Ali. Mohon izin untuk arahannya terkait dengan penelitian saya tentang Penangkapan kapal TB An Ding”

Bapak Ali : “Selamat pagi, Iya san bagaimana san, apa yang perlu ditanyakan.”

Peneliti : “Terkait kapal TB An Ding pak, bagaimana kelanjutannya pak?”

Bapak Harry : “Saya sendiri kurang paham status akhirnya bagaimana”

Peneliti : “Apakah kapal TB An Ding sekarang dapat beroperasi lagi pak?”

Bapak Harry : “Belum, yaa nunggu sertifikat Indonesianya jadi, sampai sekarang pun belum selesai juga”

Peneliti : “Siap pak. Jadi sekarang posisi kapal TB An Ding dimana pak?.”

Bapak Harry : “Di jembatan 2 barelang ( Perusahaan Jagad Energi ).”

Peneliti : “Berarti sudah lepas penahanan pak ?, sudah tidak ditahan lagi pak ?.”

Bapak Harry : “Iyaa sudah lepas penahanan, udah engga di segel lagi”.

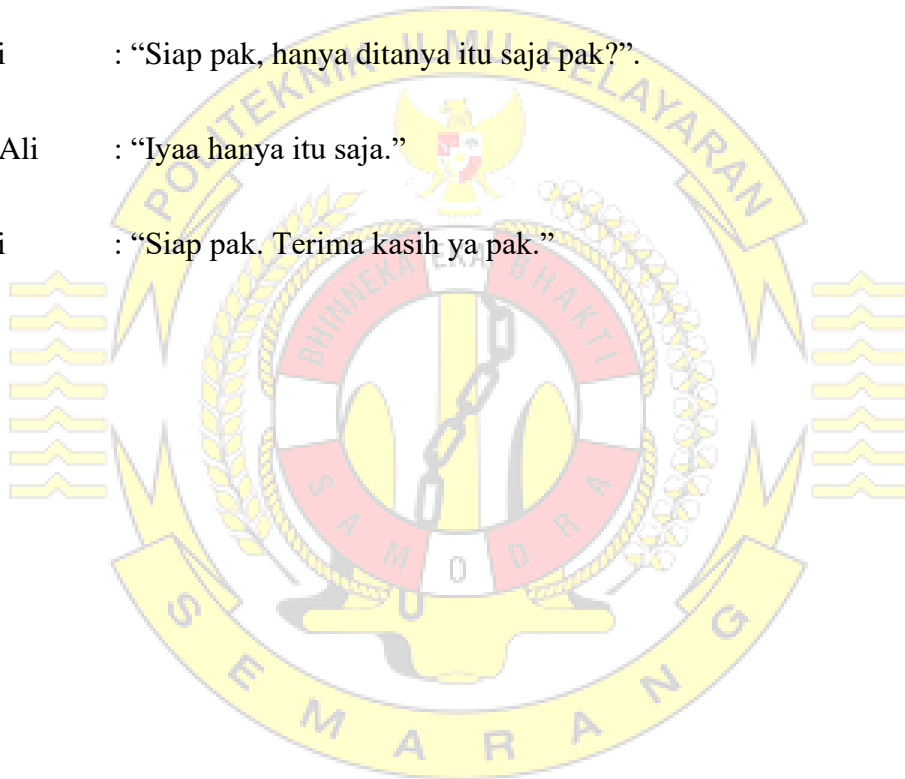
Peneliti : “Siap pak. Bapak sempat menjadi saksi kan pak pada saat BAP, apa saja pak yang ditanyakan kalau boleh saya tau.”

Bapak Harry : “Yaa hanya ditanya apa status anda di PT Jaticatur Niaga Trans, ya saya jawab sebagai custom clearance.”.

Peneliti : “Siap pak, hanya ditanya itu saja pak?”.

Bapak Ali : “Iyaa hanya itu saja.”

Peneliti : “Siap pak. Terima kasih ya pak.”



### TRANSKIP HASIL WAWANCARA 3

Wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada saat di atas kapal TB An Ding :

Nama : Bapak Wiwid

Jabatan : Master Kapal TB An Ding

Hasil wawancara tersebut adalah :

Peneliti : “Selamat pagi, capt. Mohon izin untuk arahnya terkait dengan penelitian saya tentang Penangkapan kapal TB An Ding”

Bapak Wiwid : “Selamat pagi, Iya det bagaimana det, apa yang perlu ditanyakan.”

Peneliti : “Terkait kapal TB An Ding capt, mengapa bisa ditahan capt?”

Bapak Wiwid : “Iyaa det, posisinya kita juga salah det, saya hanya menjalankan perintah dari owner.”

Peneliti : “Apa yang menyebabkan kapal ditangkap capt?”

Bapak Wiwid : “Kita tidak memiliki izin olah gerak pada saat melakukan *asisst* di perairan. saya kira bakalan aman karena sudah 43 kali saya melakukan, aman aman saja.”

Peneliti : “Bagaimana kelanjutan dari penangkapan ini capt.”

Bapak Wiwid : “Yaa kita jalanin aja, saya dan chief engine tidak diperbolehkan off sampai kasus ini selesai det, kita memenuhi panggilan BAP saja sekarang..”

Peneliti : “Baik capt, terima kasih capt.”

Bapak Wiwid : “Iyaa det sama-sama”.



#### LAMPIRAN 4

#### KUNJUNGAN KE KAPAL TB AN DING OLEH TIM PPNS



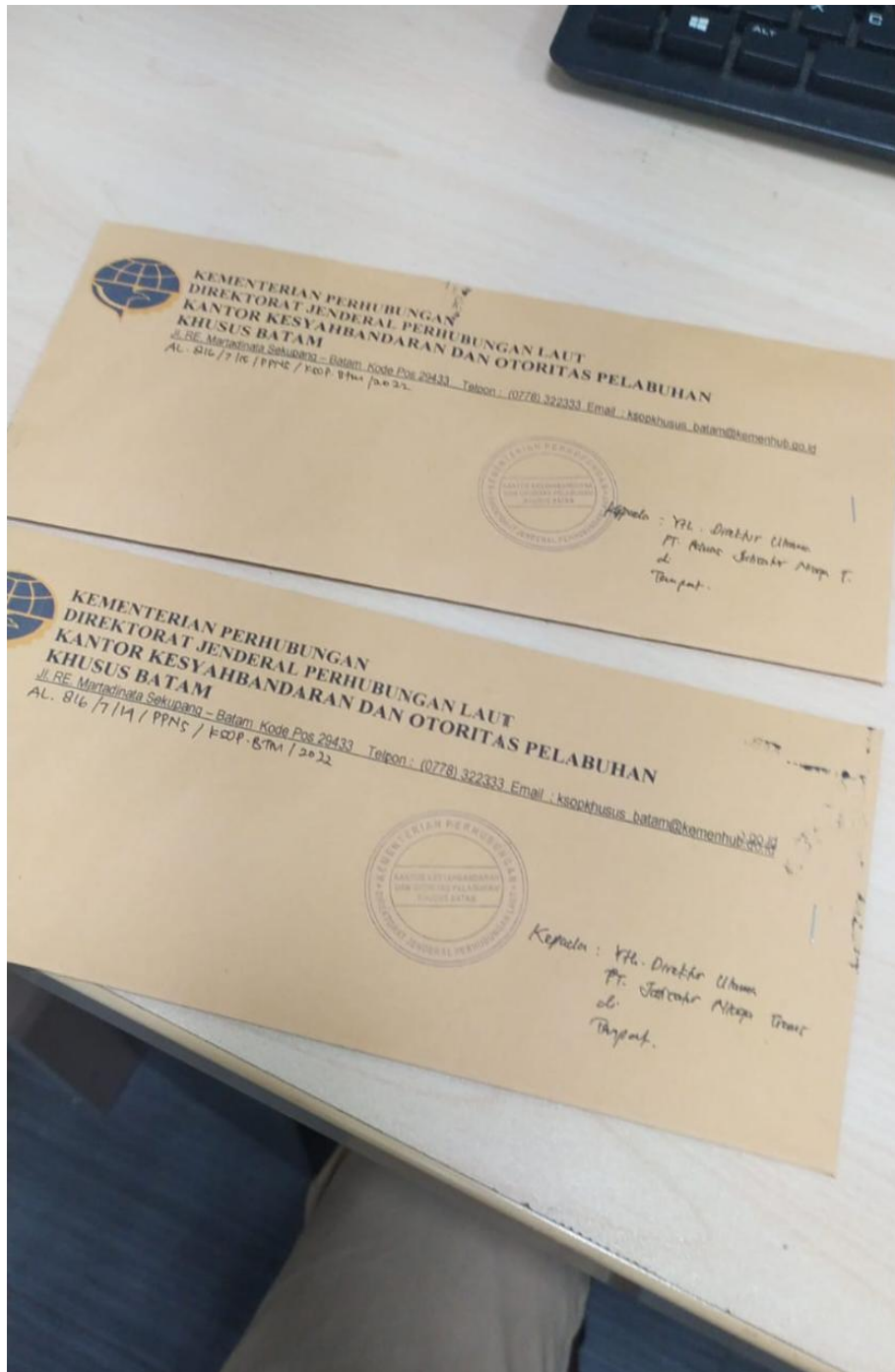
**LAMPIRAN 5**  
**PENYEGELAN KAPAL TB AN DING OLEH TIM PPNS**





## LAMPIRAN 6

### SURAT PEMANGGILAN SAKSI OLEH KSOP KHUSUS BATAM





**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KHUSUS BATAM**

Jl. RE. Martadinata  
Sekupang – Batam 29433

Telepon : (0778) 428179  
(0778)322344  
HP : 0812 7997 2019

Email : ksopkhusus\_batam@kemenhub.go.id  
Web : www.ksopkhususbatam.id  
Iq : djpl\_ksopkhususbatam

“ PRO JUSTITIA ”

**SURAT PANGGILAN KEDUA**

Nomor : AL.816/ 5 / 12 /PPNS/KSOP.Btm/2022

Pertimbangan : bahwa untuk kepentingan pemeriksaan dalam rangka penyidikan atas dugaan tindak pidana di bidang Pelayaran, perlu memanggil seseorang untuk didengar keterangannya.

Dasar : 1. Pasal 7 ayat (1) huruf g, Pasal 11, Pasal 112 ayat (1) dan ayat (2) dan Pasal 113 KUHP;  
2. Pasal 283 ayat (1) huruf c Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;  
3. Laporan Kejadian Nomor : UM.006/1/7/LK.PPNS/KSOP.Btm/2022 tanggal 22 Februari 2022;  
4. Surat Perintah Penyidikan Nomor : KP.004/1/6/PPNS/KSOP.Btm/2022 tanggal 07 Maret 2022.

**MEMANGGIL**

Kepada : AFDAL REZA  
Pekerjaan : Staf Operasional PT. Pelnas Jaticatur Niaga Trans  
Alamat : Komplek Permata Niaga Blok C No.18-19  
Sukajadi, Batam

Untuk : 1. Menghadap kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil a.n. Rahmat Nasution, S.H., M.H. dan Harry Priambodo, S.Pi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, Jl. RE. Martadinata Sekupang - Batam, Hari Senin, tanggal 11 April 2022 pukul 13.00 WIB untuk didengar keterangannya sebagai saksi sehubungan dengan dugaan perkara tindak pidana di bidang Pelayaran Kapal TB. AN DING berbendera Singapore GT. 274 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 284 Jo Pasal 8 ayat (2) dan/atau Pasal 302 ayat (1) Jo Pasal 117 ayat (2) dan/atau Pasal 317 Jo Pasal 193 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;  
2. Diminta kepada saudara untuk membawa dokumen atau surat-surat yang berkaitan dengan perkara dimaksud. Konfirmasi dapat menghubungi Sdr. Gusti Ade Ardian, telp. 085210569737.

Batam, 06 April 2022

Mengetahui,  
Kepala Kantor Kesyahbandaran  
Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam  
Selaku Pejabat Penyidik



RIVOLINDO S.H., M.M.  
NIP. 19641018 198603 1 001

Penyidik Pegawai Negeri Sipil

HARRY PRIAMBODO, S.Pi  
NIP. 19810102 200212 1 001

Tembusan :  
1. Korwas PPNS POLDA KEPRI  
2. Arsip

## LAMPIRAN 7

## SERTIFIKAT KAPAL TB AN DING BENDERA SINGAPURA



The Merchant Shipping Act  
(Chapter 179)

SIGNAL LETTERS : 9V3836

## CERTIFICATE OF SINGAPORE REGISTRY

## SHIP'S PARTICULARS

Official Number 385601	Name of Ship AN DING	Description of Ship STEEL TUG BOAT
IMO Number 9058244		
Port Number 01398-P/10	GT 274 NT 82	
Registered Dimensions Length 26.33 metres Breadth 9.80 metres Depth 4.23 metres	Where Built PAN UNITED SHIPYARD PTE LTD SINGAPORE Date Keel Laid 1993	Previous Registration SINGAPORE Former Name: TG 5 Former Port No: 00369-P/53 Hull No 104

## ENGINE PARTICULARS

Description of Engine DIESEL Make & Model REC INT COM 4 STROKE SINGLE ACTING Number 2	Maker: STORK WARTSILA NETHERLANDS Year Made 1992	Number of Shafts 2 BHP 2 x 1000.00 KW Estimated Speed 12.30 knots
---	---	---

## OWNER'S PARTICULARS

Name and Address OCEAN TANKERS (PTE) LTD 37 TUAS ROAD SINGAPORE 638503	Number of Shares SIXTY-FOUR
---	--------------------------------

Issued at Singapore on 21 JUNE 2010

  
Registrar of Singapore Ships



Notice: A Certificate of Registry is not a document of title. It shall be used only for the lawful navigation of the ship and shall not be subject to detention by reason of title, lien, charge or interest whatsoever had or claimed by any owner, mortgage or other.

Certificate no: SNG 1000780  
Page 1 of 2



## International Tonnage Certificate (1969)

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969,  
under the authority of the Government of the Republic of Singapore  
for which the Convention came into force on 06 September 1985  
by Lloyd's Register Asia.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	*Date
AN DING	9V3836 IMO number 9058244	SINGAPORE	14 July 1992

\*Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (article 3(2) (b)), as appropriate.

### MAIN DIMENSIONS

Length (article 2(8))	Breadth (regulation 2(3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (regulation 2(2))
26.33 m	9.60 m	4.23 m

### THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE 274

NET TONNAGE 82

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at Singapore

on 20 June 2010

The undersigned declares that he/she is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

This certificate is issued due to Change of Name.

Lloyd's Register Asia  
Singapore Office  
B H Koh

B.H.Koh  
Surveyor to Lloyd's Register Asia

A member of the Lloyd's Register Group

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity to the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 1364 (2005.04)



## MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT REPUBLIC OF SINGAPORE

Issued by the Maritime and Port Authority of Singapore in pursuance of Merchant Shipping (Safety Convention) Regulations and under the provision of Regulation V/14 of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended



MSMD-02110-19

<b>Name of Ship</b>	<b>Port of Registry</b>	<b>IMO Number</b>
AN DING	SINGAPORE	9058244
<b>Call Sign</b>	<b>Official Number</b>	<b>Gross Tonnage</b>
9V3836	385601	274.00
<b>Type of Ship</b>	<b>Main Propulsion Power(kW)</b>	<b>Periodically Unattended Machinery Space</b>
STEEL TUG BOAT	2000.0	NO
<b>*Trading Area</b> SPECIAL LIMIT		
<b>**Operating Company</b> OCEAN TANKERS (PTE) LTD		

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified<sup>1</sup> in the table(s) below:

Grade/Capacity	Certificate (STCW <sup>2</sup> Regulation)	Number of Persons
Master	II/3	1
Chief Mate	II/3	1
Deck Watch-keeper	-	-
Chief Engineer	III/3	1
Second Engineer	III/3	1
Engineer Watch-keeper	-	-
Radio-Operator	As specified in Safety Radio Certificate	
Ratings forming part of a navigational watch	-	-
Ratings forming part of an engine room watch	-	-
Other Deck Ratings/Personnel		2
Other Engine Room Ratings/Personnel	-	-
Others	-	-

Special requirements or conditions, if any:

-

Certificate effective date: 10 April 2015

Certificate reproduction date: 19 July 2019

Date of Expiry: Nil



**DAKNASHAMOORTHY GANASEN**  
Director of Marine,  
Singapore.

<sup>1</sup> This document is applicable only to officers and ratings in the deck and engine departments and other certificated personnel.

<sup>2</sup> STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers (STCW as amended).

\*Where a trading area other than unlimited is shown, a clear description or map of the trading area should be included in the document.

\*\*International Safety Management Code not applicable. The operating company is the ship owner.

Any person finding this document must send it to the Director of Marine, Maritime and Port Authority of Singapore, 460 Alexandra Road #21-00 PSA Building, Singapore 119963

Certificate No. 8011



## CARGO SHIP SAFETY RADIOTELEPHONY CERTIFICATE

Issued under

THE MERCHANT SHIPPING (NON-CONVENTION SHIPS)  
SAFETY REGULATIONS, 1981.

(For ships of less than 300 tons)

<i>Name of Ship</i>	<i>Official Number</i>	<i>Port of Registry</i>	<i>Gross Tonnage</i>	<i>Date on which keel was laid (See Note 1 below)</i>
AN DING	385601	SINGAPORE	274	1993

THIS IS TO CERTIFY —

- I. That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations as regards Radiotelephony:-

	<i>Requirement of Regulations</i>	<i>Actual provisions</i>
Hours of listening .....	CONTINUOUS	CONTINUOUS
Number of operators .....	—	—

- II. That the functioning of the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complies with the provisions of the said Regulations.

THIS CERTIFICATE shall remain in force until **21 JUNE 2021**.Issued on **24 JUNE 2020**.

for Director of Marine,  
Singapore.

- Notes: 1. It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1982, in which case the actual date should be given.  
2. The duplicate of this certificate is to be put up in a prominent place in the ship, where it is accessible to all persons on board.



## Cargo Ship Safety Equipment Certificate

(For ships engaged on 30 mile limit voyages)

Issued under the Merchant Shipping (Non Convention Ships) Safety Regulations, 1981, as amended,  
under the authority of the Government of the Republic of Singapore by Lloyd's Register Singapore Pte Ltd

Particulars	
Name of ship	<b>AN DING</b>
Distinctive number or letters	<b>9V3836</b>
Port of registry	<b>Singapore</b>
Gross Tonnage	<b>274</b>
Length (L)	<b>26.333</b>
IMO number	<b>9058244</b>
Type of ship	<b>Bulk carrier- Oil-tanker Chemical-tanker- Gas-carrier- Cargo ship other than any of the above</b>
Date on which keel was laid <sup>1</sup>	<b>14 July 1992</b>

This is to certify:

- I. That the above mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Merchant Shipping (Non Convention Ships) Safety Regulations, 1981.
- II. That the inspection showed that the life-saving appliances provided for the total of **10** persons and no more, viz.:
  - Survival craft, for which approved launching are required, capable of accommodating - persons, and
  - 2** Survival craft, for which approved launching devices are not required, capable of accommodating **20** persons;
  - 8** Lifebuoys;
  - 14** Lifejackets.
- III. That the survival craft were equipped in accordance with the provisions of Regulations.
- IV. That the ship was provided with a line-throwing appliance and portable radio equipment for survival craft in accordance with the provisions of the Regulations.
- V. That the inspection showed that the ship complied with the requirements of the said Regulations as regards fire extinguishing appliances and fire control, plans, and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and Merchant Shipping (Prevention of Collisions at Sea) Regulations, 1983.
- VI. That in all other respects the ship complied with requirements of the Regulations so far as these requirements apply thereto.

It will remain in force until **17 June 2021**

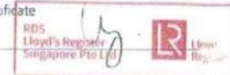
Issued at **Singapore**

on **27 August 2019**

The undersigned declares that he is duly authorised by the Government of the Republic of Singapore to issue this Certificate

- Notes: 1. Singapore coastal and 30 miles seaward service.  
2. Exemption certificate issued for BNWAS.**

Rajvin Dave  
Surveyor to Lloyd's Register Singapore Pte Ltd



A subsidiary of Lloyd's Register Group Limited

<sup>1</sup> It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1982, in which case the actual date should be given.

<sup>2</sup> The duplicate of this certificate is to be put up in a prominent place in the ship, where it is accessible to all persons on board.

<sup>3</sup> This form is to be used only by a Certifying Authority.

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

## LAMPIRAN 8

# SURAT SERTIFIKAT SEMENTARA KAPAL TB AN DING BERBENDERA INDONESIA



REPUBLIK INDONESIA  
Republic of Indonesia

### SURAT LAUT SEMENTARA PROVISIONAL CERTIFICATE OF NATIONALITY

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 67 Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 dan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : SE.1/DJPL/2020 Tahun 2020  
Issued under the provision of Article 67 Minister of Transportation Regulation Number 39 Year 2017 and has been amended based on a circular letter from the Director General of Sea Transportation Number SE.1/DJPL/2020 Year 2020

Nomor (Number) : AL.520 / 21 20.SM / DK/2022

Yang bertanda tangan di bawah ini (The undersigned) **DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN / DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS**

Menyatakan bahwa (declares that) : **Tug Boat / Tug Boat**

NAMA KAPAL NAME OF SHIP	TANDA PANGGILAN CALL SIGN	TEMPAT PENDAFTARAN PORT OF REGISTRY	TANDA PENDAFTARAN PORT OF REGISTRY
AN DING	YDC3416	---	---
UKURAN (P x L x D (METER)) DIMENSION (L x B x D (Meters))	TONASE KOTOR GROSS TONNAGE (GT)	TONASE BERSIH NET TONNAGE (NT)	
26.33 x 9.60 x 4.23	274	82	
PENGERAK UTAMA MAIN PROPULSION	MERK DAN DAYA ENGINE MAKER AND POWER	BAHAN UTAMA KAPAL SHIP'S MATERIAL	NOMOR IMO IMO NUMBER
MESIN ENGINE	WARTSILA 1000 kW x 2	BAJA STEEL	---
TANGGAL PEMBANGUNAN DATE OF BUILD			
KONTRAK * CONTRACT	PELETAKAN LUNAS KEEL LAID	SERAH TERIMA * DELIVERY	PERUBAHAN * CONVERSION
---	14 Juli 1992	---	---

Milik (Owned by) PT. JATICATUR NIAGA TRANS berkedudukan di (at) KOTA BATAM memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

has complied as an Indonesian vessel in accordance with the provisions of applicable regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan dan berkewajiban supaya diperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan Negara-negara lain.

To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Berlaku sampai dengan (Valid until) :  
09 JUNI 2022

Diterbitkan di : JAKARTA  
Issued at

Pada tanggal : 10 MARET 2022  
Date

No. Urut Penerbitan : 16  
Serial Number

PUP. NO. 820220311803726

a.n. MENTERI PERHUBUNGAN  
o.b. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS  
u.b.

for  
KEPALA SUBDIREKTORAT PENGUKURAN, PENDAFTARAN DAN  
KEBANGSAAN KAPAL  
Deputy Director for Ship's Measurement, Registration and Nationality



DIT. KAPPEL

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
Capt. SIDROTUL MUNTAHA, M. Si., M.Mar  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 196707121998081001

B 272 160



REPUBLIK INDONESIA  
REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT UKUR INTERNASIONAL SEMENTARA (1969)**  
**PROVISIONAL INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)**

No : 9197/PPm

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.  
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of the Republic of Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Tempat Pendaftaran Port of Registry	Tanggal *) Date
AN DING	YDC3416	BATAM	14/07/1992

Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Pasal 2 (6)), atau tanggal saat/dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Pasal 3 (2) (b)).  
Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.

**UKURAN-UKURAN POKOK**  
**MAIN DIMENSIONS**

Panjang (Pasal 2 (8)) Length (Article 2 (8))	Lebar (Peraturan 2 (3)) Breadth (Reg. 2 (3))	Ukuran Dalam Terbesar di tengah kapal hingga geladak teratas (Peraturan 2 (2)) Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2 (2))
26.33 Meter	9.60 Meter	4.23 Meter

**TONASE KAPAL ADALAH :**  
**THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:**

**TONASE KOTOR**  
GROSS TONNAGE 274

**TONASE BERSIH**  
NET TONNAGE 82

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional tentang Pengukuran Kapal 1969.  
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Berlaku sampai dengan : 3 JUNI 2022  
Valid until

Dikeluarkan di : BATAM  
Issued at

Pada Tanggal : 04/03/2022  
Date

an, MENTERI PERHUBUNGAN  
or, MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
An, KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KHUSUS BATAM  
HARBOUR MASTER AND PORT AUTHORITY OF BATAM  
KEPALA BIDANG KEKELAUAN KAPAL  
Act. HEAD OF SEAWORTHINESS OF SHIP DIVISION  
KASIE STATUS HUKUM KAPAL DAN KEPেলাUTAN  
LEGAL STATUS OF THE SHIP AND MARINE



SUGIANTORO, SH  
Penata TK (III/d)  
NIP. 19680313 198903 1 001



## LAMPIRAN 9

### PEMBERITAHUAN PENOLAKAN SPOG KAPAL TB ANDING OLEH KSOP KHUSUS BATAM



 kanpelbatamid@gmail.com

Notifikasi Penolakan Permohonan Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal 

From kanpelbatamid@gmail.com  
To jaticatur.nt@yahoo.com  
May 31, 2021 at 13:56 ✓

Permohonan Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal Anda untuk kapal TB. AN DING tanggal 31 May 2021 telah ditolak dengan catatan sbb:

**1. KAPAL BENDERA ASING TIDAK BOLEH KEGIATAN ASIST 2. KAPAL YANG MAU DIBUAT KEGIATAN ASIST BELUM KELUAR IZIN ASIST NYA**

Harap login ke website [www.ksopkhususbatam.id](http://www.ksopkhususbatam.id) dan mengklik menu Daftar SPOGK, lalu tekan tombol View untuk melihat Catatan Penolakan atau langsung melakukan revisi dengan menekan tombol Update.

**Revisi harus dilakukan dalam jangka waktu 1 x 24 jam, atau permohonan harus dilakukan ulang.**

Terima kasih.

Kantor KSOP Khusus Batam

**LAMPIRAN 10**

**PENYERAHAN KAPAL TB AN DING KEPADA KSOP KHUSUS BATAM**



**LAMPIRAN 11**  
**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**



1. Nama : M IKHSAN SHAHISYAH
2. Tempat dan Tanggal Lahir : TANJUNG PINANG, 28 DESEMBER 2000
3. NIT : 561911317393 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : JL PESANTREN NO 70, KEL SUKAMISKIN,  
KEC. ARCAMANIK, KOTA BANDUNG
6. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : MUHAMAD ASWAN  
Pekerjaan : WIRAUUSAHA
  - b. Ibu : DEWI RIKA  
Pekerjaan : IBU RUMAH TANGGA
1. Pendidikan Formal
  - a. Sekolah Dasar : SD N 005 SAGULUNG, BATAM
  - b. SMP : SMP N 9 BATAM
  - c. SMA : SMA N 17 BATAM
  - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
2. Pengalaman Praktik Darat
  - a. KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KHUSUS  
BATAM  
9 AGUSTUS 2021-8 FEBRUARI 2022
  - b. PT JATICATUR NIAGA TRANS  
9 FEBUARI 2022-9 AGUSTUS 2022