



**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP TINDAK PIDANA PENCURIAN
DAN PENGUSAKAN SARANA BANTU NAVIGASI-PELAYARAN
PADA DISTRIK NAVIGASI KELAS III KENDARI**

Sofyan Rauf

Dosen Universitas Lakidende Unaaha

(Naskah diterima: 1 Maret 2019, disetujui: 20 April 2019)

Abstract

The modus operandi carried out in the crime of theft and destruction of the Sailing Navigation Assistance Facility in the Navigation District of Class III Kendari is that theft and destruction is carried out by involving more than 1 person and the crime is carried out in a planned and systematic manner. Law enforcement based on the theft and destruction of Shipping-Navigation Support Facilities has not been in accordance with the regulations in the fields of navigation, institutions, finance, equipment, staffing, and other regulations related to the institutional directorate of navigation.

Keywords: Law Enforcement, Theft and Destruction, Navigation

Abstrak

Modus operandi yang dilakukan dalam tindak pidana pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di Distrik Navigasi Kelas III Kendari adalah pencurian dan pengrusakan dilakukan dengan melibatkan lebih dari 1 orang dan tindak pidana tersebut dilakukan secara terencana dan sistematis. Pelaksanaan penegakan hukum berdasarkan delik pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran belum sesuai dengan peraturan-peraturan dibidang kenavigasian, kelembagaan, keuangan, perlengkapan, kepegawaian, dan peraturan-peraturan lainnya yang terkait dengan kelembagaan direktorat kenavigasian.

Kata Kunci: Penegakan Hukum, Pencurian dan Pengrusakan, Navigasi

I. PENDAHULUAN

Setiap negara baik negara pantai maupun negara yang tidak berpantai memiliki kebebasan untuk melakukan kegiatan-kegiatannya dengan tetap memperhatikan ketentuan yang diisyaratkan oleh hukum internasional. Ketentuan yang merupakan kesepakatan bersama yang telah ditetapkan da-

lam hukum internasional antara lain kebebasan yang meliputi:

- a. Kebebasan melakukan navigasi
- b. Kebebasan penangkapan ikan
- c. Kebebasan memasang kabel dan pipa saluran dibawah permukaan laut.
- d. Kebebasan melakukan penerbangan di atas laut lepas.

Alur transportasi laut menjadi alur yang banyak digunakan dalam berbagai kegiatan manusia, olehnya itu perlu dilakukan langkah-langkah obyektif untuk menyelamatkan masyarakat nasional dan internasional dari kemungkinan kecelakaan laut yang dapat mengakibatkan kematian seperti beberapa peristiwa yang terjadi pada masa lampau yang angka kecelakaan transportasi laut cenderung masih tinggi yang disebabkan oleh sistem sarana bantu navigasi sebagai penuntun gerak lajur alur kapal belum tersedia secara maksimal dan bahkan masih menggunakan penuntun alam untuk melakukan pelayaran oleh kapal-kapal tertentu khususnya kapal tradisional.

Pentingnya Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagai penuntun alur kapal dinilai oleh Pemerintah Indonesia sebagai suatu prioritas utama dalam menyelamatkan masyarakat dari bahaya atas penggunaan alur transportasi laut. Langkah yang dilakukan oleh pemerintah dalam menanggulangi angka kecelakaan transportasi laut yakni dengan memasang alat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran seperti mercusuar, pesawat lampu pada daerah laut yang dimungkinkan rawan kecelakaan seperti daerah dataran rendah laut, daerah karang dan daerah-daerah laut yang memiliki gelombang besar.

Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang telah disediakan oleh negara dalam rangka melindungi kepentingan masyarakat dengan telah menelan biaya yang cukup besar apalagi disadari bahwa Indonesia adalah negara kepulauan yang secara kuantitas $\frac{2}{3}$ wilayahnya adalah laut, sehingga memerlukan sarana bantu navigasi yang cukup banyak dalam menuntun alur kapal. Namun demikian, penyediaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran oleh pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut khususnya pada Distrik Navigasi Kelas III Kendari tidak jarang dihadapkan pada permasalahan dimana beberapa rangkaian alat-alat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran menjadi obyek pencurian dan pengrusakan oleh masyarakat yang tidak bertanggungjawab, sehingga hal tersebut dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

II. KAJIAN TEORI

2.1 Pengertian dan Unsur-Unsur Tindak Pidana

Tindak pidana adalah perbuatan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang oleh peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Perbuatan pidana dibedakan menjadi beberapa macam, yaitu: Perbuatan pidana (delik) formal dan (delik

Materiil). Menurut system KUHP kita ter-bagi atas Kejahatan (*misdrifiven*) dan Pela-nggaran (*Overtredingen*). Pembagian da-lam dua jenis ini, tidak ditentukandengan nyata-nyata dalam suatu pasal KUHP tetapi sudah dianggap demikian adanya.

A. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

Pengertian kenavigasian sebagai berikut.

Kenavigasian adalah segala sesu-atu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, Hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan rekla-masi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.

Menurut Arim Kamandaka (2005: 89) Pengertian di atas menunjukkan bahwa kegiatan kenavigasian meliputi beberapa hal, diantaranya: memberikan

1. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
2. Fasilitas alur di sungai dan danau yang meliputi fasilitas kolam pemindahan kapal (*Lock*), bendungan pengatur kedalaman alur (*navigator barrage*) dan bangunan untuk pengangkat kapal (*Ship lift*).
3. Telekomunikasi pelayaran
4. Stasiun bumi pantai

5. Alur pelayaran
6. Pengerjaan pengerukan
7. Pemanduan.
8. Kerangka kapal.
9. *Salvage*
10. Pekerjaan bawah air.

Peraturan Menteri Perhubungan No-mor 7 Tahun 2005 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran pada pasal 1 yang me-nyatakan bahwa :

Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya dan / atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

Sesuai ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 7 Tahun 2005, tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran Pasal 2 ayat (2) menyatakan fungsi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagai berikut:

- a. Menentukan posisi dan atau haluan kapal
- b. Memberitahukan adanya bahaya / rintangan pelayaran
- c. Menunjukkan batas-batas alur pelayaran yang aman

- d. Menandai garis-garis pemisah lalu lintas kapal
- e. Menunjukkan kawasan dan/atau kegiatan khusus di perairan
- f. Menunjukkan batas negara.

Sedangkan jenis Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran terdiri dari:

- a. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran visual meliputi :
 - 1) Menara suar
 - 2) Rambu suar.
 - 3) Pelampung suar
- b. Rambu tanda siang (*Day mark*)
- c. Sarana bantu navigasi elektronik terdiri dari :
 - 1) Rambu radio station terdiri dari: *Medium Wave Radio Beacon* (MWRB) dan *Radar Beacon (Racon) Station*
 - 2) *Differential Omega*
 - 3) *Loran "C" Station*
 - 4) *Decca Station*

B. Tindak Pidana Yang Berkaitan Dengan Pencurian Dan Pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Tindak pidana yang berkaitan dengan pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran secara umum te-lah diatur

dalam Kitab Undang-undang Hu-kum Pidana (KUHP) Pasal 196 yang menyatakan :

Barang siapa dengan sengaja menghancurkan, merusak, mengambil atau memindahkan tanda untuk keamanan pelayaran atau menggagalkan bekerjanya atau memasang tanda yang keliru diancam :

1. Dengan pidana penjara paling lama 12 tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi kemanusiaan pelayaran.
2. Dengan pidana penjara paling lama 15 tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan pelayaran dan mengakibatkan tenggelam atau terdamparnya kapal
3. Dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama waktu tertentu paling lama 20 tahun jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan pelayaran dan mengakibatkan orang mati.

Sedangkan pencurian secara umum diatur di dalam Kitab Undang-undang Hu-kum Pidana Pasal 362 yang menyatakan bahwa: Barang siapa mengambil barang sesuatu, yang seluruhnya atau sebagian kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk dimiliki secara melawan hukum, diancam karena pencurian, dengan pidana penjara

paling lama lima tahun atau pidana denda paling banyak sembilan ratus rupiah.

C. Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan sarana atau alat untuk mencapai ketaatan terhadap aturan hukum yang berlaku. Dari konteks inilah sesungguhnya, hubungan antara penegakan hukum dengan ketaatan hukum itu sendiri, karena melalui penegakan hukum inilah, pada akhirnya akan menciptakan ketaatan terhadap hukum.

Penegakan hukum yang berakhir dengan ketaatan hukum, biasanya harus pula melalui tahapan terciptanya kesadaran hukum, karena dorongan penegakan hukum tersebut, yang pertama terjadi adalah kesadaran hukum, yang selanjutnya akan bermuara pada ketaatan terhadap hukum Agusfian Wahab (1999:56).

Masyarakat memerlukan Perlindungan terhadap perbuatan anti sosial yang merugikan dan membahayakan masyarakat. Tujuan dari Penegakan Hukum Pidana Adalah mencegah dan menanggulangi Pelanggaran dan Kejahatan.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Modus operandi tindak pidana pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pela-

yan dan Menganalisis penegakan hukum terhadap tindak pidana pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran pada Distrik Navigasi Kelas III Kendari. Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan Pendekatan kasus (*case approach*), kemudian dianalisa dengan metode preskriptif dengan memberikan rumusan konsep dan menawarkan suatu norma atau kaidah yang digunakan untuk memecahkan suatu masalah. Pendekatan konseptual beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.

Dalam penelitian ini memerlukan dua jenis data yaitu: Bahan Hukum Primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer yang berupa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kebutuhan penelitian ini. Bahan Hukum Sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah doktrin dan ajaran hukum para ahli serta kamus hukum yang relevan dengan kebutuhan penelitian ini.

IV. HASIL PENELITIAN

Pencurian dan Pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran Pada Distrik Navigasi Kelas III Kendari

Kecenderungan pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dilakukan secara bersama-sama, sebab kegiatan pencurian terhadap beberapa Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran membutuhkan tenaga yang cukup besar. Untuk itu, sangat tidak dimungkinkan pencurian hanya dilakukan oleh 1 orang pelaku apalagi alat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang menjadi obyek pencurian kapasitasnya cukup besar. Adapun beberapa Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang menjadi obyek pencurian adalah sebagai berikut:

a. Menara suar

- 1) Pesawat lampu
- 2) Solar sel
- 3) Accu
- 4) Kawat arde penangkal petir
- 5) dudukan pesawat lampu
- 6) Pintu rumah lampu
- 7) Baut angker dan baut rangka
- 8) Tiang pagar dan ram pagar
- 9) Pintu bordes
- 10) Lantai ram bordes rumah lampu

b. Rumah Petugas TMS dan PMS

- 1) Atap rumah PMS

- 2) Pintu rumah TMS dan PMS
- 3) Jendela nako rumah TMS dan PMS
- 4) Klosed kamar mandi
- 5) Kabel instalasi rumah TMS dan PMS
- 6) Stop kontak dan sakelar
- 7) Tiang dan ram pagar

Hal-hal tersebut di atas merupakan beberapa alat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang menjadi obyek pencurian di wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Distrik Navigasi Klas III Kendari dan obyek pencurian tersebut telah dilakukan penggantian, akan tetapi pencurian dan pengrusakan terhadap Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran masih terus terjadi dan bahkan sampai saat ini tidak seorangpun dapat ditemukan pelaku pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Distrik Navigasi Klas III Kendari.

Tindak Pidana Pencurian dan Pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran Dilakukan Secara Terencana

Kecenderungan pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dilakukan secara terencana, sebab untuk mengambil alat-alat rambu suar memerlukan alat yang cukup banyak dan tingkatan kesulitan untuk mengambil alat rambu suar cukup sulit,

sebab telah di desain oleh pemerintah agar tidak dapat dicuri namun demikian hal tersebut tetap terjadi.

Modus operandi yang telah dilakukan oleh para pelaku tindak pidana pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran biasanya para pelaku berpura-pura berhenti disekitar lampu suar dengan alasan kapal yang mereka gunakan mengalami kerusakan, hal itu dilakukan untuk menghindari kecurigaan oleh pengawas rambu suar. Para pelaku tindak Pidana di duga adalah orang-orang yang memiliki kemampuan atau keahlian dalam menilai benda-benda yang dianggap memiliki harga jual tinggi dan biasanya para pelaku adalah sindikat yang terorganisasi.

Selain itu, ada dugaan dari pegawai Direktorat Jenderal Perhubungan Laut para pelaku adalah nelayan karena disekitar rambu suar adalah dataran dangkal yang disekitarnya memiliki hasil laut yang cukup banyak dan bahkan fasilitas rambu suar tidak hanya bertujuan untuk dijual melainkan digunakan untuk fasilitas pribadi para nelayan. Kelemahan dari pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sehingga kejahatan itu terus meningkat karena kurangnya pengawasan yang dilakukan terhadap rambu suar dan

hal tersebut sangat terkait dengan permasalahan yang bersifat teknis.

Hasil curian terhadap Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran diduga ada oknum penadah yang membeli barang-barang tersebut karena keuntungan yang diperoleh cukup besar oleh penadah karena harga jual Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran cukup tinggi dipasaran. Karena tingginya harga jual benda curian tersebut mendorong peningkatan kejahatan ini yang dilakukan secara terus-menerus dan terencana.

Jika menilik ketentuan pidana atas kejahatan pencurian dan pengrusakan yang dilakukan secara terencana dan bersama-sama, maka para pelaku dapat dijerat dengan Pasal 362 KUHP jo. Pasal 55 KUHP tentang penyertaan.

Pasal 316 ayat (1) dan (2) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan:

- (1) Setiap orang dengan sengaja merusak atau melakukan tindakan yang mengakibatkan tidak berfungsinya Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di laut, sungai dan danau serta Telekomunikasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 dipidana dengan pidana :

- a. Penjara paling lama 12 (dua belas) tahun jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar atau denda paling banyak Rp.1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah);
 - b. Penjara paling lama 15 (lima belas) tahun, jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar dan perbuatan itu berakibat kapal tenggelam atau terdampar dan/atau denda paling banyak 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah); atau
 - c. Penjara seumur hidup atau penjara untuk waktu tertentu paling lama 20 (dua puluh) tahun, jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar dan berakibat matinya seseorang.
- (2) Setiap orang yang karena kelalaiannya menyebabkan tidak berfungsinya Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan fasilitas alur- pelayaran di laut, sungai dan danau dan Telekomunikasi-pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) jika hal itu mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar.

Jika menilik ketentuan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 khususnya pada Pasal

316 ayat (1) dan (2) masih memiliki kelemahan dimana pasal tersebut hanya mengatur mengenai tindakan pengrusakan dan kelalaian dan tidak mengatur mengenai pencurian. Untuk itu, tindak pidana pencurian terhadap Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran tetap mengacu kepada Pasal 362 KUHP sedangkan Pasal 197 KUHP mengenai pengrusakan tetap mengacu kepada Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 khususnya pada Pasal 316 ayat (1) dan (2) tentang pengrusakan dan kelalaian.

Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Pencurian Dan Pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

1. Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Berlayar di Perairan dan Alur Pelayaran

Dalam upaya melaksanakan amanat Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menekankan Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Berlayar di Perairan khususnya Alur Pelayaran yang bertujuan meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa melalui peningkatan kelancaran dan kenyamanan berlayar dengan mengurangi terjadinya hambatan maupun kecelakaan di laut. Kebijakan ini mencakup upa-

ya penataan aspek penegakan hukum dan aspek pengelolaan alur pelayaran.

Upaya pengelolaan alur merupakan upaya untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan berlayar dimana laut merupakan sumberdaya milik bersama dan dapat dimanfaatkan oleh siapa saja serta pergerakan ekosistem tidak bisa dibatasi sehingga dapat menimbulkan konflik kepentingan berbagai sektor. Kedudukan pengelolaan alur pelayaran diharapkan mampu mengatasi berbagai kepentingan dan sekaligus sinkron dengan upaya penataan ruang laut.

Penyusunan peraturan merupakan upaya dalam mengatur berbagai kegiatan di alur pelayaran menjadi penting dikarenakan sampai sejauh ini pengelolaan alur pelayaran belum dilaksanakan secara menyeluruh baik aturan maupun implementasinya. Kebijakan ini diharapkan menjadi suatu kesatuan langkah di dalam mengelola alur pelayaran secara terpadu. Langkah-langkah yang dilakukan dalam penataan alur adalah sebagai berikut:

- a. Perumusan kebijakan dan strategi pengelolaan
- b. Penyiapan, norma, standar, prosedur dan manual.
- c. Pengembangan sistem dan penyiapan data base dan informasi pengelolaan alur.

- d. Monitoring dan evaluasi pengelolaan alur.
- e. Pembinaan dan sosialisasi pengelolaan alur.

2. Hambatan-hambatan Terhadap Penegakan Hukum Bagi Pelaku Tindak Pidana Pencurian dan Pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

A. Bagian Hukum

Hambatan yang dialami dalam me-negakkan peraturan yang berkaitan dengan kenavigasian, antara lain:

- 1) Lemahnya penerapan hukum yang terka-it dengan kenavigasian, khususnya penegakan hukum terhadap Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, termasuk peraturan pelaksanaannya yang diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2005 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
- 2) Penanganan kasus tindak pidana pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di wilayah kerja Distrik Navigasi Kendari tidak tuntas, dan pelakunya belum pernah diketahui.
- 3) Masih terdapat perangkat telekomunikasi yang digunakan oleh perusahaan pelayaran untuk berhubungan langsung

dengan awak kapal yang seharusnya melalui Stasiun Radio Pantai.

- 4) Masih terdapat Stasiun Radio Pantai Non Ditjen Perhubungan Laut yang beroperasi tanpa izin dari Ditjen Postel.
- 5) Instalasi Laboratorium Pengamatan Laut Distrik Navigasi Kendari belum termuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 30 Tahun 2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi, sedang operasional pengamatan laut telah berlangsung sejak tahun 2002.
- 6) Peraturan pelaksanaan yang mengatur tentang alur dan perlintasan diperairan belum ada penetapan dari Menteri Perhubungan.
- 7) Pelaksanaan peraturan-peraturan yang terkait langsung dengan organisasi / lembaga pemerintah pada umumnya belum sepenuhnya dilaksanakan. Peraturan-peraturan yang dimaksud diantaranya menyangkut tentang penyelenggaraan organisasi dan tata kerja, tentang pengelolaan keuangan negara, tentang kepegawaian, perlengkapan/pengadaan barang dan jasa, serta peraturan-peraturan lainnya yang berkaitan.
- 8) Personil/pegawai yang berstatus sebagai penyidik PNS khusus penegakan Peratu-

ran Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran baru 1 (satu) orang, dan belum difungsikan dalam tugas-tugasnya sebagai PPNS.

B. Bidang Kelembagaan

Di bidang Kelembagaan terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi yaitu:

- 1) Bidang Operasional
 - a. Masih banyak rintangan pelayaran yang belum disurvei dan dipasang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
 - b. Sering terjadi kapal kandas di karang / alur pelayaran selat Tioro.
 - c. Minimnya penerimaan / Pendapatan Negara Non Pajak dari jasa Telekomunikasi Pelayaran.
 - d. Pelaksanaan perawatan dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran tidak maksimal.
 - e. Pelaporan hasil kegiatan/kinerja belum maksimal.
 - f. Koordinasi antar kelompok kerja operasional intern Distrik Navigasi Kendari masih kurang.
 - g. Penyampaian data rancana/program dari setiap unit/kelompok kerja operasional sering terlambat, yang menyebabkan penyusunan rekapitulasi

program juga sering mengalami hambatan.

2) Bidang Sumber Daya Manusia (SDM)

- a. Personil/pegawai yang bertugas di bidang operasional sesuai dengan kualifikasi keterampilan yang diperlukan, sebagian besar belum memiliki sertifikat keahlian dibidangnya masing-masing.
- b. Sebagian besar pegawai kurang terampil dalam mengerjakan tugas-tugasnya;
- c. Kurangnya kesadaran pegawai pada umumnya terhadap tugas dan tanggungjawabnya sesuai dengan jobnya masing-masing;
- d. Rendahnya minat pegawai pada umumnya untuk meningkatkan potensi dirinya dalam rangka peningkatan kariernya sebagai PNS.
- e. Pembinaan yang dilakukan oleh atasan baik secara langsung maupun berjenjang kepada pegawai belum sepenuhnya diimplementasikan secara nyata oleh sebagian besar pegawai pada Distrik Navigasi Kendari, hal ini terlihat dari sikap dan perilaku dalam berinteraksi antar sesama pegawai yang belum menampakkan sikap dan

perlaku sebagai PNS yang patut diteladani.

3) Bidang Sarana dan Prasarana (Asset)

- a. Banyaknya rambu suar (termasuk milik Non Ditjen Perhubungan Laut) yang tidak berfungsi karena kondisi fisiknya rusak berat.
- b. Minimnya tingkat kecukupan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
- c. Sarana dan prasarana untuk melaksanakan survei kenavigasian/ hidrografi tidak memadai;
- d. Sarana dan prasarana penunjang operasional Distrik Navigasi Kendari seperti gedung kantor, peralatan kantor, dan fasilitas lainnya masih sangat terbatas.

C. Bidang Sosial Budaya

Faktor sosial budaya turut mempengaruhi sistem penyelenggaraan keselamatan pelayaran adalah sebagai berikut:

- 1) Kurangnya pengetahuan dan pemahaman masyarakat tentang fungsi dan manfaat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
- 2) Kurangnya berkomunikasi dalam berinteraksi antara aparat penyelenggara dibidang kenavigasian dengan pemerintah setempat dan tokoh masyarakat serta masyarakat setempat.

3) Kurangnya sosialisasi tentang peraturan-peraturan yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran, sehingga masyarakat belum mengetahui kewajibannya sebagai warga negara Indonesia yang harus selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pelayaran.

V. KESIMPULAN

Modus operandi yang dilakukan dalam tindak pidana pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah pencurian dan pengrusakan dilakukan dengan melibatkan lebih dari 1 orang dan tindak pidana tersebut dilakukan secara terencana. Pelaksanaan penegakan hukum berdasarkan delik pencurian dan pengrusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran belum sesuai dengan peraturan-peraturan di bidang kenavigasian, kelembagaan, keuangan, perlengkapan, kepegawaian, dan peraturan-peraturan lainnya yang terkait dengan kelembagaan direktorat kenavigasian.

Distrik Navigasi Pelayaran Kelas III Kendari dapat mengupayakan peningkatan Kelas dengan pertimbangan bahwa luas wilayah operasional Distrik Navigasi Kendari saat ini meliputi seluruh perairan Provinsi Sulawesi Tenggara hingga wilayah perairan Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi

Tengah, dan meningkatnya frekuensi kegiatan yang diikuti semakin meningkatnya beban kerja operasional saat ini. Selaku Institusi penyelenggara sistem transportasi dari aspek keselamatan pelayaran untuk lebih meningkatkan kesiapan kesiapan yang kontinyu dari fungsi SBN-P disertai dengan sistem perawatan yang baik dan berkesinambungan, guna menyikapi dan mengantisipasi tindakan-tindakan kejahatan Pengrusakan dan Pencurian.

DAFTAR PUSTAKA

- Peter Mahmud Marzuki *Penelitian Hukum* Kencana Prenada Media Group Jakarta 2008. Hal. 93.
- Barda Nawawi Arief. *Perkembangan Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia (Perspektif Perbandingan Hukum Pidana)*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang. 2012. Hal. 36
- _____. *Tujuan dan Pedoman Pidana (Perspektif Pembaharuan dan Perbandingan Hukum Pidana)*. CV. Elang Tuo Kinasih. 2011. Hal.37
- _____. *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung. 2003.
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2009.

Moeljatno.SH, *Asas-Asas Hukum Pidana*.
Edisi Revisi. Rineka Cipta. Jakarta.
2008. Hal. 78

Sudarto, *Hukum Pidana dan Perkembangan
Masyarakat Kajian Terhadap
Pembaharuan Hukum Pidana*, Sinar
Baru, Bandung. 1983.

Sunarso, Siswanto. *Wawasan Penegakan
Hukum di Indonesia*, PT. Citra Aditya
Bakti, Bandung. 2005.

Syamsuddin, Amier. *Hukum, Keadilan dan
Kebenaran Dalam Perspektif Pene-
gakan Hukum*. Sinar Baru, Jakarta.
1999.

Tongat. *Dasar-dasar Hukum Pidana
Indonesia Dalam Perspektif Pemba-
haruan*. UMM Press, Malang. 2009.

Wahab, Agusfian. 1999. *Keadilan dan
Kepastian Hukum*. Bina Cipta, Jakarta.
1999.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
(KUHP).

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 ten-
tang *Pelayaran*.

Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010
tentang *Kenavigasian*.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7
Tahun 2005 tentang *Sarana Bantu
Navigasi-Pelayaran*.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.
30 Tahun 2006 tentang *Organisasi dan
Tata Kerja Distrik Navigasi*.