

**ANALISIS PENEGAKAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN DALAM
RANGKA Mendukung PROGRAM TOL LAUT
YANG EFEKTIF DAN EFISIEN**

TESIS



Oleh :

KAROLUS GELEUK SENGADJI
N.I.M :20301900150
KONSENTRASI : HUKUM BISNIS

**PROGAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM AGUNG
SEMARANG
2021**

**ANALISIS PENEGAKAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN DALAM
RANGKA MENDUKUNG PROGRAM TOL LAUT
YANG EFEKTIF DAN EFISIEN**

TESIS

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna
Mendapatkan Gelar Magister Ilmu Hukum



Oleh :

KAROLUS GELEUK SENGADJI

N.I.M :20301900150

KONSENTRASI : HUKUM BISNIS

**PROGAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM AGUNG
SEMARANG
2021**

**ANALISIS PENEGAKAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN DALAM
RANGKA Mendukung PROGRAM TOL LAUT
YANG EFEKTIF DAN EFISIEN**

TESIS

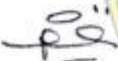
Oleh:

KAROLUS GELEUK SENGADJI

N.I.M. : 20301900150

Konsentrasi : Hukum Bisnis

Disetujui oleh
Pembimbing I, Tanggal



Dr. H. Amin Purnawan, S.H., Sp.N., M.Hum.

NIDN: 06-0612-6501

Pembimbing II



Dr. Arvani Witasari, S.H. M.Hum.

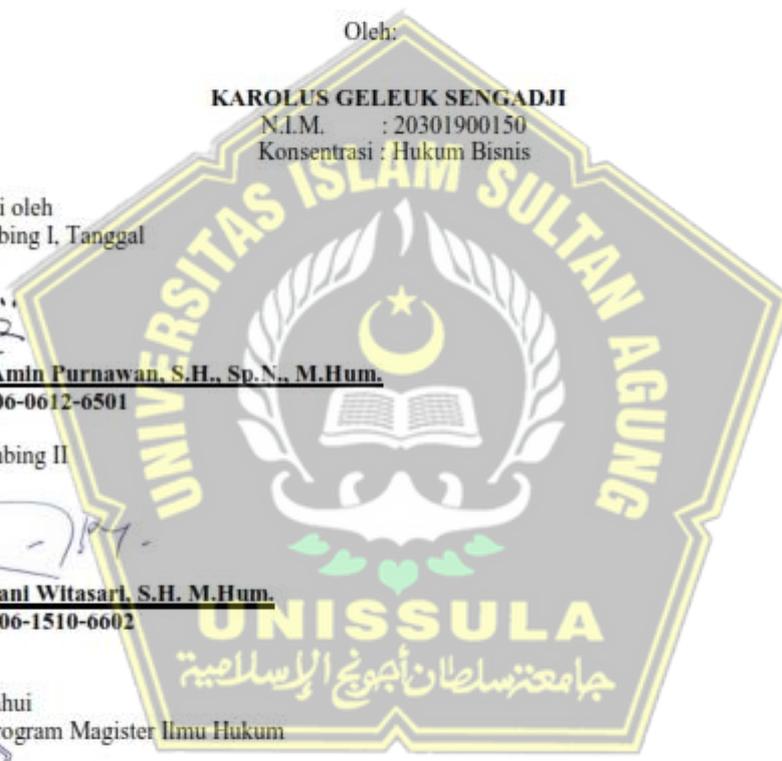
NIDN : 06-1510-6602

Mengetahui
Ketua Program Magister Ilmu Hukum



Dr. H. Sri Kusriyah, S.H., M.Hum.

NIDN: 06-1507-6202



**ANALISIS PENEGAKAN HUKUM DI BIDANG PELAYARAN DALAM
RANGKA Mendukung PROGRAM TOL LAUT
YANG EFEKTIF DAN EFISIEN**

TESIS

Oleh:

KAROLUS GELEUK SENGADJI

N.I.M. : 20301900150

Konsentrasi : Hukum Bisnis

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji

Pada Tanggal **23 Juli 2020**

Dan dinyatakan **LULUS**

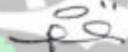
Tim Penguji
Ketua Penguji,



Dr. Hj. Siti Rodhiyah Dwi Istinah, S.H., M.H.

NIDN : 06-1306-6101

Anggota I



Dr. H. Amin Purnawan, S.H., Sp.N., M.Hum.

NIDN: 06-0612-6501

Anggota II



Dr. Arvani Witasari, S.H. M.Hum.

NIDN : 06-1510-6602

Mengetahui
Ketua Program Magister Ilmu Hukum



Dr. Hj. Sri Kusriyah, S.H., M.Hum.

NIDN: 06-1507-6202

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Karolus Geleuk Sengadji

NIM : 20301900150

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang

Berjudul : Analisis Penegakkan Hukum di Bidang Pelayaran Dalam Rangka Mendukung Program Tol Laut yang Efektif dan Efisien

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku

Semarang, 8 Desember 2021

Yang menyatakan



Karolus Geleuk Sengadji

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Karolus Geleuk Sengadji

NIM : 20301900150

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Tugas akhir Tesis,

Dengan judul : Analisis Penegakkan Hukum di Bidang Pelayaran Dalam Rangka Mendukung Program Tol Laut yang Efektif dan Efisien

Dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan hak Bebas Royalti Non- eksklusif untuk disimpan, dialihkan media, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikan di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta .

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran hak cipta/ plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas islam Sultan Agung.

Semarang, 8 Desember 2021

Yang menyatakan



Karolus Geleuk Sengadji

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	Error! Bookmark not defined.ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN (ORIGINALITAS) PENELITIAN	v
DAFTAR ISI.....	4i
DAFTAR TABEL.....	9
DAFTAR GAMBAR	ix
ABSTRAK	11
ABSTRACT.....	xi
KATA PENGANTAR	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	15
A. Latar belakang.....	15
B. Rumusan masalah.....	8
C. Tujuan penelitian.....	8
D. Kegunaan penelitian.....	9
E. Kerangka konseptual.....	9
1. Analisis.....	9
2. Penegakan hukum	10
3. Pelayaran	26
4. Efektif.....	27
5. Efisien	28
F. Kerangka teori.....	13
1. Teori penegakan hukum.....	28
2. Teori efektifitas hukum.....	36
G. Kerangka pemikiran.....	38
H. Metode penelitian.....	41
1. Jenis penelitian.....	41

2. Metode pendekatan	42
3. Sumber data.....	43
4. Teknik pengumpulan data	45
5. Analisis data	30
I. Sistematika penulisan.....	47
BAB IITINJAUAN PUSTAKA.....	49
A. Pengertian Pelayaran.....	Error! Bookmark not defined. 33
B. Pengertian Maritim.....	Error! Bookmark not defined. 35
C. Pengertian Kelautan	37
D. Pengertian Penegakan hukum.....	38
E. Lembaga penegak hukum	41
F. Efektivitas hukum.....	60
G. Penegakan hukum menurut hukum Islam.....	61
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	66
A. Penegakan hukum di bidang pelayaran menghambat program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia	66
B. Penegakan hukum di bidang pelayaran yang efektif dan efisien dalam rangka mendukung program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia.....	91
BAB IV SIMPULAN DAN SARAN.....	98
A. Simpulan	98
B. Saran	100
DAFTAR PUSTAKA	101

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1. Instansi yang terlibat dalam transportasi laut/ angkutan di perairan....	37
Tabel 2. Perbandingan tugas dan fungsi KPLP dan BAKAMLA.....	82
Tabel 3. Perbandingan tugas dan fungsi TNI dan BAKAMLA.....	83
Tabel 4. Jumlah armada kapal patroli Indonesia.....	94



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. Bagan Kerangka pemikiran.....	40
Gambar 2. Rute Pelayaran Tol Laut	70
Gambar 3. Sebaran Pelabuhan	88
Gambar 4. Tracking Kapal Penumpang dan Barang.....	96



ABSTRAK

Sesuai pasal 25 a Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, Indonesia adalah negara kepulauan sangat membutuhkan transportasi laut untuk meningkatkan konektivitas, mendistribusikan logistik dan mengurangi disparitas harga antara wilayah barat dan timur Indonesia dalam program tol laut. Penegakan hukum di bidang pelayaran saat ini dilakukan oleh TNI Angkatan Laut berdasarkan Undang-undang no. 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (TNI), Polisi Perairan dan Udara berdasarkan Undang-undang no. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI, Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) berdasarkan Undang-undang no. 32 tahun 2014 tentang Kelautan serta Direktorat Bea dan Cukai berdasarkan Undang-undang no. 17 tahun 2006 tentang perubahan atas Undang-undang no. 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) berdasarkan Undang-undang no. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang kewenangannya tumpang tindih sehingga menghambat angkutan di perairan / program tol laut.

Tujuan dari penelitian ini adalah (i) untuk mengetahui dan menganalisis faktor-faktor penegakan hukum sebagai penghambat dalam kegiatan pelayaran/ program tol laut. (ii) untuk mengetahui dan menganalisis sistem penegakan hukum yang efektif dan efisien untuk mendukung program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia. Metode penelitian adalah metode kualitatif dengan pendekatan yuridis empiris, untuk menganalisis peraturan perundang-undangan nasional maupun internasional, sesuai teori penegakan hukum dan teori efektifitas hukum. Data yang digunakan adalah data sekunder dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, dikumpulkan melalui studi pustaka dan dianalisis secara analisis kualitatif dan disajikan secara deskriptif.

Dari hasil penelitian disimpulkan bahwa penegakan hukum di bidang pelayaran sebagai penghambat kelancaran angkutan di perairan disebabkan oleh banyaknya lembaga penegakan hukum yang mempunyai kewenangan tumpang tindih, menghentikan dan memeriksa kapal di tengah laut, sehingga mengganggu jadwal operasi kapal dan menimbulkan kerugian para pengusaha pelayaran. Solusi terbaik dalam penegakan hukum di bidang pelayaran adalah adanya sistem keamanan terpadu dibawah satu komando / lembaga agar efektif dari segi operasional dan efisien dari segi biaya untuk mendukung kegiatan di bidang pelayaran / program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Kata Kunci: Pelayaran, Tol Laut, Lembaga penegak hukum

ABSTRACT

In accordance with Article 25 a of the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia, Indonesia is an archipelagic country in dire need of sea transportation to improve connectivity, distribute logistics and reduce price disparities between the western and eastern regions of Indonesia in the Sea Toll program. Law enforcement in the shipping sector is currently carried out by the Indonesian Navy based on Law no. 34 of 2004 concerning the Indonesian National Army (TNI), Water and Air Police based on Law no. 2 of 2002 concerning the Indonesian National Police, the Maritime Security Agency (BAKAMLA) based on Law no. 32 of 2014 concerning Marine Affairs and the Directorate of Customs and Excise based on Law no. 17 of 2006 concerning amendments to Law no. 10 of 1995 concerning Customs, Marine and Coastal Guard Units (KPLP) based on Law no. 17 of 2008 concerning Shipping whose authorities overlap so that it hinders transportation in waters / Sea highway program.

The purpose of this study is (i) to identify and analyze the factors of law enforcement as an obstacle in shipping activities/sea highway program. (ii) to identify and analyze an effective and efficient law enforcement system to support the sea highway program towards Indonesia as the world's maritime axis. The research method is a qualitative method with an empirical juridical approach, to analyze national and international laws and regulations, according to the Theory of Law Enforcement and Theory of Legal Effectiveness. The data used is secondary data from primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials, collected through literature study and analyzed by qualitative analysis and presented descriptively.

From the results of the study, it was concluded that law enforcement in the shipping sector as an obstacle to smooth transportation in waters was caused by the many law enforcement agencies that had overlapping authorities, stopping and inspecting ships in the middle of the sea, thus disrupting the ship's operating schedule and causing losses for shipping entrepreneurs. The best solution in law enforcement in the shipping sector is the existence of an integrated security system under one command/institution to be operationally effective and cost-efficient to support activities in the shipping sector/sea highway program to Indonesia as the world's maritime axis.

Key words : *Maritime, Sea toll, Law enforcement agencies*

KATA PENGANTAR

Assalamu'allaikum Wr.Wb

Puji syukur saya haturkan kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa karena atas berkat dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan penelitian dan penulisan tesis dengan judul Analisis Penegakan Hukum di Bidang Pelayaran Dalam Rangka Mendukung Program Tol Laut yang Efektif dan Efisien, dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

Tesis ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Magister Hukum pada program Magister Ilmu Hukum (MH), Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang. Dalam penelitian dan penulisan tesis ini, penulis telah mendapatkan bimbingan, petunjuk dan arahan dari para dosen pengampu mata kuliah serta dosen pembimbing, sehingga tesis ini dapat saya selesaikan. Oleh karena itu pada kesempatan ini saya menghaturkan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Drs. H. Bedjo Santoso, MT, Ph.D, selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Bapak Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., M.H. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Ibu Dr. Hj. Sri Kusriyah, S.H., M.H. selaku Ketua Program Pendidikan Magister Ilmu Hukum (MIH), Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
4. Ibu Dr. Hj. Siti Rodhiyah DI, S.H., M.H. selaku sekretaris Program Pendidikan Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung

Semarang.

5. Bapak Dr. H. Amin Purnawan, S.H.,M.H.,S.Pn. selaku dosen pembimbing I.
6. Ibu Dr. Hj. Aryani Witasari, S.H.,M.H. selaku dosen pembimbing II.
7. Bapak dan ibu dosen yang telah memberi bekal ilmu pengetahuan kepada penulis selama menempuh studi pada Program Magister Ilmu Hukum (MIH) Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
8. Teman-teman angkatan 36 Program pendidikan Magister Ilmu Hukum/ Kosentrasi Hukum Bisnis Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
9. Semua pihak yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu yang telah membantu terselesaikannya penulisan tesis ini.

Penulis memohon maaf atas banyak kekurangan dalam penulisan tesis ini, namun penulis berharap semoga tesis ini dapat bermanfaat pada para pembaca.

Billahi Taufiq Walhidayah

Wassalamu 'alaikum Wr.Wb.

Semarang, 6 September 2021

Penulis

Karolus Geleuk Sengadji

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Sesuai dengan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, perubahan kedua pasal 25A, Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-Undang (UU) sebagai negara kepulauan dimana 2/3 wilayahnya terdiri dari lautan yang telah dikumandangkan sebagai pemersatu bangsa dengan garis pantai sepanjang 8,03 sangat membutuhkan transportasi laut/ angkutan perairan.

Dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi yang merata di seluruh wilayah NKRI salah satu program pemerintah adalah program tol laut untuk meningkatkan konektivitas antar pulau dan mengurangi disparitas harga bahan kebutuhan pokok antara wilayah Indonesia bagian barat dan wilayah Indonesia bagian timur. Dalam perkembangan program tol laut tidak hanya meningkatkan konektivitas tetapi dipadukan dengan kawasan ekonomi khusus (KEK) serta daerah pesisir yang kaya akan keindahan alam sebagai daerah tujuan wisata.

Saat ini, pemerintah sudah waktunya untuk mendorong pembangunan industri berbasis maritim, karena Indonesia memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia yang dapat dimanfaatkan untuk

pengembangan industri maritim tersebut. Kekuatan maritim memiliki potensi besar untuk memajukan perekonomian Indonesia dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat bila dapat dimanfaatkan secara maksimal. Pemerintah terus melakukan berbagai program pengembangan industri maritim nasional diantaranya dengan meningkatkan kemitraan dan pengembangan sarana dan prasarana industri maritim yang ada di daerah-daerah. Visi Indonesia tentang "Poros Maritim Dunia" yang dikumandangkan Presiden Joko Widodo merupakan cita-cita dan akan berdampak besar terhadap penegakan kedaulatan ekonomi dan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Pemerintah menegaskan bahwa Indonesia adalah Poros Maritim Dunia dikarenakan letak Indonesia yang berada di antara dua benua yaitu benua Asia dan benua Australia dan antara dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, yang merupakan lintas utama perdagangan dunia.

Sebagai negara kepulauan yang juga disebut negara maritim sejak diterimanya Deklarasi Juanda oleh Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) dalam sidang ketiga di New York pada tanggal 30 April 1982 dan pemerintah Indonesia telah meratifikasi dengan Undang-Undang Negara Republik Indonesia nomor 17 tahun 1982 tentang Pengesahan *United Nation on the Law of the Sea* tahun 1982, selanjutnya disebut UNCLOS 1982. Konvensi tersebut mempunyai arti penting bagi bangsa Indonesia, karena untuk pertama kalinya mendapat pengakuan resmi dunia Internasional sebagai negara kepulauan setelah berjuang lebih kurang 25 tahun sejak

tanggal 13 Desember 1957 melalui Deklarasi Juanda. Dalam konvensi tersebut juga mengatur tentang rezim-rezim laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif laut kontinental, hak-hak serta kewajiban-kewajiban negara kepulauan, negara pantai dan negara pelabuhan yang sangat erat kaitannya dengan kegiatan pelayaran.

Sesuai UNCLOS 1982 setiap negara anggota PBB diberi hak perlindungan negara pantai (Pasal 25), penegakan peraturan perundang-undangan negara pantai (Pasal 73), kewajiban negara bendera (Pasal 94), hak melakukan pemeriksaan (Pasal 110), kewenangan pemaksaan pentaatan (Pasal 224), kewajiban menghindari kerugian (Pasal 225) dan penyidikan terhadap kendaraan air asing (Pasal 226).¹

Dalam hak perlindungan negara pantai pemerintah Indonesia telah menetapkan 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yaitu ALKI I meliputi wilayah perairan selat Sunda menuju laut Cina Selatan dan utara menuju Singapore, ALKI II meliputi wilayah perairan selat Lombok menuju laut Sulawesi, ALKI III perairan Maluku Utara dan Selatan bercabang tiga yaitu ALKI III A melewati perairan Sawu (Kupang), ALKI III B melewati perairan sebelah timur Timor Leste dan ALKI III C melewati laut Aru sebagai alur lintas damai dan mengatur kapal-kapal yang memasuki perairan teritorial, perairan pedalaman serta pelabuhan dalam kegiatan pelayaran. Sedangkan konvensi internasional lainnya yaitu Demikian SOLAS 1974 yang

¹ United Nation Convention of Law at the Sea. (UNCLOS) 1982.

mengatur tentang keselamatan jiwa di laut serta keamanan kapal dan pelabuhan sejalan dengan kewajiban negara bendera dalam UNCLOS 1982.

Ada 2 (dua) pola perdagangan dalam pelayaran yaitu: *Ship Follow the Trade* atau *Trade Follow the Ship*. Kita ketahui bersama sarana angkut utama di laut adalah kapal, sehingga pelaku usaha angkutan perairan sebagai perusahaan jasa hanya menyediakan dan menjual ruang muat di kapal, dan kita juga ketahui bahwa penyebaran muatan tidak merata di setiap daerah yakni didaerah wilayah Indonesia bagian barat dan wilayah Indonesia bagian timur.

Dari segi bisnis masalah muatan dan ketersediaan ruang muat tidak menjadi masalah bagi para pengusaha dibidang pelayaran, namun adanya keresahan atau masalah bagi mereka adalah sering terjadi keterlambatan kapal tiba di pelabuhan tujuan atau terganggunya jadwal operasional kapal, yang menimbulkan kerugian karena para pengusah harus menanggung biaya klaim keterlambatan dari pemilik barang, yang disebabkan oleh adanya penghentian dan pemeriksaan kapal di laut oleh petugas penegak hukum, sedangkan sebelum berangkat dari pelabuhan tolak kapal sudah diperiksa oleh instansi berwenang dan telah memenuhi persyaratan dan dinyatakan laik laut, dan telah mendapat surat peretujuan berlayar (SPB) / *Port Clereance* dari petugas Syahbandar untuk berlayar ke pelabuhan tujuan.

Sejak tanggal 7 Mei 1960 Indonesia masuk sebagai anggota maritim dunia/ *International Maritime Organization* selanjutnya disebut IMO, dengan focal point Direktorat Jenderal Perhubungan Laut / Kementerian

Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Barat no.8 Jakarta Pusat. Dalam dunia pelayaran Indonesia harus mengikuti ketentuan / peraturan yang dikeluarkan oleh IMO, salah satunya adalah tentang keselamatan jiwa di laut (*safe of life at the sea*) selanjutnya disebut SOLAS 1974, Bab XI – 1 mengatur tentang Keselamatan dan Bab XI – 2 mengatur tentang keamanan kapal dan pelabuhan atau dikenal dengan *International Ship and Port Facility Security Code* selanjutnya disebut ISPS Code.² Dalam penerapan peraturan keselamatan jiwa di laut SOLAS 1974 juga harus ditaati oleh pelaku usaha di bidang pelayaran dimana pengawasannya oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia / Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk mewujudkan angkutan perairan yang lancar dan nyaman dalam mendukung program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Sejak jaman kolonial Belanda telah banyak peraturan perundang-undangan baik substansi maupun kelembagaan telah mengatur tentang penegakan hukum di laut/ keselamatan dan keamanan di laut, yakni *Sscheepvaart Reglement* (peraturan pelayaran) Lembaran Negara nomor 1882, *Scheepvaart Ordonantie* (Undang-Undang pelayaran) 1936, stablat nomor 700. Sejak zaman Hindia Belanda telah dibentuk lembaga pemerintahan negara di laut berdasarkan keputusan Gubernur jenderal nomor 2 Stablat 37 tahun 1821 sangat jelas mengatur tugas armada kapal pemerintah dalam masa damai adalah: (i) menyelenggarakan pemerintahan negara di laut, (ii) melaksanakan fungsi polisionil di laut territorial dan

² Safe of life at the sea. (SOLAS) 1974/2010

lingkungan maritim, (iii) mengelola pelabuhan hidrografi dan telekomunikasi pelayaran, (iv) memelihara ketertiban, keamanan, keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut. Setelah kemerdekaan selama 76 tahun, pemerintah Indonesia telah dua kali membuat Undang-Undang yang mengatur tentang pelayaran yaitu Undang-Undang pelayaran nomor 21 tahun 1992 dan telah diganti dengan Undang-Undang pelayaran nomor 17 tahun 2008 isinya tidak jauh berbeda dengan peraturan yang telah ada pada zaman Hindia Belanda, dimana pada bab XVII berisi tentang lembaga penjagaan laut dan pantai (*Sea and Coast Guard*) dalam pasal 352 berisi penjagaan laut dan pantai harus sudah dibentuk paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku, namun Peraturan Pemerintah (PP) masih dalam proses sejak tahun 2010.

Saat ini Negara Kesatuan Republik Indonesia mempunyai beberapa lembaga/ institusi sebagai penegak hukum di laut termasuk dalam hal keselamatan dan keamanan di laut yakni Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) sesuai UU RI no. 34 tahun 2004 tentang TNI; Kepolisian Republik Indonesia / Polisi perairan dan udara sesuai Undang-Undang no. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia; Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) sesuai Undang-Undang no. 32 tahun 2014 tentang Kelautan; Kementerian keuangan / Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sesuai Undang-Undang no. 17 tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang no. 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan; Kementerian

Perhubungan / Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sesuai Undang-Undang no. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Semua institusi penegak hukum di bidang pelayaran bertindak atau bekerja sesuai dasar hukum atau peraturan perundang-undangan masing-masing yang banyak kesamaan dan banyak yang tumpang tindih kewenangannya sehingga menimbulkan keresahan dan tidak adanya kepastian hukum bagi para pelaku usaha di bidang pelayaran karena dapat mengganggu jadwal operasi sebuah kapal dan menimbulkan kerugian bila barang terlambat atau rusak diterima oleh pemilik barang.

Sistem keselamatan dan keamanan pelayaran saat ini dilakukan oleh kelima institusi diatas yaitu Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), Badan Keamanan Laut (BAKAMLA), Polisi Perairan dan Udara (POLAIRUD), Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) / Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (BC). Dalam melaksanakan patroli penegakan hukum di laut, masing-masing instansi/ lembaga mempunyai sarana/ prasarana, anggaran serta program kerja sendiri sendiri sehingga kurang efektif dan efisien. Para pelaku usaha di bidang pelayaran antara lain angkutan di perairan dan kepelabuhan sangat mengharapkan adanya kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan hukum agar efektif dan efisien dalam upaya ikut berpartisipasi memajukan perekonomian di tanah air, dengan berperan sebagai pelaku usaha di bidang pelayaran / program tol laut.

Penegakan hukum di laut yang termuat dalam KUHP bab XXIX tentang Kejahatan Pelayaran dimana subjek hukumnya adalah nakhoda dan anak buah kapal/ kelasi, sedangkan tindak pidana pelayaran yang termuat dalam Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran subjek hukumnya termasuk pengusaha kapal, sehingga para subjek hukum ini, membutuhkan adanya kepastian dan kemanfaatan hukum serta keadilan. Dalam penegakan hukum di laut karena tempat kejahatannya adalah di laut, maka semua unsur / instansi penegak hukum yang sedang melaksanakan patroli dan saat menemukan tindak pidana pelayaran yakni TNI AL, Kepolisian negara RI dan PPNS sesuai bidang tugasnya, melakukan penyelidikan dan penyidikan selanjutnya di proses lebih lanjut melalui kepolisan RI, untuk diteruskan ke kejaksaan dan disidangkan di pengadilan umum sesuai mekanisme peraturan perundang-undangan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dalam penelitian ini penulis akan berupaya mengetahui sistem penegakan hukum dibidang pelayaran saat ini serta hambatan-hambatan yang terjadi di dalam kegiatan pelayaran, terutama dalam program tol laut, agar dapat memberi solusi sistem penegakan hukum yang efektif dan efisien dalam mendukung program tol laut yang aman dan lancar, dan dapat menjamin adanya kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan bagi masyarakat khususnya pada para pelaku usaha di bidang pelayaran.

B. Rumusan masalah

1. Mengapa penegakan hukum di bidang pelayaran menghambat program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia?
2. Bagaimana penegakan hukum di bidang pelayaran yang efektif dan efisien dalam rangka mendukung program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia?

C. Tujuan penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisis penegakan hukum di bidang pelayaran yang menjadi faktor penyebab terhambatnya program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis sistem penegakan hukum di bidang pelayaran yang efektif dan efisien dalam rangka mendukung suksesnya program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia, serta terwujudnya kepastian, keadilan dan kemanfaatan hukum bagi masyarakat, khususnya para pelaku usaha di bidang pelayaran.

D. Kegunaan penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk warga masyarakat khususnya pelaku usaha dan pengguna jasa di bidang pelayaran, dunia pendidikan/ akademisi, serta para pembaca sebagai berikut:

1. Secara teoritis dari hasil penelitian diharapkan sebagai sumbangan pemikiran dan bermanfaat bagi perkembangan ilmu hukum dalam

mengkaji peraturan perundang-undangan nasional tentang kemaritiman pada umumnya dan khususnya pada lembaga-lembaga penegak hukum di bidang pelayaran.

2. Secara praktis, diharapkan dari hasil penelitian ini memberi manfaat bagi arah kebijakan legislasi bagi pemangku kepentingan dalam menyempurnakan perundang-undangan nasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran yang mengacu pada peraturan-peraturan /konvensi internasional.

E. Kerangka konseptual

Analisis

Pengertian analisis menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dsb), untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya.³ Selanjutnya dijelaskan sebagai penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti secara keseluruhan.

Menurut Sugiono analisis adalah kegiatan untuk mencari pola, atau cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis

³ Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2012, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Grasias, Jakarta.

terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian, serta hubungannya dengan keseluruhan.⁴

Penegakan hukum

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.⁵

Sedangkan menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum adalah suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide tentang keadilan-keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan.⁶

Dalam literatur lain disebutkan bahwa penegakan hukum pada dasarnya berkaitan dengan upaya untuk menerapkan hukum terhadap peristiwa-peristiwa hukum atau penyimpangan dan pelanggaran terhadap hukum yang berlaku dalam masyarakat. Suatu penegakan hukum, berkaitan dengan beberapa aspek antara lain: (i) keamanan, ketertiban dan perlindungan hukum, dan (ii) keadilan.⁷ Penegakan hukum tidak berdiri sendiri namun sangat terkait dengan adanya lembaga penegak hukum serta oknum atau petugas penegak hukum.

⁴ Sugiono, 2012, *Metode Penelitian Kualitatif R&D*, Alfabeta, Bandung.

⁵ Jimly Ashidiqin, *Penegakan Hukum*, <http://jimlly.com>. Diakses 21 Mei 2021.

⁶ Satjipto Rahardjo. 1987. *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru. Bandung. hlm.15.

⁷ Feri Wirsamulia, 26 September 2019, *Penegakan Keadilan dan Kepastian Hukum*, <https://www.hukumonline.com>. Diakses 21 Mei 2021.

Pelayaran

Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan.⁸ Sedangkan angkutan di perairan / transportasi laut adalah kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, angkutan penyeberangan, angkutan di perairan untuk daerah yang masih tertinggal dan wilayah terpencil, kegiatan jasa terkait dengan angkutan di perairan, perizinan, penarifan, kewajiban dan tanggung jawab pengangkut, pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya, pemberdayaan industri angkutan di perairan, sistem informasi angkutan di perairan dan sanksi administratif.⁹

4. Program tol laut

Program tol laut adalah suatu program pemerintah untuk menghubungkan seluruh kepulauan di Indonesia dan konektivitas di daerah terdepan, terluar, terpencil dan perbatasan untuk menekan disparitas harga di bagian timur dan bagian barat Indonesia. Program ini telah berjalan lebih kurang 7 tahun dan berhasil tercapainya konektivitas baru pada daerah terdepan, terluar, terpencil, bertambahnya pelabuhan singgah, dan disparitas harga yang menurun di beberapa daerah.

⁸ Undang-undang No.17 tahun 2008, tentang Pelayaran.

⁹ Peraturan Pemerintah (PP) No.10 tahun 2010, tentang Angkutan di Perairan.

Pengertian tol laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia.¹⁰ Tol laut secara harfiah terdiri dari dua kata yaitu tol adalah singkatan dari total logistik, dan laut adalah bagian dari transportasi laut.

Transportasi laut adalah suatu moda transportasi masal yang menggunakan sarana kapal laut sebagai alat angkut karena mempunyai kapasitas muat yang besar adalah sangat cocok untuk Indonesia sebagai negara kepulauan. Ada banyak pihak yang terlibat di dalam kegiatan transportasi laut yakni pemerintah sebagai pembina / regulator, pelaku usaha yaitu pemilik kapal, pemilik muatan, badan usaha pelabuhan dan penyedia jasa lainnya, sehingga memerlukan substansi hukum yang memadai, struktur / lembaga penegak hukum yang sesuai serta personil penegak hukum yang handal dan profesional untuk mengatur segala kegiatannya.

5. Efektif

Dalam kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) berarti ada efeknya (akibat, pengaruh, kesan) dan manjur.¹¹ Dalam kamus bahasa Inggris disebut *effective*¹² berarti berhasil, ditaati. Sedangkan menurut Gibson efektivitas organisasi merupakan penilaian yang dibuat

¹⁰ Wisnu dkk. 2020, Tol laut, Konektivitas Visi Poros Maritim Indonesia, Kompas penerbit buku, Jakarta.

¹¹ Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2012, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (KBBI) , Grasia , Jakarta.

¹² John M. Echlos dan Hasan Saidi, Kamus Inggris Indonesia, Gramedia Utama , Jakarta

sehubungan dengan pencapaian individu dan organisasi dalam menangani berbagai tuntutan yang harus diselesaikan.

6. Efisien

Dalam kamus besar bahasa Indonesia berarti tepat atau sesuai untuk mengerjakan (menghasilkan) sesuatu (dengan tidak membuang waktu dan tenaga). Dalam kamus bahasa Inggris disebut *efficient*¹³ berarti tepat guna, berdaya guna. Sedangkan dalam sumber lainnya menjelaskan efisien adalah suatu cara dalam melakukan tindakan atau pekerjaan dengan mempertimbangkan ketepatan, baik ketepatan penggunaan biaya, waktu, tenaga dan berbagai sumber lainnya.¹⁴

F. Kerangka teori

Kerangka teori merupakan landasan pemikiran untuk membangun atau memperkuat kebenaran permasalahan yang dianalisis. Teori yang digunakan sebagai kerangka pemikiran dalam penelitian ini adalah teori penegakan hukum, teori efektivitas hukum.

1. Teori penegakan hukum

Menurut Soerjono Soekanto penegakan hukum adalah suatu kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah yang mantap dan menjewatah dan sikap tidak sebagai

¹³ Ibid.

¹⁴ Duniaberbagiilmukesemua.blogspot.com, Juli 2017, diakses, 25 Juni 2021.

rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian dalam masyarakat.¹⁵

Ada lima faktor yang harus diperhatikan dalam penegakan hukum, yaitu:

1. Faktor hukum atau Undang-Undang.
2. Faktor penegak hukum.
3. Faktor sarana dan fasilitas.
4. Faktor masyarakat.
5. Faktor kebudayaan.

Penegakan hukum di bidang pelayaran dalam wilayah perairan Indonesia saat ini dapat dikatakan kaya struktur miskin fungsi, karena penegakan hukum dalam kegiatan angkutan perairan dilaksanakan oleh beberapa lembaga / institusi dan berdasarkan Undang-Undang atau substansi hukum masing-masing sehingga menimbulkan keresahkan pada pelaku usaha angkutan laut.

Mengacu pada faktor pertama dan kedua yaitu faktor hukum atau Undang-undang dan faktor penegak hukum dapat dijabarkan sebagai berikut:

- 1.1. Lembaga TNI Angkatan Laut berdasarkan Undang-Undang Negara Republik Indonesia nomor 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (TNI).

¹⁵ Salim HS dan Erlies, 2017, Penerapan teori hukum pada penelitian tesis dan disertasi, Pt. Raja Grafindo, Depok, hlm,307.

Dalam Undang-Undang ini sesuai pasal 5 dan pasal 6 tentang Peran TNI adalah sebagai alat negara di bidang keamanan untuk menangkal setiap bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata baik dari luar dan dalam negeri demi mempertahankan kedaulatan, keutuhan, wilayah dan keselamatan bangsa.

Penerapan Undang-Undang nomor 34 tahun 2004 tentang TNI ini jika dikaitkan dengan UNCLOS 1982 pasal 110, tentang hak melakukan pemeriksaan, berbunyi kapal perang boleh melakukan pemeriksaan terhadap sebuah kapal yang diduga: (i) kapal tersebut terlibat perampokan, (ii) kapal tersebut terlibat dalam perdagangan budak, (iii) kapal tersebut terlibat penyiaran gelap, (iv) kapal tersebut tanpa kebangsaan, maka sangat jelas dan sukses peran Tentara Nasional Indonesia Matra Laut telah melaksanakan tugasnya dengan baik sehingga tidak terjadi perampokan di wilayah perairan Indonesia.

Dari sisi lain kapal niaga Indonesia semuanya telah mempunyai kebangsaan Indonesia yakni telah mengibarkan bendera kebangsaan dan tidak bersenjata maka demi menjamin adanya kepastian hukum dan kenyamanan angkutan perairan sebaiknya kapal perang atau petugas TNI Angkatan Laut tidak menghentikan dan memeriksa kapal kapal niaga pengangkut bahan pokok yang akan didistribusikan ke seluruh pelosok

negeri ini di tengah laut, jika ada kecurigaan tindak pidana kejahatan pelayaran atau pelanggaran pelayaran hendaknya para petugas patroli laut menghubungi petugas di pelabuhan tolak atau dapat juga mengawalinya hingga ke pelabuhan tujuan dan dilakukan pemeriksaan saat sandar di pelabuhan tujuan.

- 1.2. Lembaga Kepolisian Republik Indonesia berdasarkan Undang-Undang negara Republik Indonesia nomor 2 tahun 2002, dalam Undang-Undang dijabarkan tugas pokok Polisi adalah (i) memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, (ii) menegakkan hukum, (iii) memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Dalam kegiatan pelayaran dari pelabuhan tolak maupun pelabuhan tiba selalu ada petugas kepolisian yang mengawasi kegiatan bongkar atau muat barang dan telah memberikan perlindungan dan pengayoman kepada masyarakat sehingga dalam hal penegakan hukum dilaut sebaiknya polisi perairan dan udara tidak lagi menghentikan kapal di laut karena akan menghambat kapal tiba di pelabuhan tujuan.

- 1.3. Lembaga Bea dan Cukai berdasarkan Undang-Undang negara Republik Indonesia nomor 17 tahun 2006 tentang perubahan atas Undang-Undang nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan.

Dalam Undang-Undang ini tugas pokok Bea dan Cukai adalah mengawasi lalu lintas barang yang masuk atau keluar

daerah pabean serta memungut bea masuk dan bea keluar. Sama halnya dengan kepolisian dan syahbandar di setiap pelabuhan ada petugas bea dan cukai yang telah mengawasi barang yang dibongkar maupun yang akan dimuat serta telah memungut bea/cukai nya maka sebaiknya petugas bea cukai yang sedang patroli di laut hendaknya cukup berkomunikasi melalui radio untuk memastikan dokumen muatan dari pelabuhan tolak telah sesuai dan telah membayar pajak, tidak perlu menghentikan dan memeriksa kapal di tengah laut.

- 1.4. Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) berdasarkan Undang-Undang negara Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dalam penerapan Undang-Undang ini sesuai pasal 276 ayat (1) dan (2) Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai mempunyai fungsi melakukan penjagaan laut dan pantai untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.

Pelaksanaan Undang-Undang pelayaran sejalan dengan peraturan internasional yakni UNLOS 1982 pasal 110 tentang Kebangsaan Kapal dan SOLAS 1974 bab XI – 1 tentang Keselamatan Kapal dan bab XI – 2 tentang Keamanan Kapal.

- 1.5. Badan keamanan laut selanjutnya disebut BAKAMLA, berdasarkan Undang-Undang negara Republik Indonesia nomor

32 tahun 2014 tentang Kelautan sesuai pasal 61 mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Personil BAKAMLA adalah gabungan dari TNI AL, Kepolisian RI, PNS Kementerian Kelautan dan Perikanan, PNS Kementerian Perhubungan, PNS Bea dan Cukai serta PNS Kejaksaan Agung.

Sesuai UNCLOS 1982, dalam melaksanakan wewenang untuk memaksa penataan sesuai konvensi ini terhadap kendaraan air asing. Negara-negara harus tidak diperbolehkan membahayakan keselamatan pelayaran atau dengan cara lain untuk menimbulkan bahaya bagi kendaraan air tersebut atau membawanya ke pelabuhan atau tempat berlabuh yang tidak aman atau membuka lingkungan laut dari suatu resiko yang tidak wajar. Dalam penerapan pasal 110 tentang hak melakukan pemeriksaan dan pasal 225 tentang kewajiban menghindari kerugian, menimbulkan keresahan pelaku usaha bidang pelayaran, karena sering terjadi pemeriksaan di laut beberapa kali yang dapat menyebabkan kecelakaan dan keterlambatan tiba di tempat tujuan.

Demikian pula dalam hal penyidikan, negara-negara tidak boleh menahan kendaraan air asing lebih lama dari yang diperlukan untuk penyidikan, setiap pemeriksaan fisik suatu kendaraan air asing harus dibatasi pada pemeriksaan atas sertifikat, catatan-catatan atau

dokumen lain yang disyaratkan untuk dibawa oleh kendaraan air itu sesuai dengan ketentuan-ketentuan dan standar-standar internasional. Negara-negara harus bekerja sama untuk mengembangkan prosedur guna mencegah pemeriksaan fisik yang tidak perlu terhadap kendaraan air di laut. Dalam hal ini negara anggota IMO telah membentuk suatu organisasi teknis untuk memeriksa kapal asing yang masuk di pelabuhan pertama suatu negara anggota yaitu *Port State Control* (PSC).

Dari uraian tugas, fungsi dan kewenangan kelima lembaga penegak hukum diatas tergambar jelas betapa banyak peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih sehingga membingungkan dan meresahkan para pelaku usaha di bidang pelayaran / angkutan perairan. Para pelaku usaha di bidang pelayaran mengharapkan adanya kepastian hukum melalui lembaga dan petugas penegak hukum yang profesional.

Secara umum setiap kapal sejak dibangun, selama pengoperasian hingga kapal ditutuh / dipotong telah diawasi oleh petugas syahbandar / Kementerian Perhubungan, dalam kegiatan muat di pelabuhan tolak dan kegiatan bongkar di pelabuhan tujuan selalu diawasi oleh petugas bea dan cukai, petugas Kepolisian, petugas Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, sehingga kapal sebelum berangkat sudah memenuhi semua ketentuan perundang-undangan, dinyatakan laik laut untuk berlayar maka seyogianya tidak perlu

adanya penghentian dan pemeriksaan di tengah laut karena membahayakan keselamatan kapal dan menghambat kapal tiba di pelabuhan tujuan, bahkan menimbulkan kerugian karena adanya klaim keterlambatan barang oleh pemilik atau penerima barang.

Salah satu keresahan masyarakat/ pelaku usaha pelayaran yakni sesuai dengan UNCLOS 1982 pasal 110 ayat (3) apabila kecurigaan tersebut tidak beralasan dan apabila kapal yang diperiksa tidak melakukan suatu perbuatan yang membenarkan pemeriksaan itu, kapal tersebut akan menerima ganti rugi untuk setiap kerugian atau kerusakan yang mungkin dideritanya, namun kenyataan yang ada para pelaku usaha di bidang pelayaran tidak pernah mendapat ganti rugi karena tidak berani melapor atau menyelesaikan kasusnya di pengadilan.

Penegakan hukum di bidang pelayaran saat ini, dilakukan oleh kelima lembaga tersebut diatas sebagai penyidik berdasarkan Undang-Undang masing-masing yang telah dijabarkan masing-masing pasal dan dikaitkan dengan peraturan internasional para pelaku usaha pelayaran merasa tidak adanya kepastian hukum dan menimbulkan kerugian karena kapal terlambat tiba di pelabuhan tujuan. Para petugas penegak hukum di bidang pelayaran, hanya dengan adanya kecurigaan dan dengan alasan demi keamanan dan keselamatan di laut para petugas menghentikan dan memeriksa kapal di laut, dimana kapal

sebelum berangkat telah melengkapi semua dokumen dan memenuhi semua ketentuan peraturan perundang undangan yang berlaku.

Para pelaku usaha pelayaran sangat merasakan perbedaan saat berlayar diluar negeri karena para negara anggota IMO yang lain hanya mengenal 2 (dua) lembaga yaitu *Navy* / TNI Angkatan Laut yang bertugas sebagai pertahanan dan keamanan serta menjaga kedaulatan negara dan lembaga sipil *Coast Guard*, yang mengawasi keselamatan dan keamanan di laut termasuk mengatur tentang angkutan perairan.

2. Teori efektifitas hukum

Teori efektifitas hukum adalah teori yang mengkaji dan menganalisis tentang keberhasilan, kegagalan dan faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pelaksanaan dan penerapan hukum.¹⁶ Ada tiga fokus kajian teori efektifitas hukum, yaitu:

1. Keberhasilan dalam pelaksanaan hukum.
2. Kegagalan dalam pelaksanaan hukum.
3. Faktor faktor yang mempengaruhinya.

Menurut Hans Kelsen, teori efektifitas hukum adalah apakah orang-orang pada kenyataannya berbuat menurut suatu cara untuk menghindari sanksi yang diancam oleh norma hukum atau bukan, dan apakah sanksi tersebut benar-benar dilaksanakan bila syaratnya

¹⁶ Salim HS, dan Erlies, 2017, Penerapan teori hukum pada penelitian tesis dan disertasi, Pt. Raja Grafindo, Depok, hlm. 303.

terpenuhi atau tidak terpenuhi. Konsep efektivitas hukum dalam definisi Hans Kelsen berfokus pada sumber hukum dan sanksi, baik hukum tertulis yang telah di buat lembaga legislatif dan disetujui oleh Presiden.¹⁷

Sedangkan Anthony Allot mengemukakan bahwa hukum menjadi efektif jika tujuan keberadaan dan penerapannya dapat mencegah perbuatan-perbuatan yang tidak diinginkan dapat menghilangkan kekacauan. Konsep Anthony Allot tentang efektivitas hukum difokuskan pada perwujudannya. Hukum yang efektif secara umum dapat membuat apa yang dirancang dapat diwujudkan dalam kehidupan sosial kemasyarakatan.

Tabel 1. Instansi yang terlibat dalam transportasi laut/ angkutan di perairan.

No	Instansi	Tugas
1	Badan usaha pelabuhan (BUMN/ Swasta)	Menyediakan fasilitas sandar dan bongkar muat
2	Syahbandar/ kementerian perhubungan	Mengecek kelaiklautan kapal Menerbitkan surat persetujuan berlayar
3	Bea dan cukai/ Kementerian Keuangan	Mengecek muatan Memberi izin barang ekspor / impor
4	Karantina hewan dan tumbuhan/ Kementerian pertanian	Mengecek muatan sebagai pembawa virus / wabah penyakit
5	Karantina ikan/ kementerian perikanan	Mengecek muatan ikan dari wabah penyakit
6	Karantina kesehatan/ kementerian kesehatan	Memeriksa kesehatan kapal dan kesehatan awak kapal
7	Imigrasi/ Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia	Mengecek awak kapal asing atau Anak Buah Kapal (ABK) Indonesia yang akan ke atau dari luar Negeri
8	Perusahaan pelayaran	Menyiapkan kapal
9	Pemilik barang	Menyediakan muatan

¹⁷ Ibid. hlm. 302. Hans Kelsen, 2006, Toeri imu tentang hukum dan negara, Nusa media, Bandung, hlm. 35.

Dari uraian diatas, merupakan harapan atau menjadi budaya para pelaku usaha transportasi laut menghendaki kapal berangkat dan tiba tepat waktu, harapan ini dapat terwujud bila semua pihak yang terlibat melaksanakan tugas dengan baik, yakni kapal telah diperiksa, dinyatakan laik laut, muatan telah diperiksa oleh petugas bea cukai dan mendapat surat persetujuan berlayar dari syahbandar, hendaknya tidak dihentikan dan dipemeriksaan di tengah laut oleh instansi lain agar kapal dapat tiba di pelabuhan tujuan tepat waktu.

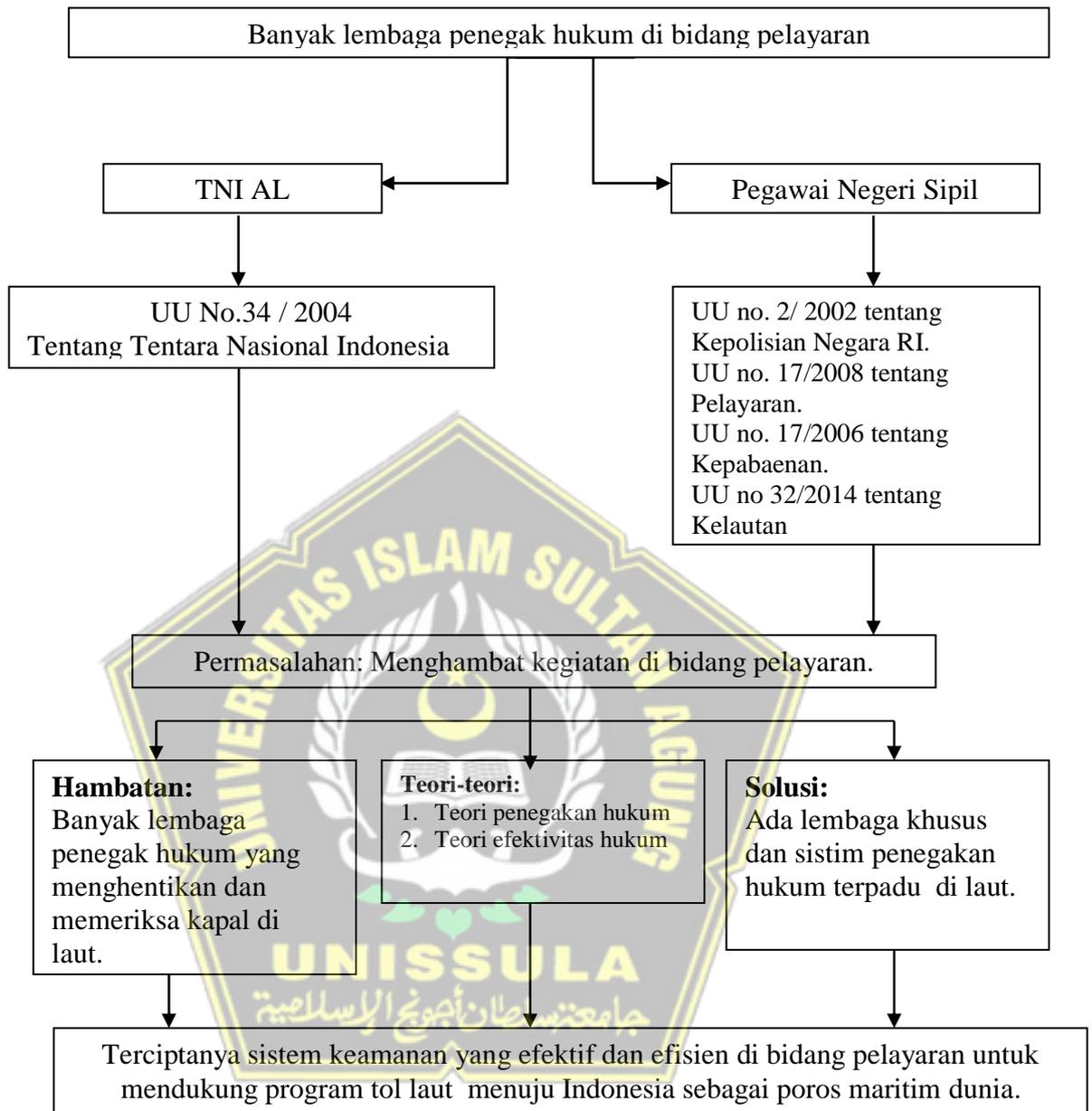
G. Kerangka pemikiran

Transportasi laut adalah moda utama angkutan massal yang sangat cocok untuk sarana angkutan barang ataupun orang bagi negara kepulauan seperti halnya Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) untuk meningkatkan perekonomian, kesejahteraan masyarakat dan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah NKRI.

Telah banyak peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur tentang angkutan di perairan / dan transportasi laut, dan banyak lembaga penegak hukum di laut, namun belum banyak memberikan kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan bagi masyarakat maritim umumnya khususnya para pelaku usaha angkutan di perairan. Dalam rangka mewujudkan kegiatan pelayaran yang aman, lancar, efektif dan efisien perlu adanya sistem keselamatan dan keamanan pelayaran yang didukung oleh lembaga-lembaga penegak hukum yang kredibel dan anggota penegak

hukum yang profesional, maka penulis akan melakukan penelitian tentang penegakan hukum di bidang pelayaran dalam kerangka pikir yang dapat dilihat pada Gambar 1.





Gambar 1. Bagan Kerangka Pemikiran

H. Metode penelitian

1. Jenis penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang dapat menghasilkan data deskriptif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti atau gambaran dari fakta-fakta yang ada di lapangan. Penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang dimaksudkan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan-tindakan dan lain-lain secara holistik dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan metode ilmiah.¹⁸ Sedangkan metode penelitian deskriptif kualitatif adalah prosedur penelitian berdasarkan data deskriptif yaitu berupa lisan atau kata tertulis dari seseorang subjek yang telah diamati dan memiliki karakteristik bahwa data yang diberikan merupakan data asli yang tidak diubah, serta menggunakan cara sistematis dan dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya.¹⁹

Metode kualitatif digunakan dalam pembahasan untuk memaparkan semua hasil yang telah didapat mengenai objek yang diteliti. Munir Fuady menyatakan metode penelitian kualitatif adalah model penelitian yang berasal dari ilmu sosial untuk meneliti masalah-masalah dan fenomena-fenomena sosial kemasyarakatan secara mendalam dengan

¹⁸ Moleong, LJ, 2015, Metode penelitian kualitatif, Remaja Rosdakarya, Bandung, hlm.6.

¹⁹ <http://bimbingan.org/pengertian-penelitian-deskriptif-kualitatif.htm>. Diakses 25 April 2021.

wilayah penelitian atau populasi yang relatif kecil tetapi lebih terfokus, dan analisis datanya dilakukan secara kualitatif.²⁰

2. Metode pendekatan

Penelitian ini dilakukan melalui pendekatan yuridis empiris. Menurut Munir Fuady, metode penelitian hukum empiris sering juga disebut metode penelitian hukum sosiologis atau metode penelitian hukum nondoktriner.²¹

Penelitian hukum empiris adalah suatu model penelitian ilmiah baik kualitatif maupun kuantitatif yang merupakan empirical-sosio-legal, dengan mengambil objek kajian terhadap segi-segi hukum tertentu yang mempunyai nilai empiris untuk menjawab pertanyaan dan hipotesis yang telah disusun secara deduktif dan data lapangan yang telah diperoleh saat observasi ataupun pengalaman-pengalaman yang dialami, selanjutnya dilakukan pengujian hipotesis untuk menarik suatu kesimpulan.

Ronny Hanitijo Soemitro menyatakan bahwa pendekatan yuridis empiris adalah pendekatan kepustakaan yang berpedoman pada peraturan-peraturan, buku-buku atau literatur-literatur hukum serta bahan-bahan yang mempunyai hubungan permasalahan dan pembahasan dalam penelitian.²²

²⁰ Munir Fuady, 2018, Metode Riset hukum, pendekatan teori dan konsep, Rajawali Pers, Depok.

²¹ ibid Munir

²² Ronny Hanitijo, 2001, Metodologi Penelitian Hukum dan Jurumetri, Galatia Indonesia, Jakarta, hlm. 10.

3. Sumber data

Menurut Moleong, sumber data yang digunakan dalam penelitian adalah:²³

- a. **Data primer**, adalah data yang diperoleh langsung dari responden melalui wawancara dan observasi di kantor Kementerian Perhubungan Jakarta dan asosiasi maritim seperti INSA (*Indonesian Ships Owner Association*).
- b. **Data sekunder**, adalah sumber data penelitian yang diperoleh dengan cara tidak langsung yakni melalui studi kepustakaan, dokumentasi, arsip, sumber media cetak maupun elektronik, yang memberikan tambahan serta penguatan data primer. Data sekunder yang bertumpuh pada bahan tertulis tentang hukum yakni bahan hukum yang tersebar dalam berbagai tulisan, dibedakan atas :
 1. **Bahan hukum primer** adalah bahan hukum yang mengikat yakni norma (dasar), peraturan dasar dan peraturan perundang-undangan. Beberapa peraturan perundang-undangan nasional yang menjadi landasan penegakan hukum di bidang pelayaran antara lain : (i). Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945; (ii). Undang-Undang nomor. 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (TNI); (iii). Undang-Undang nomor. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia; (iv). Undang-Undang nomor. 17 tahun

²³ Lexy J. Moleong, 2002, Metode penelitian kualitatif, Remaja Rosdakarya, Bandung, hlm. 24.

2006 tentang perubahan atas undang-undang nomor. 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan; (v). Undang-Undang nomor.17 tahun 2008 tentang Pelayaran; (vi). Undang-Undang nomor. 32 tahun 2014 tentang Kelautan; (vii). Undang-Undang nomor. 17 tahun 1982 tentang Pengesahan *United Nation on the Law of the Sea / UNCLOS 1982*. (viii). Peraturan Pemerintah (PP) nomor. 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (ix). Peraturan Pemerintah (PP) nomor 31 tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Serta konvensi internasional tentang keselamatan dan keamanan yaitu SOLAS 1974 (*Safe of Life at Sea*).

2. **Bahan hukum sekunder** adalah bahan yang memberi penjelasan tentang bahan hukum primer berupa rancangan Undang-Undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya kalangan hukum, tulisan-tulisan hukum dalam bentuk buku, disertasi, makalah, jurnal dan artikel-artikel tentang hukum.
3. **Bahan hukum tertier** yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder tentang berbagai istilah yang berkaitan dengan objek penelitian.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan data sekunder yaitu menganalisis peraturan perundang-undangan nasional maupun internasional yang mengatur tentang keselamatan dan keamanan pelayaran

untuk menjamin kelancaran dan kepastian hukum di bidang transportasi laut.

4. Teknik pengumpulan data

Untuk mendapatkan data primer dan data sekunder, maka pengumpulan data dilakukan dengan cara :

a. Studi pustaka

Studi kepustakaan bertujuan untuk mengetahui informasi yang lengkap tentang apa yang ada di lapangan. Studi kepustakaan merupakan cara pengumpulan data dari sumber perpustakaan, buku-buku, majalah, jurnal-jurnal, dan artikel-artikel.²⁴

b. Wawancara (sebagai sumber untuk menambah khasanah perbandingan keilmuan)

Wawancara adalah bentuk komunikasi antara dua orang melibatkan seseorang yang ingin memperoleh informasi dari seseorang lainnya dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan berdasarkan tujuan tertentu.²⁵

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah upaya untuk memperoleh data dan informasi, berupa catatan tertulis atau gambar yang tersimpan, berkaitan dengan masalah yang diteliti.²⁶ Dokumen merupakan fakta dan data tersimpan dalam berbagai bahan yang berbentuk

²⁴ Ibid. Moleong.

²⁵ Fandi R. Sarwo Edi, 2016, Metode penelitian kualitatif, Rajawali perss, Depok, hlm. 35.

²⁶ Sugiyono, 2012, Metode Penelitian kualitatif R&D, Alfabeta, Bandung.

dokumentasi. Data-data yang tersedia berbentuk surat, laporan, peraturan, ataupun catatan harian yang berhubungan dengan objek penelitian.

5. Analisis data

Analisis data merupakan upaya mencari dan menata secara sistematis data hasil observasi, wawancara dan lain-lainnya untuk memperoleh suatu makna.²⁷ Dalam penelitian ini analisis data menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif yakni menerangkan proses berpikir induktif yaitu berawal dari faktor-faktor khusus, peristiwa-peristiwa yang khusus dan konkrit kemudian ditarik kesimpulan yang generalisasi atau bersifat umum.²⁸

Data-data yang diperoleh dalam penelitian akan dianalisis secara yuridis empiris memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan. Munir Fuady menyatakan bahwa penelitian hukum empiris adalah suatu model penelitian ilmiah baik kualitatif maupun kuantitatif yang merupakan empirical-sosio-legal, dengan mengambil objek kajian terhadap segi-segi hukum tertentu yang mempunyai nilai empiris untuk menjawab pertanyaan dan hipotesis yang telah disusun secara deduktif dan data lapangan yang

²⁷ Ibid. Moleong.

²⁸ Ibid. Sugiyono.

telah diperoleh saat observasi ataupun yang dialami, selanjutnya dilakukan pengujian hipotesis untuk menarik suatu kesimpulan.²⁹

I. Sistematika penulisan

Bab I: Pendahuluan berisi dan menjelaskan latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian kerangka konseptual, kerangka teori, kerangka pemikiran dan metode penelitian.

Bab II: Tinjauan pustaka berisi tentang teori hukum dan perkembangan peraturan perundang-undangan nasional dan internasional, sebagai dasar penegakan hukum di bidang pelayaran.

Bab III: Menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan, menguraikan tentang pemisahan tugas, fungsi dan kewenangan lembaga penegak hukum di laut antara lembaga Tentara Nasional Indonesia (TNI AL) dan lembaga sipil yaitu Polisi Perairan dan Udara, Bea dan Cukai, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, serta Badan Keamanan Laut (BAKAMLA), analisis hambatan-hambatan, menjelaskan solusi serta menyusun suatu sistem penegakan hukum yang efisien dan efektif di bidang pelayaran.

Bab IV: Penutup, menyimpulkan hasil pembahasan tentang hambatan-hambatan dan solusi penegakan hukum di bidang pelayaran serta saran dan masukan sistem penegakan hukum yang efektif dan

²⁹ Munir Fuady, 2018, Metode Riset hukum, Pendekatan teori dan konsep, Rajawali Pers, Depok.

efisien, dalam mendukung program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pelayaran

- 1) Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.³⁰

Dalam Pasal 5 (ayat 1) juga disebutkan bahwa pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

- 2) Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan / atau barang dengan menggunakan kapal.³¹

Dalam melaksanakan fungsi pembinaan pemerintah / kementerian perhubungan dalam undang-undang pelayaran mengklasifikasi angkutan di perairan dalam berbagai jenis yaitu: angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan. Jenis angkutan laut terbagi sesuai izin operasi kapalnya yakni angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat.

Khusus angkutan dalam negeri berlaku suatu azas untuk melindungi pelaku usaha nasional yaitu azas *cabotage*, dimana kegiatan angkutan laut dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh angkutan laut

³⁰ Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

³¹ Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 poin 3

nasional, kapal-kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.³²

Sedangkan angkutan untuk pariwisata telah diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan yakni Kapal wisata (*Yacht*) asing adalah alat angkut perairan yang berbendera asing dan digunakan sendiri oleh wisatawan untuk berwisata atau melakukan perlombaan-perlombaan diperairan baik yang digerakan dengan tenaga angin dan / atau tenaga mekanik dan digunakan hanya untuk kegiatan non niaga.³³

Angkutan laut pelayaran rakyat digolongkan dalam usaha kegiatan kecil dan menengah yang ikut dilibatkan dalam program tol laut dan sangat signifikan keterlibatannya karena dengan ukuran lebih kecil dapat menjangkau distribusi barang-barang atau logistik kedaerah-daerah 3TP.

- 3) Keselamatan dan Keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.³¹

Hal-hal menyangkut keselamatan pemerintah mengacu kepada konvensi internasional yaitu SOLAS 1974, Pasal XI-1, tentang ISM Code, (*International Safety Management Code*), dan SOLAS 1974. Pasal XI-2 tentang ISPS Code (*Internasional Ship and Port Facility Security Code*).

Dalam kegiatan angkutan di perairan inilah terdapat program pemerintah sejak tahun 2015 yang dinamakan tol laut untuk meningkatkan

³² Martono dan Budi, 2015, Transportasi di Perairan berdasarkan Undang-undang nomor. 17 tahun 2008, Rajawali Perss, Jakarta.

³³ Kementerian Perhubungan, 2015, PM. nomor. 171 tahun 2015, tentang tata cara pelayanan Kapal wisata Yacht Asing.

konektivitas, dan disparitas harga antara wilayah Indonesia bagian barat dan Indonesia bagian timur.

- 4) Perlindungan lingkungan maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan pelayaran.³¹

Dalam mengatur pencegahan dan penanggulangan pencemaran pemerintah selalu mengacu pada konvensi internasional *marine pollution* (MARPOL 73/78), yang terdiri dari 6 (enam) annex yaitu: (i) Peraturan-peraturan tentang pencemaran oleh minyak, (ii) Peraturan-peraturan tentang pencemaran oleh zat cair yang beracun, (dalam jumlah besaar), (iii). Peraturan-peraturan tentang pencemaran oleh zat-zat berbahaya yang diangkut lewat laut dalam bentuk kemasan, peti kemas, mobil tanki atau tanki jinjing (iv). Peraturan-peraturan tentang pencemaran oleh kotoran dari kapal / *sewage*. (v). Peraturan-peraturan tentang sampah dari kapal/ *garbage*. (vi). Peraturan-peraturan tentang pencemaran oleh udara dari kapal.

B. Pengertian Maritim

Maritim adalah segala sesuatu yang berkenaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut.³⁴ Negara maritim adalah negara yang mempunyai wilayah kekuasaan laut yang luas serta tersimpan berbagai kekayaan sumber daya alam di wilayah tersebut. Konsep

³⁴ Kamus Besar Bahasa Indonesia. <http://kbbi.web.id/maritim>

negara maritim adalah sebuah konsep yang mengedepankan untuk memanfaatkan semua sumber daya alam di wilayah laut untuk kepentingan rakyat dan memakmurkan sebuah negara.³⁵

Selain memberdayakan sumberdaya alam di wilayah laut suatu potensi besar di bidang perekonomian atau perdagangan yaitu posisi Indonesia yang sangat strategis di antara dua benua dan dua samudra menjadi menjadi jalur lalu lintas kapal-kapal sehingga pemerintah mencanangkan program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia dengan lima pilar utama, yaitu: (i). *Maritime culture* / Budaya maritim; (ii). *Maritime Economic* / ekonomi maritim; (iii). *Maritime infrastructure* / Pembangunan maritim termasuk SDM melalui lembaga pendidikan maritim; (iv). *Maritime Security* / keamanan maritim; (v). *Maritime diplomacy* / diplomasi maritim.³⁶

Dalam rangka implementasi lima pilar poros maritim, pemerintah memberdayakan empat elemen kekuatan maritim yaitu: industri maritim, armada perikanan, armada komersial dan pertahanan maritim, dengan menyiapkan kerangka legal, kerangka kelembagaan dan kerangka kebijakan. Khusus dalam persiapan kerangka kelembagaan diketahui bahwa saat ini ada 12 lembaga pemerintah yang menjalankan fungsi yang saling bertabrakan sehingga perlu adanya kebijakan dari pemerintah yang tegas untuk membenahinya.³⁶

³⁵ <http://www.pengertianmenurutparaahli.com/pengertian-negara-maritim-menurut-para-ahli/>

³⁶ Susi Pujiastuti dkk, 2015, Upaya mewujudkan Indonesia sebagai Poros maritim Dunia, Pesatuan Pensiunan Perwira Angkatan Laut (PPAL), Jakarta.

C. Pengertian Kelautan

Kelautan adalah hal yang berhubungan dengan laut dan/atau kegiatan di wilayah laut yang meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya, kolom air dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.³⁷

Maritim dan Kelautan³⁸, pada dasarnya bagaikan dua sisi mata uang yang tak dapat dipisahkan, kata kelautan (kata benda) lebih cenderung mengartikan laut sebagai wadah, yaitu sebagai hamparan air asin yang sangat luas yang menutupi permukaan bumi, hanya melihat fisik laut dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Dengan demikian, istilah maritim (kata sifat) sesungguhnya lebih komprehensif, yaitu tidak hanya melihat laut secara fisik, wadah dan isi, tetapi juga melihat laut dalam konteks geopolitik, geostrategi dan geoekonomi terutama posisi Indonesia dalam persilangan antara dua benua dan dua samudera serta merupakan wilayah laut yang sangat penting bagi perdagangan dunia. Pengertian ini sesuai pula dengan Kamus Besar Bahasa Indonesia yang mengartikan maritim sebagai berkenaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut serta elemen-elemen kekuatannya.

Elemen-elemen kekuatan maritim sebagai pendukung perekonomian nasional dan meningkatkan perdagangan dunia antara lain: kapal, perlengkapan kapal, muatan, penumpang, pengusaha kapal, pemilik muatan, pengirim muatan, ekspedisi muatan kapal laut, buruh pelabuhan / tenaga

³⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.

³⁸ Till Geoffry, 2012, Maritime Power / Sea Power.

bongkar muat barang, industri galangan kapal, terminal dan perlengkapannya, nakhoda dan awak kapal serta pemerintah sebagai regulator. Sedangkan unsur kekuatan kelautan antara lain: kolam air dan permukaan laut, dasar laut dan tanah dibawahnya, pulau-pulau kecil dan wilayah pesisir, unsur-unsur kekuatan maritim dan kelautan diatas dapat juga memperjelas definisi dari maritim dan kelautan. Atau dengan singkat dapat dikatakan bahwa kelautan mencakup hal-hal yang berhubungan dengan fungsi laut sebagai penyedia sumber daya alam, sedangkan kemaritiman mencakup hal-hal yang berhubungan dengan fungsi laut sebagai sarana transportasi guna terciptanya perdagangan lewat laut baik dalam negeri maupun internasional.

D. Pengertian penegakan hukum

Penegakan hukum menurut Soejono Soekanto yaitu suatu kegiatan menyeraskan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah yang mantap dan menjewatah dan sikap tidak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian dalam masyarakat.³⁹ Sedangkan menurut Jimly Asshiddiqie pengertian penegakan hukum sebagai berikut: “Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan

³⁹ Salim HS. dan Erlies, 2017, Penerapan Teori Hukum pada penelitian tesis dan disertasi, PT. Raja Grafindo Persada.

bernegara”. Penegakan hukum dapat ditinjau dari dua sudut, yaitu sudut subjek dan objek. Dari sudut subjek, dapat dibedakan lagi menjadi dua: dalam arti luas, proses penegakan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Sedangkan dalam arti sempit, penegakan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparat penegak hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum itu berjalan sebagaimana mestinya.

Dari sudut objeknya, penegakan hukum ditinjau dari segi hukumnya. Pengertiannya juga dapat dibedakan menjadi dua: dalam arti luas, penegakan hukum mencakup nilai-nilai keadilan dalam aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat. Sedangkan dalam arti sempit, penegakan hukum hanya menyangkut penegakan yang formal dan tertulis saja.

Sedangkan menurut Esmi Warassih, penegakan hukum sesungguhnya merupakan upaya untuk menegakan nilai-nilai, etika dan moralitas publik, karena hukum sesungguhnya merupakan kristalisasi dari nilai-nilai yang hidup dan dipelihara di masyarakat yang dituangkan dalam bentuk hukum positif. Nilai-nilai yang dipositifkan dan ditegakan dalam masyarakat yaitu nilai-nilai kebaikan, etis, dan moralitas.⁴⁰

⁴⁰ Esmi Warassih, 2017, *Pemikiran Hukum Spiritual Pluralistik*, Thafa Media, Yogyakarta

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum

a. Faktor hukum atau Undang-Undang

Ada beberapa hal yang mempengaruhi penegakan hukum yang berasal dari Undang-Undang misalnya : tidak diterapkannya asas-asas berlakunya Undang-Undang, belum adanya Peraturan Pemerintah (PP) yang mengatur pelaksanaannya, dan adanya beda penafsiran dari para penegak hukum.

b. Faktor penegak hukum

Oknum penegak hukum dapat mempengaruhi penegakan hukum apabila terjadi kesalahan atau perbedaan penafsiran dari Undang-Undang, atau bahkan terdapat kesengajaan antara peranan yang seharusnya dilakukan dengan peran yang sebenarnya dilakukan karena pengaruh perilaku oknum penegak hukum. Dalam menerapkan peranan yang seharusnya dilakukan oleh penegak hukum sangat sulit karena oknum penegak hukum juga dipengaruhi oleh kepentingan pribadi atau golongan yang dapat berdampak positif ataupun negatif.

c. Faktor sarana dan fasilitas

Penegakan hukum dalam hal ini juga dapat dipengaruhi oleh faktor sarana dan fasilitas. Keberadaan sanksi, keseluruhan proses penanganan perkara, beserta teknologi deteksi kriminalitas termasuk dalam faktor ini. Selain itu, masukan sumber daya dalam berbagai bentuk yang diberikan dalam program-program

pencegahan dan pemberantasan pelanggaran hukum juga sangat menentukan kepastian dan kecepatan dalam penegakan hukum, sehingga diharapkan dapat secara efektif dan efisien mengurangi pelanggaran hukum.

d. Faktor masyarakat

Faktor pemahaman masyarakat tentang hukum sangat berpengaruh dalam penegakan hukum agar masyarakat mengetahui hak dan kewajibannya serta mengetahui upaya-upaya hukum yang harus dilakukan untuk melindungi kepentingannya baik secara individu atau kelompok.

e. Faktor kebudayaan

Kebudayaan hukum mengatur tentang nilai-nilai dan norma-norma, agar hukum tersebut dapat berlaku secara efektif maka hukum juga harus mencerminkan nilai-nilai dan norma-norma hidup dalam lingkungan masyarakat.

E. Lembaga penegak hukum

1. Pengertian lembaga

Pengertian lembaga dalam bahasa Inggris disebut *institute* adalah suatu badan atau organisasi yang bertujuan memenuhi suatu kebutuhan dalam berbagai bidang kehidupan sosial masyarakat.⁴¹ Hal ini dapat dilihat perbedaannya dengan pranata sosial yang dalam

⁴¹ Zainuddin Ali, 2019, Metode penelitian hukum, sinar Grafika, Jakarta, hlm. 123.

bahasa Inggris disebut *social intitution*, yaitu sistem norma yang dilakukan oleh manusia dalam bentuk aktivitas dalam hidup bermasyarakat. Dari kedua definisi diatas dapat dikatakan bahwa lembaga sebagai suatu organisasi yang sudah ada dan diberi tugas untuk melakukan peran dalam kehidupan bermasyarakat sedangkan pranata sosial merupakan suatu sistem yang dibutuhkan oleh manusia sehingga perlu dibentuk suatu wadah atau badan sosial agar dapat melakukan peran dalam memenuhi kebutuhan hidup manusia dalam bermasyarakat.

2. Lembaga penegak hukum di bidang pelayaran

a. Lembaga penegak hukum di pelabuhan/ subjek-subjek penegak hukum di pelabuhan, antara lain:

- 1) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah unsur pengendali dan pelaksana tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan di pelayaran. Unit pelaksana teknis (UPT) Direktorat jenderal perhubungan laut di setiap pelabuhan di seluruh wilayah NKRI adalah Syahbandar. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.³¹

2) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah unsur pelaksana tugas pokok dan fungsi Departemen Keuangan di bidang kepabeanan dan cukai. Sama halnya dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai juga menempatkan pejabat bea dan cukai di setiap pelabuhan di seluruh Indonesia. Selanjutnya dijelaskan pejabat bea dan cukai adalah pegawai Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang ditunjuk dalam jabatan tertentu untuk melaksanakan tugas tertentu berdasarkan Undang-Undang ini.

3) Direktorat Jenderal perlindungan dan pencegahan penyakit menular. Membawahi unit pelaksana teknis Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) mempunyai tugas melaksanakan pencegahan masuk dan keluarnya penyakit, penyakit potensial wabah, surveilans epidemiologi, kekarantinaan, pengendalian dampak kesehatan lingkungan dan pelayanan kesehatan.⁴²

4) Pejabat Karantina

Karantina hewan, ikan dan tumbuhan yang selanjutnya disebut karantina adalah sistem pencegahan masuk, keluar dan tersebarnya hama dan penyakit hewan karantina, hama dan penyakit ikan karantina, dan organisme pengganggu tumbuhan karantina; serta pengawasan dan/ atau pengendalian terhadap keamanan pangan dan mutu pangan, keamanan pakan dan mutu

⁴²Peraturan Menteri Kesehatan No.356/Menkes/Per/IV/2008 jo Permenkes No. 2348/Menkes/Per/XI/2011, tentang Organisasi dan tata kerja KKP.

pakan, produk rekayasa genetik, sumber daya genetik, agensia hayati, jenis asing invasif, tumbuhan dan satwa liar, serta tumbuhan dan satwa langka yang dimasukkan ke dalam, tersebarnya dari suatu area ke area lain, dan/ atau dikeluarkan dari wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.⁴³

Dalam Undang-undang tersebut juga dijelaskan bahwa pejabat atau sumber daya manusia selaku subjek hukum berasal dari Kementerian Pertanian untuk karantina hewan dan tumbuh-tumbuhan dan pejabat karantina ikan dari Kementerian Kelautan dan Perikanan. Tugas-tugas karantina dalam pasal 16 antara lain: (i). pemeriksaan; (ii). pengasingan; (iii). pengamatan; (iv). perlakuan; (v). penahanan; (vi). penolakan; (vii). pemusnahan; (viii). pembebasan. Selanjutnya untuk mendukung penyelenggaraan karantina, pejabat karantina dapat melakukan kegiatan intelijen dan berkoordinasi dengan instansi yang bertanggung jawab di bidang intelijen negara dan/ atau instansi lain yang melakukan fungsi intelijen.

5) Kepolisian Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan (KPPP)

Kesatuan Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan (KPPP) atau sering disebut KP3 adalah unsur Kepolisian Republik Indonesia (Polri), yang mempunyai tugas pokok membantu Administrator Pelabuhan/ syahbandar dalam

⁴³ Undang-undang no. 21 tahun 2019, tentang Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan.

menyelenggarakan keamanan di dalam daerah pelabuhan sepanjang mengenai tata-tertib umum dalam rangka pendayagunaan dan perusahaan pelabuhan. Kedudukan KP3 secara taktis operasional berada di bawah Administrator Pelabuhan/ syahbandar dan secara hirarkhis fungsional serta teknis polisional tetap berada di bawah kesatuan induknya.⁴⁴

Satuan ini dapat setingkat Kepolisian Resor (Polres) yang dipimpin oleh seorang perwira menengah berpangkat Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP) untuk pelabuhan besar (Tanjung Priok Jakarta dan Tanjung Perak Surabaya), atau setingkat Kepolisian Sektor (Polsek) yang dipimpin oleh perwira polisi berpangkat Komisaris Polisi (Kopol) atau Ajun Komisaris Polisi (AKP), untuk pelabuhan sedang di wilayah urban.

Kepolisian Sektor Kawasan Pelabuhan (KSKP) bertugas melakukan langkah-langkah penanggulangan baik secara preventif yakni langkah cegah dini dengan mengedepankan fungsi yang ada di pelabuhan, selain itu sebagai fungsi binmas melakukan penyuluhan pembelajaran edukasi kepada masyarakat untuk memberikan informasi sedini mungkin dengan potensi gangguan, selain mengedepankan fungsi intel untuk melakukan deteksi dini pemapahan terhadap

⁴⁴ [https://id.wikipedia.org/wiki. november 2016, diakses 20 Mei 2021. UU. nomor 2 tahun 2002, tentang Kepolisian negara RI.](https://id.wikipedia.org/wiki/kepolisian_negera)

potensi gangguan. Langkah preventif yakni langkah penegakan hukum yang tidak terlepas karena kita dalam kawasan pelabuhan koordinasi dengan instansi yang ada di dalam pelabuhan seperti dengan keimigrasian berkaitan dengan dokumen dan orang, maupun bea cukai berkaitan dengan kepabeanan barang yang wajib kena bea dan cukai.⁴⁵

6) Kepolisian perairan dan udara

Korps Kepolisian Air dan Udara Badan Pemeliharaan Keamanan Kepolisian Republik Indonesia atau disingkat Korpolaairud Baharkam POLRI, adalah satuan di dalam Kepolisian Republik Indonesia yang mendukung tugas-tugas kepolisian lewat air (sungai/laut) dan udara.

b. Objek-objek hukum di pelabuhan, antara lain:

- 1) Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/ atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan

⁴⁵ Undang-undang no. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.⁴⁶

- 2) Badan usaha pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang perusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.
- 3) Perusahaan bongkar muat barang adalah perusahaan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/ delivery*.⁴⁷
- 4) Perusahaan jasa pengurusan transportasi. Usaha jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) adalah kegiatan usaha yang ditujukan mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut atau udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya oleh yang berhak menerimanya.

⁴⁶ Undang-undang no. 17 tahun 2008, tentang Pelayaran pasal 1 poin 16.

⁴⁷ Peraturan Pemerintah (PP) nomor 31 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

- 5) Perusahaan angkutan perairan pelabuhan adalah badan usaha yang didirikan khusus untuk melakukan kegiatan memindahkan penumpang dan/ atau barang dari dermaga ke kapal atau sebaliknya dan dari kapal ke kapal di perairan pelabuhan.
- 6) Perusahaan penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut adalah badan usaha yang didirikan khusus untuk melakukan kegiatan usaha penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang yang diperlukan bagi terlaksananya penyewaan peralatan angkutan laut atau penyewaan peralatan jasa terkait dengan angkutan laut. Kegiatan usaha penyewaan peralatan angkutan laut mencakup kegiatan: (i). Penyewaan peralatan angkutan laut; (ii). Penyewaan peralatan bongkar muat; (iii). Penyewaan peralatan jasa pengurusan transportasi; (iv). Penyewaan peralatan *tally* mandiri; (v). Penyewaan peralatan depo peti kemas dan / atau; (vi). Penyewaan peralatan perbaikan dan pemeliharaan kapal.
- 7) Perusahaan *tally* mandiri. Usaha *tally* adalah badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan usaha jasa menghitung dan membuat catatan mengenai muatan untuk kepentingan pemilik muatan dan pengangkut.

- 8) Perusahaan depo peti kemas badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan usaha depo peti kemas mencakup kegiatan antara lain: (i). Penyimpanan dan/ atau penumpukan peti kemas; (ii). Pembersihan atau pencucian, perawatan, dan perbaikan peti kemas; (iii). Kegiatan konsolidasi bongkar atau muat barang dari dan ke dalam peti kemas yang dimiliki oleh lebih dari 1 (satu) pemilik barang (*less than container load cargo*); (iv). Pemindahan; (v). Pengaturan atau angsur; (vi). Penataan; (vii). *Lift on lift off* secara mekanik; (viii). Pelaksanaan survei; (ix). Pengemasan; (x). Pelabelan; (xi). Pengikatan/ pelepasan; (xii). Pemeriksaan fisik barang; (xiii). Penerimaan; (xiv). Penyampaian dan (xv). Tempat penimbunan yang peruntukannya untuk kegiatan depo peti kemas dalam pengawasan kepabeanan.
- 9) Perusahaan pengelolaan kapal adalah badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan pengelolaan kapal di bidang teknis kapal meliputi perawatan, persiapan pengedokan, penyediaan suku cadang, perbekalan, pengawakan, asuransi dan sertifikasi kelaiklautan kapal.
- 10) Perusahaan perantara jual beli dan/ atau sewa kapal adalah badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang yang diperlukan bagi terlaksananya perantara jual beli kapal baru, kapal bekas atau kapal

rongsokan antara pihak penjual dan pembeli dan/ atau sewa menyewa kapal antara pihak pemilik kapal dan penyewa kapal.

11) Perusahaan keagenan awak kapal adalah badan usaha yang didirikan khusus untuk usaha meliputi perekrutan dan penempatan awak kapal berbendera Indonesia dan kapal asing di dalam negeri, perekrutan dan penempatan awak kapal berbendera Indonesia dan kapal asing di luar negeri. Kegiatan pengelolaan pengawakan dilakukan untuk memastikan kepada pemilik kapal bahwa setiap awak kapal yang bekerja di kapal yang dikelola, mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

12) Perusahaan keagenan kapal adalah badan usaha yang didirikan khusus untuk mengurus kepentingan operasional kapal dan komersial kapal. Kegiatan kepentingan operasional kapal dan kepentingan komersial kapal dilakukan terhadap kapal perusahaan angkutan laut asing dan/ atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.

13) Perusahaan perawatan dan perbaikan kapal adalah badan usaha maupun perorangan yang menyelenggarakan kegiatan usaha perawatan dan perbaikan kapal berupa pemeliharaan untuk konstruksi lambung, permesinan, peralatan dan perlengkapan kapal guna memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

3. Lembaga penegak hukum di laut/ angkutan di perairan

a. Lembaga/ institusi sebagai subjek-subjek hukum di laut, antara lain:

- 1) TNI Angkatan Laut, sesuai Undang-undang nomor 34 tahun 2004 tentang TNI Pasal 9 Angkatan Laut bertugas: (i). melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan; (ii). menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; (iii). melaksanakan tugas diplomasi angkatan laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah; (iv). melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; (v). melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut;
- 2) Kepolisian perairan dan udara; Korps Kepolisian Air dan Udara Badan Pemeliharaan Keamanan Kepolisian Republik Indonesia atau disingkat Korpolaairud Baharkam POLRI, adalah satuan didalam Kepolisian Republik Indonesia yang mendukung tugas-tugas kepolisian lewat air (sungai/ laut) dan udara.
- 3) Kesatuan penjagaan laut dan pantai, Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai yang dibentuk dan bertanggung

jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh menteri.

4) Bea dan Cukai, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah unsur pelaksana tugas pokok dan fungsi Departemen Keuangan di bidang kepabeanan dan cukai. Pejabat bea dan cukai adalah pegawai Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang ditunjuk dalam jabatan tertentu untuk melaksanakan tugas tertentu berdasarkan Undang-Undang ini.

5) Badan Keamanan Laut (BAKAMLA). Sesuai Undang-Undang nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan Pasal 60 Badan Keamanan Laut merupakan lembaga pemerintah non kementerian yang berkedudukan dibawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden melalui menteri yang mengkoordinasikannya. BAKAMLA mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

b. Objek-objek hukum di laut, antara lain:

1) Kapal

Pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis,

kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.⁴⁸ Sedangkan definisi kapal menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 309 menyatakan bahwa (i). Kapal semua perahu, dengan nama apapun dan dari macam apapun juga; (ii). Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu meliputi segala alat perlengkapannya; (iii). Yang dimaksud dengan alat-alat perlengkapan kapal ialah segala benda yang bukan suatu bagian dari kapal itu sendiri, namun diperuntukan untuk selamanya dipaki tetap dengan kapal itu.

Dari berbagai pengertian tentang kapal diatas dapat bedakan beberapa jenis kapal yakni: kapal penumpang (*passanger vessel*); kapal barang (*general cargo vessel*); kapal peti kemas (*container vessel*); dan kapal tanki pengangkut minyak (*tankers*).⁴⁹

2) Muatan

Pengertian Muatan kapal (*Cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*Freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup

⁴⁸ Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

⁴⁹ Muchtrudin Siregar, 2012, Beberapa masalah ekonomi dan manajemen transportasi, lembaga penerbit Fakultas Ekonomi UI, Jakarta, hlm.5.

perusahaan dan membiayai kegiatan di pelabuhan. Dalam Undang-Undang Pelayaran pasal 136 ayat (3), disebutkan bahwa nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materil dokumen muatan kapal. Salah satu dokumen muatan yang sangat dibutuhkan saat pelaksanaan bongkar di pelabuhan tujuan adalah *Bill of Lading* (B/L), jika dokumen muatan ini belum selesai maka muatan belum dapat dilakukan pembongkaran sehingga terjadi kemungkinan *demurage* ataupun klaim keterlambatan oleh pemilik barang.⁵⁰

3) **Dokumen kapal**

Pengertian dokumen kapal adalah surat atau sertifikat yang harus dilengkapi pada sebuah kapal dan perusahaan pelayaran sebagai status hukum kapal dan persyaratan kelaiklautan kapal serta menjadi dasar izin operasi sebuah kapal. Dokumen / sertifikat yang menjadi objek pemeriksaan atau pengawasan para penegak hukum, maka para penegak hukum harus memahami atau mengetahui tentang prosedur memperoleh sertifikat, lembaga yang berwenang menerbitkan, masa berlaku, serta syarat-syarat yang harus dipenuhi agar dapat membedakan dokumen / sertifikat tersebut asli atau palsu. antara lain:

⁵⁰ Witasari. 12 Oktober 2017. Pertanggungjawaban Asuransi atas Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Daulat Hukum*, Vol. 5, No. 3, Oktober 2017.

(i). Surat Ukur Internasional (1969)

Surat ukur adalah suatu dokumen pertama kali yang harus dimiliki oleh sebuah kapal setelah dibangun karena menjadi dasar untuk kapal tersebut wajib didaftarkan atau tidak perlu didaftarkan. Sesuai pasal 155 Undang-undang Pelayaran menyebutkan, setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh petugas yang ditunjuk oleh Menteri dan kapal yang wajib didaftarkan adalah ukuran sekurang-kurangnya 7 gross ton. Surat ukur diterbitkan oleh Menteri Perhubungan atau dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

(ii). Surat gros akte

Merupakan surat tanda bukti kepemilikan sebuah kapal dan dapat diberikan setelah kapal memperoleh surat ukur.

(iii). Surat tanda kebangsaan kapal

Sesuai Pasal 163 (ayat 1) kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan surat tanda kebangsaan kapal Indonesia oleh Menteri. Ada 3 (tiga) macam surat tanda kebangsaan kapal yaitu: surat laut untuk kapal berukuran 175 gross ton atau lebih, Pas besar untuk 7 gross ton sampai dengan 175 gross ton

dan Pas kecil untuk kapal yang berukuran kurang dari 7 gross ton, sedang kapal yang berlayar di perairan sungai dan danau diberikan pas sungai dan danau. Surat tanda kebangsaan diterbitkan oleh Menteri Perhubungan atau pejabat yang ditunjuk.

(iv). Sertifikat Keselamatan

Sertifikat keselamatan diberikan kepada setiap kapal sesuai jenis dan ukuran kapal yang menyangkut alat-alat keselamatan seperti sekoci penolong, pelampung penolong, alat pemadam kebakaran serta alat-alat navigasi untuk menjamin keselamatan kapal di laut. Sertifikat keselamatan diterbitkan oleh Menteri Perhubungan atau dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

(v). Sertifikat Klasifikasi

Sertifikat klasifikasi yaitu sertifikat tentang lambung dan mesin kapal, karena biroklasifikasi yang mengawasi kapal sejak pembangunan yang berwenang menerbitkan sertifikat klasifikasi.

(vi). Sertifikat Garis Muat (1966)

Sertifikat garis muat yang mengatur tentang jumlah muatan atau kemampuan muat dari sebuah kapal

yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan atau dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

(vii). Sertifikat SMC (*Safety Management Certificate*)

Sertifikat SMC menunjukkan sebuah kapal mampu menjalankan menerapkan manajemen perawatan kapal sesuai peraturan perundang-undangan, yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan atau dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

(viii). Sertifikat DOC (*Document of Compliance*)

Sertifikat DOC diberikan kepada sebuah perusahaan pelayaran yang menyatakan bahwa perusahaan tersebut mampu mengoperasikan kapal yang namanya tersebut dalam sertifikat tersebut dengan manajemen keselamatan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan nasional maupun sesuai dengan SOLAS 1974.

(ix). Sertifikat Pencegahan Pencemaran

Sertifikat pencemaran diberikan kepada setiap kapal dengan ukuran 400 GT atau lebih untuk kapal-kapal non tanker dan 150 GT atau lebih untuk kapal-kapal jenis tanker. Sertifikat pencegahan pencemaran diterbitkan oleh Menteri Perhubungan atau dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

(x). Sertifikat Pengawakan

Sesuai dengan Pasal 135 dan Pasal 136 Undang-undang Pelayaran menyebutkan bahwa setiap kapal wajib diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional, serta kapal-kapal berbendera Indonesia harus diawaki oleh warga negara Indonesia. Sertifikat pengawakan diterbitkan oleh Menteri Perhubungan atau dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

Dalam sertifikat yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan atau dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk dalam hal ini adalah pejabat syahbandar di dalam negeri atau perwakilan negara / kedutaan besar Indonesia diluar negeri. Ketentuan kualifikasi dan kompetensi awak kapal telah diatur sesuai dengan ukuran atau gross ton kapal untuk awak kapal bagian dek dan untuk awak kapal bagian mesin berdasarkan pada daya / kekuatan mesin penggerak.⁵¹

Jenis-jenis sertifikat / dokumen kapal kami jabarkan mengingat objek inilah sasaran pemeriksaan oleh petugas penegak hukum di laut walau saat berada di pelabuhan tolak

⁵¹ Kementerian Perhubungan, 1998, Keputusan Menteri Perhubungan, No. KM. 70, tentang Pengawakan Kapal Niaga'

sertifikat inipun telah diperiksa oleh petugas yang berwenang.

Selain dokumen kapal dan awak kapal ada juga dokumen muatan yang menjadi objek penegakan hukum di bidang pelayaran khususnya dilaut yang menjadi kecurigaan awal dari petugas untuk menghentikan dan memeriksa kapal di laut agar tidak menjadi akibat tuntutan balik dari para pelaku usaha di bidang pelayaran yang mengalami kerugian yang disebabkan oleh adanya pemeriksaan kapal ditengah laut. Beberapa dokumen muatan yang harus dipahami oleh penegak hukum antara lain : *Document Shipping Intruction* (SI), *Document Release Order* (RO), Surat jalan ekspedis, Surat jalan pabrik, *Bill of Lading* (B/L), *Delivery Order* (DO), Berita acara serah terima (BSAT).

4) **Perusahaan Pelayaran**

Pengertian perusahaan pelayaran sesuai Undang-undang Pelayaran menyebutkan badan hukum/ badan usaha yang mengusahakan jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal. Sedangkan dalam KUHD buku kedua bab II, dalam Pasal 323 menyebutkan bila sebuah kapal dimiliki oleh beberapa orang yang atas dasar lain dari pada perjanjian perseroan seperti yang dimaksud Buku kesatu Bab III, mempergunakannya atas beban bersama untuk pelayaran di

laut, maka diantara mereka terdapat sebuah perusahaan perkapalan.⁵²

Perusahaan pelayaran merupakan suatu badan korporasi dimana saat ini pengaturan sanksi mengenai tindak pidana yang terdapat dalam empat Undang-Undang tidak konsisten, sehingga perlu adanya kebijakan formulasi penegakan hukum pidana terhadap korporasi di masa yang akan datang.⁵³

F. Efektivitas hukum

Suatu peraturan perundang-undangan dapat dikatakan efektif jika substansi hukumnya jelas, tidak perlu adanya perbedaan penafsiran, aparat penegak hukumnya secara konsisten menerapkan Undang-Undang serta masyarakat yang terkena peraturan perundang-undangan tersebut memahami dan mendukungnya.

1. Pengertian teori efektivitas hukum adalah teori yang mengkaji dan menganalisis tentang keberhasilan, kegagalan dan faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pelaksanaan dan penerapan hukum.⁵⁴
2. Keberhasilan dalam pelaksanaan hukum adalah bahwa hukum yang dibuat untuk mengatur kepentingan manusia telah tercapai

⁵² Ninik Suparni, S.H., 2000, KUHD dan Kepailitan, PT. Rineka Cipta, Jakarta.

⁵³ Rully Trie Prasetyo; Umar Maruf; Anis Mashudoratun, 2017, Tindak Pidana Korporasi dalam perspektif Kebijakan Formulasi Hukum Pidana, Jurnal Hukum Khaira Ummah, Vol. 12, No. 4, Desember 2017.

⁵⁴ Salim HS dan Erlies, 2017, Penerapan Teori Hukum pada penelitian tesis dan disertasi, Raja Grafindo, Depok, hlm.303.

maksudnya. Apabila norma hukum itu ditaati dan dilaksanakan oleh masyarakat maupun penegak hukum, maka pelaksanaan hukum itu efektif atau berhasil dalam implementasinya.

3. Kegagalan dalam pelaksanaan hukum adalah bahwa ketentuan-ketentuan hukum yang telah ditetapkan tidak mencapai maksudnya atau tidak berhasil dalam implementasinya.
4. Faktor-faktor yang mempengaruhi adalah bahwa hal-hal yang menyebabkan atau berpengaruh dalam pelaksanaan dan penerapan hukum tersebut. Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan antara lain substansi hukum, struktur, kultur dan fasilitasnya. Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan antara lain norma hukum yang kabur atau kurang jelas, aparat hukum yang korupsi, masyarakat yang tidak sadar atau taat pada hukum dan/ atau fasilitas pendukung yang kurang memadai.

G. Penegakan hukum menurut hukum Islam

Dalam perkembangan sejarah, sistem hukum Islam berlaku beberapa sistem hukum yaitu sistem hukum adat, sistem hukum Islam, dan sistem hukum barat, dimana ketiga hukum itu sudah lama berkembang di Indonesia dalam waktu yang tidak sama. Hukum Islam mempunyai kedudukan penting dalam sistem hukum di Indonesia. Hukum Islam berlaku untuk pertama kalinya di Indonesia seiring dengan kedatangan Islam. Ada yang berpendapat bahwa Islam sudah masuk di Indonesia sejak abad ketujuh atau

delapan masehi, namun ada juga yang berpendapat lain bahwa Islam datang ke Indonesia pada abad ketiga belas masehi. Hukum Islam sebagai hukum yang berdiri sendiri telah ada dalam masyarakat, tumbuh dan berkembang disamping kebiasaan atau adat penduduk yang mendiami kepulauan nusantara. Bukti-bukti yang menunjukkan bahwa Islam berakar dalam kesadaran penduduk kepulauan nusantara dan mempunyai pengaruh yang bersifat normatif dalam kebudayaan Indonesia secara damai, toleran dan membangun.

Menurut H.A.R. Gibb dalam teori Penerimaan Autoritas Hukum bahwa orang Islam kalau sudah menerima agama Islam sebagai agamanya, ia menerima otoritas hukum Islam terhadap dirinya. Secara sosiologis tingkat ketaatan tiap-tiap umat berbeda-beda, namun Gibb menegaskan bahwa hukum Islam merupakan alat yang ampuh untuk mempersatukan etika sosial Islam.⁵⁵

Wahai orang-orang yang beriman! Taatilah Allah dan taatilah Rasul (Muhammad), dan Ulil Amri (pemegang kekuasaan) di antara kamu. Kemudian, jika kamu berbeda pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah kepada Allah (Alquran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya. QS. [4]:59

⁵⁵ Palmawati Tahir dan Dini Handayani, 2018, Hukum Islam, Sinar Grafika, Jakarta, hlm.89.

فِي تَنَازَعْتُمْ فَإِنْ مِنْكُمْ الْأَمْرُ وَأُولَى الرَّسُولِ وَأَطِيعُوا اللَّهَ طِيعُوا أَمَّنُوا الَّذِينَ يَأْتِيهَا
تَأْوِيلًا وَأَحْسَنُ خَيْرٌ ذَلِكَ الْآخِرُ وَالْيَوْمَ بِاللَّهِ تُؤْمِنُونَ كُنْتُمْ إِنْ وَالرَّسُولِ اللَّهُ إِلَى فَرُدُّوهُ شَيْءٍ

Sesungguhnya jawaban orang-orang Mukmin, bila mereka dipanggil kepada Allah dan Rasul-Nya agar Rasul mengadili di antara mereka) maka jawaban yang pantas mereka katakan (ialah ucapan, "Kami mendengar dan Kami patuh") yakni mengiakan secara spontan. (Dan mereka) sejak saat itu (adalah orang-orang yang beruntung) artinya orang-orang yang selamat di dunia dan akhirat. QS. [24]:51

نَا إِنَّمَا كَانَ قَوْلَ الْمُؤْمِنِينَ إِذَا دُعُوا إِلَى اللَّهِ وَرَسُولِهِ لِيَحْكُمَ بَيْنَهُمْ أَنْ يَقُولُوا سَمِعْنَا
وَأَطَعْنَا وَأُولَئِكَ هُمُ الْمُفْلِحُونَ

(Dan barang siapa yang taat kepada Allah dan Rasul-Nya dan takut kepada Allah) merasa takut kepada-Nya (dan bertakwa kepada-Nya) dapat dibaca Wayattaqih dan Wayattaqhi, yakni dengan menaati-Nya (maka mereka adalah orang-orang yang mendapat kemenangan) yaitu mendapat surga. QS. [24]:52

وَيَتَّقِهِ فَأُولَئِكَ هُمُ الْفَائِزُونَ وَمَنْ يُطِعِ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَخْشِ اللَّهَ

Sesuai Q.S.4.59 dan QS. 24, 51-52, orang Islam diperintahkan taat kepada hukum Islam. Islam mempunyai kebijakan dalam menetapkan aturan dalam kehidupan bermasyarakat yaitu kebijakan Tasyrik dan kebijakan Taklif. Kebijakan Tasyrik adalah kebijakan pengundangan suatu aturan hukum Allah dan rasulnya sesuai dengan situasi dan kondisi masyarakat. Jika masyarakat yang belum matang maka dibuat ketentuan yang ringan

sedangkan masyarakat yang telah mampu menerima Islam dengan kesadaran maka ditingkatkan ketentuan hukumnya sesuai dengan hakikat manusia. Kebijakan Taklif adalah kebijakan dalam penerapan suatu ketentuan hukum terhadap manusia sebagai Mukallaf (sumber hukum) dengan melihat kepada situasi dan kondisi pribadi manusia itu, melihat pada kemampuan fisik dan rohani (sudah dewasa), mempunyai kebebasan dan akal sehat, disamping mempunyai kondisi pribadi yang sangat khusus ada padanya.

Adapun orang laki-laki maupun perempuan yang mencuri, potonglah tangan keduanya (sebagai) balasan atas perbuatan yang mereka lakukan dan sebagai siksaan dari Allah. Dan Allah Mahaperkasa, Mahabijaksana. QS. [5]:38

وَالسَّارِقُ وَالسَّارِقَةُ فَاقْطَعُوا أَيْدِيَهُمَا جَزَاءً بِمَا كَسَبَا نَكَالًا مِّنَ اللَّهِ وَاللَّهُ عَزِيزٌ
حَكِيمٌ

Sesuai (QS 5.38) pencuri laki-laki maupun perempuan harus dipotong tangannya. Namun dengan melihat kondisi pencuri jika hanya untuk memenuhi kebutuhan makan, maka ketentuan potong tangan tidak diterapkan, pencurinya akan dilepas dan diberi makan.⁵⁶

Selanjutnya dalam Alquran Surah An-Nisa ayat 135 berbunyi,

Wahai orang-orang yang beriman, jadilah kamu penegak keadilan, menjadi saksi karena Allah, walaupun terhadap dirimu sendiri atauterhadap ibu bapakmu dan kaum kerabatmu, jika dia (yang terdakwa) kaya atau miskin, maka Allah lebih tahu kemaslahatan (kebaikannya), maka janganlah

⁵⁶ ibid hal 88.

kamu mengikuti hawa nafsu karena ingin menyimpang dari kebenaran. Dan jika kamu memutarbalikan (kata-kata) atau enggan menjadi saksi, maka ketauhilah Allah Maha teliti terhadap apa yang kamu kerjakan.

فُسِكُمْ أَوِ الْوَالِدِينَ يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ بِالْقِسْطِ شُهَدَاءَ لِلَّهِ وَلَوْ عَلَىٰ أَنْفُسِكُمْ أَوِ الْوَالِدِينَ وَالْأَقْرَبِينَ ۚ إِنْ يَكُنْ غَنِيًّا أَوْ فَقِيرًا فَاللَّهُ أَوْلَىٰ بِهِمَا فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدُوا أَوْ تُعْرِضُوا فَإِنَّ اللَّهَ كَانَ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرًا

Dan dalam Alquran Surah Al-Nahl ayat 90, berbunyi,

Sesungguhnya Allah menyuruh (kamu) berlaku adil dan berbuat kebajikan, memberi bantuan kepada kerabat, dan Dia melarang (melakukan) perbuatan keji, kemungkaran dan permusuhan. Dia memberi pengajaran kepadamu agar kamu mengambil pelajaran.

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُ بِالْعَدْلِ وَالْإِحْسَانِ وَإِيتَاءِ ذِي الْقُرْبَىٰ وَيَنْهَىٰ عَنِ الْفَحْشَاءِ وَالْمُنْكَرِ وَالْبَغْيِ يَعِظُكُمْ لَعَلَّكُمْ تَذَكَّرُونَ

Transformasi hukum Islam bersifat selektif untuk memilih materi-materi mana yang benar-benar memerlukan transformasi kedalam hukum negara dan mana hukum Islam yang cukup menjadi hukum yang hidup ditengah masyarakat (*the living law*).⁵⁷

⁵⁷ Sri Endah, 2018, Model Pengembangan Asas Hukum Pidana dalam KUHP Berbasis Nilai-nilai KeTuhanan Yang Maha Esa, PT. Fastindo, Semarang, hal, 35.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Penegakan hukum di bidang pelayaran menghambat program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia

Program tol laut merupakan suatu program pemerintah dibawah kepemimpinan Presiden Republik Indonesia bapak H. Ir. Joko Widodo, sejak dilantik pada periode pertama tahun 2014, dengan maksud meningkatkan kesejahteraan seluruh warga masyarakat dengan meningkatkan konektivitas transportasi laut untuk mengurangi disparitas harga-harga kebutuhan pokok di wilayah Indonesia bagian barat dan bagian timur.

Strategi kebijakan ekonomi baru dalam program nawa cita, antara lain membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka Negara Kesatuan, meningkatkan kualitas hidup manusia, meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing dipasar internasional, mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor strategis ekonomi domestik, telah diwujudkan dalam suatu kebijakan konektivitas angkutan laut yaitu adanya kapal-kapal yang melayani secara rutin dan terjadwal dari wilayah barat ke wilayah timur Indonesia yang disebut program tol laut, untuk mempercepat pembangunan di daerah-daerah terdepan, terluar, terpencil dan perbatasan (3TP).

Kegiatan program tol laut melibatkan beberapa Kementerian dengan dasar hukum sebagai berikut :

1. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) nomor 78 tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal.
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) nomor 70 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan.
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) nomor 71 tahun 2017 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting.
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) nomor 21 tahun 2018 tentang Strategi Nasional Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal tahun 2015-2019.
5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) nomor 63 tahun 2020 tentang Penetapan Daerah Tertinggal tahun 2020-2024, yang sebelumnya adalah Peraturan Presiden nomor 131 tahun 2015, tentang Penetapan Daerah Tertinggal tahun 2015-2019.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 4 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut.
7. Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia nomor 38 tahun 2018 tentang Penetapan Jenis Barang yang Diangkut dalam Program

Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perdagangan nomor 53 tahun 2020 tentang Penetapan Jenis Barang yang Diangkut dalam Program Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan.

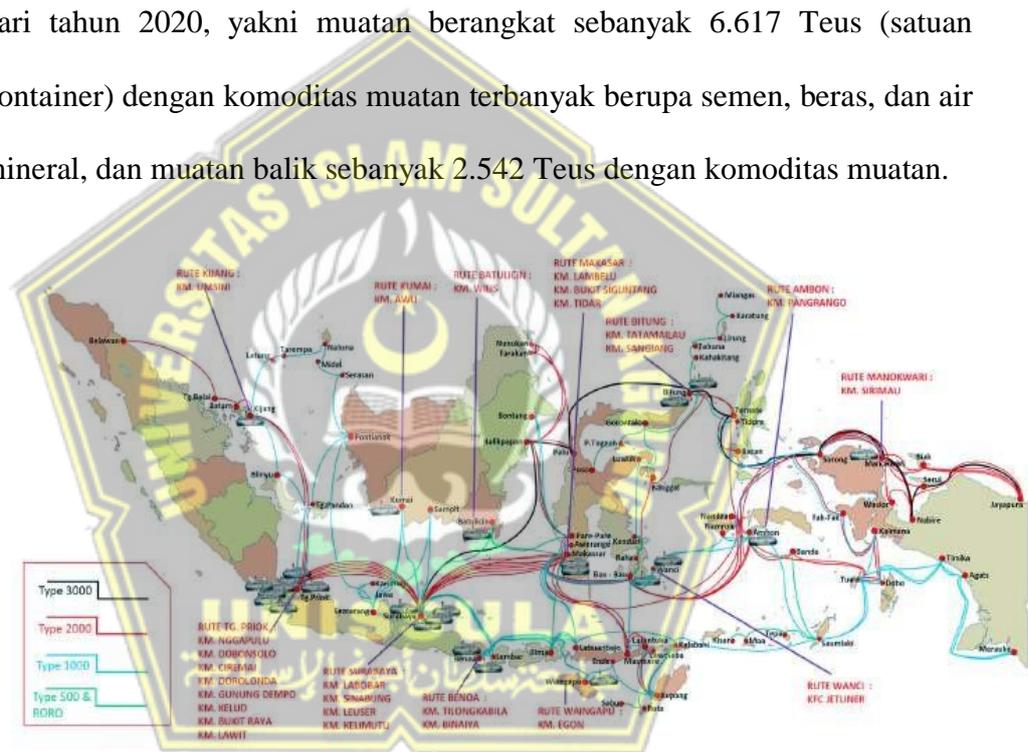
8. Peraturan Perhubungan Republik Indonesia nomor 21 tahun 2019 tentang Penugasan kepada PT. ASDP Ferry untuk menyelenggarakan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Barang di Laut tahun Anggaran 2019.
9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 22 tahun 2019 tentang Penugasan kepada PT. Djakarta Lloyd (Persero) untuk menyelenggarakan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Barang di Laut dan Angkutan Khusus Ternak.
10. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 25 tahun 2019 tentang Penugasan kepada Perusahaan Persero PT. Pelayaran Nasional Indonesia untuk menyelenggarakan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Barang di Laut.
11. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 22 tahun 2018 tentang Komponen Penghasilan dan Biaya yang diperhitungkan dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut.
12. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 23 tahun 2019 tentang Perubahan kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan

nomor PM.29 tahun 2018 tentang Tarif Angkutan Barang di Laut untuk melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik.

13. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor 342/DLPL/2019 tentang Perubahan Pertama atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor Um.002/109/2/Djpl-18 tentang Jaringan Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut tahun 2019.
14. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor. 4 tahun 2020 tentang Tarif Angkutan Barang di Laut untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) Tahun 2020.

Dalam penyelenggaraan program tol laut sesuai dengan tingkat kebutuhan bahan pokok kebutuhan masyarakat di daerah-daerah tertentu membuat implementasi program tol laut mengalami peningkatan dari konsep awal yang semula hanya dalam bentuk pelayaran rutin dan terjadwal dari wilayah barat ke wilayah timur Indonesia dan sebaliknya, namun karena meningkatnya permintaan dan pertumbuhan pembangunan ekonomi sehingga saat ini pemerintah sudah menggunakan kapal dengan kapasitas yang lebih besar. Secara umum dapat dilihat perkembangannya sejak tahun 2015 hanya melayani 3 (tiga) trayek; tahun 2017 bertambah menjadi 13 trayek; tahun 2018, bertambah menjadi 18 trayek; tahun 2019 meningkat menjadi 20 trayek; dan tahun 2020 bertambah lagi menjadi 26 trayek dengan 96 pelabuhan yang terdiri dari 3 (tiga) pelabuhan pangkal; 6 (enam) pelabuhan *transshipment*; dan 87 (delapan puluh tujuh) pelabuhan singgah.

Bahkan perkembangan Tol Laut pada tahun 2021 disampaikan oleh Pelaksana Tugas Dirjen Perhubungan Laut, Ir. Arif Toha kepada media massa ekonomi.okezone pada tanggal 21 Oktober 2021, bahwa sejak diluncurkan pada 20 Oktober 2014, dan kini memasuki tahun ke-7 (tujuh) program Tol Laut kini telah melayani 32 trayek dan mengoperasikan 32 kapal yang menyinggahi 114 pelabuhan. Kinerja Tol Laut meningkat 54% dari tahun 2020, yakni muatan berangkat sebanyak 6.617 Teus (satuan kontainer) dengan komoditas muatan terbanyak berupa semen, beras, dan air mineral, dan muatan balik sebanyak 2.542 Teus dengan komoditas muatan.



Gambar 2. Rute Pelayaran Tol Laut
(Data Direktorat Lalu Lintas Angkatan Laut DJPL)

Dalam program tol laut pemerintah melibatkan banyak pihak baik kementerian/ pemerintah pusat, pemerintah daerah, perusahaan-perusahaan BUMN dan perusahaan swasta, dengan inovasi tidak hanya penambahan trayek, jumlah dan kapasitas kapal tetapi juga membuka gerai atau gudang-gudang penampungan di daerah/ pelabuhan-pelabuhan tujuan yaitu daerah

3TP, serta dana subsidi yang sangat besar namun segala niat baik dan upaya yang maksimal dari pemerintah tidak akan membuahkan hasil atau tidak tercapai tujuan jika pelaku angkutan di perairan/ angkutan laut merasa tidak aman saat berlayar di laut, seperti pepatah mengatakan bahwa jika kapalnya mengalami kecelakaan perusahaan pelayaran mendapat untung, sebaliknya jika penegakan hukum perusahaan pelayaran akan bangkrut.

Selain kementerian terkait yang terlibat dalam kegiatan program tol laut sesuai dasar-dasar hukum tersebut diatas, pemerintah juga melibatkan BUMN untuk menyediakan tempat-tempat penyimpanan barang-barang di daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan. Pemerintah juga bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan pelayaran yang memiliki kapal-kapal yang ukuran dan kapasitasnya sesuai dengan pelabuhan tujuan agar dapat mengurangi biaya memudahkan pembongkaran barang di pelabuhan tujuan.

Data-data yang terhimpun digunakan untuk membahas hambatan-hambatan dalam kegiatan pelayaran umumnya maupun tol laut khususnya sejak kegiatan di pelabuhan maupun di laut. Peneliti mengumpulkan data-data dari beberapa komponen yang berperan langsung dalam kegiatan pelayaran antara lain: struktur / kelembagaan sebagai subjek hukum, dan substansi hukum / peraturan perundang-undangan yang menjadi landasan penegakan hukum di bidang pelayaran sebagai berikut:

1. **Lembaga pemerintah** yang terlibat langsung maupun tidak langsung dalam kegiatan di bidang pelayaran, antara lain: (i). Kementerian

Perhubungan/ Direktorat Jenderal Perhubungan laut, bertugas mengawasi keselamatan dan keamanan kapal, (ii). Kementerian Keuangan/ Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, bertugas mengawasi keluar/ masuk barang, (iii). Kementerian Kesehatan/ Direktorat Jenderal perlindungan dan penanganan kesehatan lingkungan, bertugas mengawasi kesehatan lingkungan pelabuhan, kapal dan awak kapal, (iv). Kementerian Pertanian/ Direktorat Jenderal karantina hewan dan tumbuhan, bertugas mengawasi muatan hewan dan tumbuh-tumbuhan, (v). Kementerian Kelautan dan Perikanan / Direktorat Jenderal budi daya ikan, bertugas mengawasi muatan berupa ikan, (vi). Kementerian Perindustrian bertugas mengawasi kegiatan galangan kapal, (vii). Kementerian Hukum dan HAM / Direktorat Jenderal Imigrasi, bertugas mengawasi awak kapal penumpang yang datang atau berangkat dari / keluar negeri, (viii). Kementerian Kehutanan bertugas mengawasi muatan berupa kayu, (ix). Kementerian Tenaga Kerja, bertugas mengawasi tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan dan awak kapal, (x). Kementerian Perdagangan, tidak menempatkan personil langsung di pelabuhan tetapi terdapat peraturan perundang-undangannya yang mengatur komoditi yang bebas atau dilarang untuk diperdagangkan yang menjadi objek pengawasan dan penegakan hukum di bidang pelayaran, (xi) POLRI, Kesatuan Polisi Pengamanan Pelabuhan ada di setiap pelabuhan dan (xii) Tentara Nasional Indonesia, dalam hal ini

Pangkalan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, tidak ada di setiap pelabuhan di seluruh wilayah NKRI.

Dalam penelitian penulis mensinyalir ada 5 (lima) lembaga penegak hukum yang melaksanakan tugas penegakan hukum di laut dengan cara menghentikan dan memeriksa kapal dilaut menjadi pemicu terhambatnya kegiatan angkutan di perairan / Tol Laut, antara lain :

- a. Kementerian Perhubungan / Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Mengacu pada Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 5 bahwa Pelayaran merupakan tanggung jawab pemerintah, maka Direktorat Jenderal Perhubungan laut memiliki lima direktorat teknis sebagai pengawas di bidang pelayaran yakni Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut yang mengatur perizinan perusahaan pelayaran serta trayek kapal-kapal dan Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai yang bertugas melakukan penegakan hukum di pelabuhan dan di laut.

Selain lima direktorat teknis di kantor pusat (Jakarta), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki lebih kurang 240 kantor kesyahbandaran / KSOP / KUPP di seluruh wilayah Indonesia yang melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum baik di pelabuhan maupun di laut. Khusus penegakan hukum di bidang pelayaran, petugas dari Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut

dan Pantai yang berada di unit pelaksanaan teknis (UPT) Kantor Kesyahbandaran/ KSOP/ KUPP, telah melakukan pengawasan sejak kapal tiba, dan selama di pelabuhan melakukan kegiatan bongkar muat hingga memberikan surat persetujuan berlayar (SPB), dimana kapal telah diperiksa dan dinyatakan laik laut untuk berlayar, namun dalam pelayaran menuju ke pelabuhan tujuan petugas KPLP yang melakukan patroli keamanan dan keselamatan di laut menghentikan dan memeriksa kapal di laut. Petugas dari lembaga yang sama yaitu KPLP dengan dasar hukum yang sama yaitu Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran mengapa harus melaksanakan pemeriksaan dua kali yakni saat kapal masih di pelabuhan dan saat kapal sedang berlayar, hal semacam ini ditengarai sebagai penghambat jadwal operasional kapal-kapal yang mendukung kegiatan perekonomian nasional termasuk program tol laut.

b. Kementerian Keuangan/ Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Mengacu pada Undang-undang no. 17 tahun 2006 tentang perubahan UU no.19 tahun 1995 tentang Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai bertugas melakukan pengawasan barang keluar dan masuk daerah kepabeanan serta memungut bea dan cukai sebagai pendapatan negara. Sama halnya dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai juga mempunyai unit pelayanan teknis (UPT) di setiap pelabuhan

di Indonesia dalam hal pengawasan dan penegakan hukum di wilayah pelabuhan setiap kegiatan di bawah koordinator syahbandar sehingga dalam hal keberangkatan kapal petugas kesyahbandaran akan menerbitkan surat persetujuan berlayar setelah mendapat rekomendasi dari petugas Bea dan Cukai bahwa barang yang dimuat maupun yang dibongkar telah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Namun sama halnya dengan petugas KPLP, saat kapal dalam pelayaran petugas Bea dan Cukai yang bertugas patroli di laut juga masih menghentikan dan memeriksa kapal di laut sehingga menghambat atau mengganggu jadwal tiba kapal/ barang di pelabuhan tujuan.

c. Kepolisian Perairan dan Udara (POLAIRUD)

Berdasarkan Undang-undang no. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, salah satu unit pelaksana penegakan hukum dan pengayoman pada masyarakat di wilayah perairan Indonesia yaitu Unit Kepolisian Perairan Laut dan Udara. Kepolisian Perairan Laut dan Udara tidak berada di setiap pelabuhan tetapi unit Kepolisian Pengamanan Pelabuhan (KP3) yang bergabung dalam unsur maritim di pelabuhan dibawah koordinator syahbandar sehingga dalam pengawasan bongkar muat barang, penumpang, hewan di pelabuhan petugas Kepolisian Pengamanan Pelabuhan sudah ikut terlibat dalam pengawasan kegiatan bongkar muat sehingga seyogyanya unsur POLAIRUD

yang sedang berpatroli penegakan hukum di laut cukup meminta informasi atau koordinasi dengan petugas dari unit Kepolisian Pengamanan Pelabuhan dan tidak menghentikan dan memeriksa kapal di laut agar tidak mengganggu atau menghambat jadwal tiba kapal di pelabuhan tujuan.

d. Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut

Sesuai dengan Undang-undang no. 34 tahun 2004 tentang TNI pasal 5, selain bertugas menjaga keamanan negara dan kedaulatan bangsa pada Pasal 7 ayat (1) Tentara Nasional Indonesia dari matra laut diperbantukan untuk pengamanan dalam kegiatan pelayaran dan penerbangan. Sama dengan POLAIRUD, TNI Angkatan Laut tidak memiliki kesatuan atau Pangkalan Angkatan Laut (LANAL) tidak berada di setiap pelabuhan, sehingga tidak mengikuti pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat di pelabuhan tetapi petugas yang sedang berpatroli dilaut sering menghentikan dan memeriksa kapal-kapal di tengah laut sehingga mengganggu jadwal tiba di pelabuhan tujuan atau pendistribusian logistik ke seluruh wilayah NKRI.

e. Badan Keamanan Laut (BAKAMLA)

Berdasarkan Undang-undang no 32 tahun 2014 tentang kelautan BAKAMLA berkantor pusat di Jakarta dan hanya memiliki 2 kantor perwakilan yaitu di pelabuhan Bitung dan pelabuhan Ambon. Sama halnya dengan TNI angkatan laut,

BAKAMLA tidak ikut melakukan pengawasan bongkar muat di pelabuhan namun di laut sering melakukan penghentian dan pemeriksaan kapal sesuai pasal 60 Undang-undang tersebut diatas sehingga mengganggu jadwal operasional kapal-kapal tol laut/angkutan di perairan.

Selain tumpang tindih kewenangan lembaga-lembaga penegak hukum seperti yang diuraikan diatas peraturan perundang-undangan nasional, selanjutnya dalam menganalisis hambatan-hambatan kegiatan pelayaran di laut, dengan objek utama adalah kapal, maka kita mengacu juga pada konvensi internasional yakni UNCLOS 1982 dan SOLAS 1974/2010. Sejak 28 September 1950 Indonesia diterima sebagai anggota PBB, dan pemerintah telah meratifikasi UNCLOS 1982 berdasarkan Undang-Undang no. 17 tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (konvensi PBB tentang hukum laut), sehingga dalam kegiatan pelayaran selalu mengacu beberapa pasal dari UNCLOS 1982 antara lain, (i). Pasal 25 tentang hak perlindungan negara pantai; (ii) Pasal 73 tentang penegakan peraturan perundang-undangan negara pantai; (iii). Pasal 94 tentang kewajiban negara bendera; (iv). Pasal 110 tentang hak melakukan pemeriksaan; (v). Pasal 224 tentang kewenangan pemaksaan pentaatan; (vi). Pasal 225 tentang kewajiban menghindari kerugian; Pasal 226 tentang penyidikan terhadap kendaraan air asing.

Selain UNCLOS 1982 kita mengacu juga konvensi SOLAS 1974, (*safe of life at the sea*), karena sejak tanggal 7 Mei 1960 Indonesia masuk sebagai anggota maritim dunia/ *International Maritime Organization* (IMO), dengan *focal point* Direktorat Jenderal Perhubungan Laut/ Kementerian Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Barat no.8 Jakarta Pusat. Dalam dunia pelayaran, Indonesia harus mengikuti ketentuan/ peraturan yang dikeluarkan oleh IMO, salah satunya adalah tentang keselamatan jiwa di laut yaitu SOLAS 1974, bab XI – 1 mengatur tentang keselamatan dan bab XI – 2 mengatur tentang keamanan kapal dan pelabuhan atau dikenal dengan *International Ship and Port Facility Security Code* selanjutnya disebut *ISPS Code*.

Hambatan-hambatan kegiatan saat kapal berlayar berdasarkan konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan nasional, berawal dari keluhan masyarakat tentang penghentian dan pemeriksaan kapal di tengah laut menimbulkan kerugian waktu serta materi pada pelaku usaha di bidang pelayaran seperti yang diutarakan oleh ketua umum Asosiasi pemilik kapal Indonesia atau *Indonesian Ships owner Asosiation* (INSA)⁵⁸ kepada beritasatu.com dengan judul INSA keluhkan maraknya penangkapan kapal di laut sendiri.

Sesuai dengan UNCLOS 1982 pasal 110, tentang hak melakukan pemeriksaan, berbunyi kapal perang boleh melakukan

⁵⁸ Theresa Sandra Desfika, tanggal 12 Mei 2020, INSA keluhkan maraknya penangkapan kapal Indonesia di laut sendiri, <https://www.beritasatu.com>, diakses 29 Juni 2021.

pemeriksaan terhadap sebuah kapal yang diduga: (i) kapal tersebut terlibat perampokan, (ii) kapal tersebut terlibat dalam perdagangan budak, (iii) kapal tersebut terlibat penyiaran gelap, (iv) kapal tersebut tanpa kebangsaan. Selanjutnya pasal 224 tentang pelaksanaan wewenang untuk pemaksaan pentaatan, menyatakan wewenang untuk memaksa pentatan terhadap kendaraan air asing menurut bab ini hanya dapat dilaksanakan oleh pejabat-pejabat atau oleh kapal-kapal perang, pesawat udara militer, kapal laut lainnya atau pesawat udara yang mempunyai tanda jelas dan dapat dikenal serta berada dalam dinas pemerintah dan berwenang melakukan tindakan-tindakan itu. Berdasarkan UNCLOS 1982, pasal 110 dan 224, dikaitkan dengan Undang-undang Negara Republik Indonesia nomor 34 tahun 2004⁵⁹, tentang Tentara Nasional Indonesia (TNI). Dalam pasal 5 dan pasal 6 tentang Peran TNI adalah sebagai alat negara di bidang keamanan untuk menangkal setiap bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata baik dari luar dan dalam negeri demi mempertahankan kedaulatan, keutuhan, wilayah dan keselamatan bangsa. Mengacu pada pasal 110 dan 224 UNCLOS 1982, hendaknya penegak hukum atau awak Kapal Perang Republik Indonesia (KRI), tidak menghentikan dan memeriksa kapal niaga di laut karena kapal niaga hanya memuat barang-barang atau muatan dari pulau ke pulau, tidak bersenjata dan tidak melakukan perampokan/ pembajakan, ataupun

⁵⁹ Undang-Undang. no. 34 tahun 2004 tentang TNI

melakukan penyiaran gelap serta telah mempunyai kebangsaan yang dibuktikan dengan Sertifikat Surat Laut atau Pas Besar dan berhak mengibarkan bendera merah putih di tiang belakang kapal.

Baru-baru ini sumber tempo menyampaikan pemberitaan dengan judul: Disebut terima uang 4,2 miliar dari kapal asing TNI AL, membantah, tidak benar, dalam pemberitaan dijelaskan bahwa puluhan pemilik kapal asing telah membayar sekitar Rp 4,2 miliar untuk membebaskan kapal yang ditahan oleh TNI AL, menyampaikan mereka berlabuh secara ilegal di perairan Indonesia dekat Singapore. Sumber berita dari dua orang awak kapal yang ditahan bahwa saat kapal sedang berlabuh mereka didatangi oleh petugas TNI AL, bersenjata dan kapal langsung dikawal menuju Pangkalan Angkatan laut di Batam dan dilakukan proses pemeriksaan lebih lanjut, dan perlu pendalaman lebih lanjut atau penelitian berikutnya menganalisis tentang pelanggaran yang disangkakan, dan menurut pengacara pemilik kapal bahwa TNI AL memang berwenang menjaga keamanan perairannya, tetapi jika menahan kapal dan menimbulkan kerugian perlu ada tuntutan, namun beliau tidak menjelaskan langkah hukum apa yang akan ditempuh.⁶⁰

Dalam kasus penahanan kapal di Batam melalui pemberitaan kompas KASAL juga membantah bahwa berita itu tidak benar dan

⁶⁰ Muhamad Khor Alfarizi. https://dunia.tempo.co/read/1528395/14_november_2021/disebut_terima_uang_4,2_miliar_tni_al_membantah_tidak_benar. 15 november 2021.

kepada Achmad Nasarudin Yahya awak media Kompas bahwa buktikan bahwa ada perwira Angkatan Laut dibayar Rp 4.2 miliar demi bebaskan kapal asing.⁶¹

Selain itu, dalam penegakan hukum di laut juga ada kapal-kapal negara (sipil) yang mempunyai identitas yang dikenali yaitu kapal-kapal negara milik Kepolisian RI, milik Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (BC), kapal-kapal negara milik Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dan kapal-kapal milik Kementerian Kelautan dan Perikanan, yang melaksanakan patroli keselamatan dan keamanan pelayaran di laut, serta kapal-kapal milik BAKAMLA, sehingga perlu adanya pemisahan kewenangan yang jelas antara TNI dan sipil. Tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut juga disampaikan pakar kemaritiman dari Institut Teknologi Surabaya (ITS) Raja Oloan Saut Gurning kepada peliput berita bisnis.com lain, Rinaldi Muhammad Azka bahwa ada 18 instansi penegak hukum di laut, yang mempunyai kewenangan tumpang tindih membuat adanya ketidakjelasan dari peran otoritas di laut. Pungli (pungutan liar) mungkin hanya dampak, tetapi tumpang tindih ini secara riil membebani dan mengganggu proses angkutan lain dan bisnis maritim kita.⁶² Beberapa contoh pasal yang

⁶¹ achmad Nasarudin Yahya, https://nasional.kompas.co/read/2021/11/15/11205751/kasal_tantang_buktikan_jika_ada_perwira_al_yang_dibayar_4.2_miliar_demi_bebaskan_kapal_asing. diakses 16 november 2021.

⁶² Rinaldi Muhamad Akza, Tanggal 20 Agustus 2019, Ada 18 instansi penegak hukum di laut, jaditumpangtindih,Saut Gurning, <https://ekonomi.bisnis.com.Ada> , diakses 20 Juni 2021.

menunjukkan tumpang tindihnya kewenangan para penegak hukum di laut, antara lain dapat dilihat dalam tabel 2 dan tabel 3.

Tabel 2. Perbandingan tugas dan fungsi KPLP dan BAKAMLA

No	UU No. 32/2014 tentang Kelautan	UU No. 17/ 2008 tentang Pelayaran
1	Bab IX. Pertahanan, keamanan, penegakkan hukum dan keselamatan di laut	Bab XVII. Penjagaan laut dan pantai (<i>sea and coast guard</i>)
2	Pasal 60. BAKAMLA merupakan lembaga pemerintah non kementerian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada presiden melalui menteri yang mengkoordinasikannya.	Pasal 276 (3). Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh menteri.
3	Pasal 61. BAKAMLA mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.	Pasal 277 (1). Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas: <ol style="list-style-type: none"> a. melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran b. melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut c. pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal d. pengawasan dan penertiban kegiatan <i>salvage</i>, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut e. pengamanan sarana bantu navigasi-pelayaran f. mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut
4	Pasal 62. Dalam melaksanakan tugas BAKAMLA menyelenggarakan fungsi : <ol style="list-style-type: none"> a. menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia. 	Pasal 276 (1): Untuk terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.

No	UU No. 32/2014 tentang Kelautan	UU No. 17/ 2008 tentang Pelayaran
	<p>b. Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.</p> <p>c. Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.</p> <p>d. Menyinerigikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait.</p> <p>e. Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait.</p> <p>f. Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia</p>	<p>Pasal 276 (2) : Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjagaan laut dan pantai</p>
5	<p>Pasal 29-31 tentang Perhubungan Laut (Angkutan di perairan dan Kepelabuhanan)</p>	<p>- Pasal 6-58 tentang angkutan di perairan laut, sungai dan danau, industri maritim dan perusahaan jasa maritim</p> <p>- Pasal 79-115 tentang kepelabuhanan (perizinan, pengoperasian, dan ganti rugi)</p>

Tabel 3. Perbandingan tugas TNI AL dan BAKAMLA

No	UU No. 34/2004 tentang TNI	UU No. 32 / 2014 tentang Kelautan
1	<p>Pasal 7 (1) :Tugas pokok TNI adalah menegakkan kedaulatan negara,mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh</p>	<p>Pasal 58-59 :Mengatur tentang kedaulatan negara dan penegakan hukum di perairan Indonesia, dasar laut dan tanah dibawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggaranannya dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.</p>

Selanjutnya berdasarkan UNCLOS 1982 pasal 225 tentang kewajiban menghindari kerugian dan pasal 110 ayat (2) mengatakan apabila kecurigaan tersebut tidak beralasan dan apabila kapal yang diperiksa tidak melakukan suatu perbuatan yang membenarkan pemeriksaan itu, kapal tersebut akan menerima ganti rugi untuk setiap kerugian atau kerusakan yang mungkin dideritanya, namun kenyataan yang ada para pelaku usaha di bidang pelayaran tidak pernah mendapat ganti rugi karena tidak berani melapor atau menyelesaikan kasusnya di pengadilan. Ada 2 (dua) alasan para pelaku usaha di bidang pelayaran tidak mengajukan ganti rugi kepada pihak yang melakukan penghentian dan pemeriksaan kapal di laut yaitu: pertama karena tidak adanya keberanian dan kedua adalah proses penyelesaian perkara di Pengadilan sesuai KUHP, memakan waktu yang lama dimana dapat menimbulkan kerugian yang lebih besar jika kapal tidak beroperasi. Hal ini sangat mengganggu kegiatan bisnis para pelaku usaha pelayaran dan dirasakan bahwa tidak adanya keadilan penerapan hukum sesuai dengan perspektif hukum Islam, sehingga perlu adanya pembaharuan hukum.⁶³

Dalam kegiatan pelayaran menurut pelaku usaha memiliki beberapa karakteristi antara lain, padat modal (*capital intensive*), pengembalian modalnya lama (*slow and low yielding*) dan risiko

⁶³ Sri Endah Wahyuningsih, 2018, Model Pengembangan Asas Hukum Pidana dala KUHP Berbasis Nilai-Nilai KeTuhanan Yang Maha Esa, <https://scholar.go.id>. diakses, 4 Agustus 2021

tinggi (*high risk*),⁶⁴ sehingga perlu mendapat perlindungan dan kepastian hukum dalam kegiatan operasional kapal-kapalnya. Dalam rangka melindungi pelaku usaha perkapalan para penegak hukum wajib menguasai peraturan perundang-undangan nasional maupun internasional karena dalam kegiatan pengangkutan di laut menyangkut substansi hukum maritim meliputi, Keselamatan dan keamanan pelayaran, Pengawakan kapal, Pencemaran laut, Peraturan-peraturan Ekonomi dan Hukum perdata maritim.⁶⁵

Disamping tidak adanya kepastian hukum dan rasa keadilan bagi pelaku usaha adalah kerugian yang ditimbulkan dari kecelakaan saat penghentian dan pemeriksaan, sama halnya dengan ganti kerugian di jalan raya seperti yang disampaikan Hesti dalam jurnal *daulat hukum* bila terjadi kecelakaan transportasi di jalan raya, karena asuransi kecelakaan di laut, hanya ditujukan pada asuransi lambung kapal, pemersinan kapal serta pencemaran laut.⁶⁶

Dari beberapa fakta telah diuraikan diatas selanjutnya penulis menganalisis sesuai teori penegakan hukum, menurut Soerjono Soekanto, dikutip oleh H.S. Salim dan Erlies.⁶⁷ Terdapat lima faktor yang harus diperhatikan dalam penegakan hukum yaitu (1). Faktor

⁶⁴ Win Pudji Pamularso, 2009, *Tubrukan kapal Pertamina dengan Elixir di perairan Jakarta*, Masalah hukum dan Penyelesaiannya, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta.

⁶⁵ Husen Umar, 2001, *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran Indonesia*, PT. Pustaka Sinar Harapan, Jakarta

⁶⁶ Hesti, dan Sri Kusriyah, 1 Maret 2012, *Owners Responsibilities of Vehicles use as Illegal Public Transport When Traffic Accidents Happened*, *jurnal daulat hukum*, vol. 4, March 2021

⁶⁷ Salim HS dan Erlis, 2017, *Penerapan teori hukum pada penelitian tesis dan disertasi*, Pt. Raja Grafindo, Depok, hlm. 307.

hukum atau Undang-undang; (2). Faktor penegak hukum; (3). Faktor sarana dan fasilitas; (4). Faktor masyarakat dan (5). Faktor kebudayaan.

Berdasarkan teori penegakan hukum penulis menganalisis beberapa peraturan perundang-undangan nasional yang menggambarkan adanya tumpang tindih kewenangan para penegak hukum di laut yang dikatakan menjadi penghambat kelancaran program tol laut, antara lain:

1. Undang-Undang Negara Republik Indonesia nomor 34 tahun 2004⁶⁸, tentang Tentara Nasional Indonesia (TNI). Dalam pasal 5 dan pasal 6 tentang Peran TNI adalah sebagai alat negara di bidang keamanan untuk menangkal setiap bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata baik dari luar dan dalam negeri demi mempertahankan kedaulatan, keutuhan wilayah dan keselamatan bangsa.
2. Undang-Undang Negara Republik Indonesia nomor 2 tahun 2002⁶⁹, dalam Undang-Undang dijabarkan tugas pokok Polisi adalah (i) memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, (ii) menegakkan hukum, (iii) memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

⁶⁸ Undang-Undang. no. 34 tahun 2004 tentang TNI.

⁶⁹ Undang-Undang .no. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara R.I.

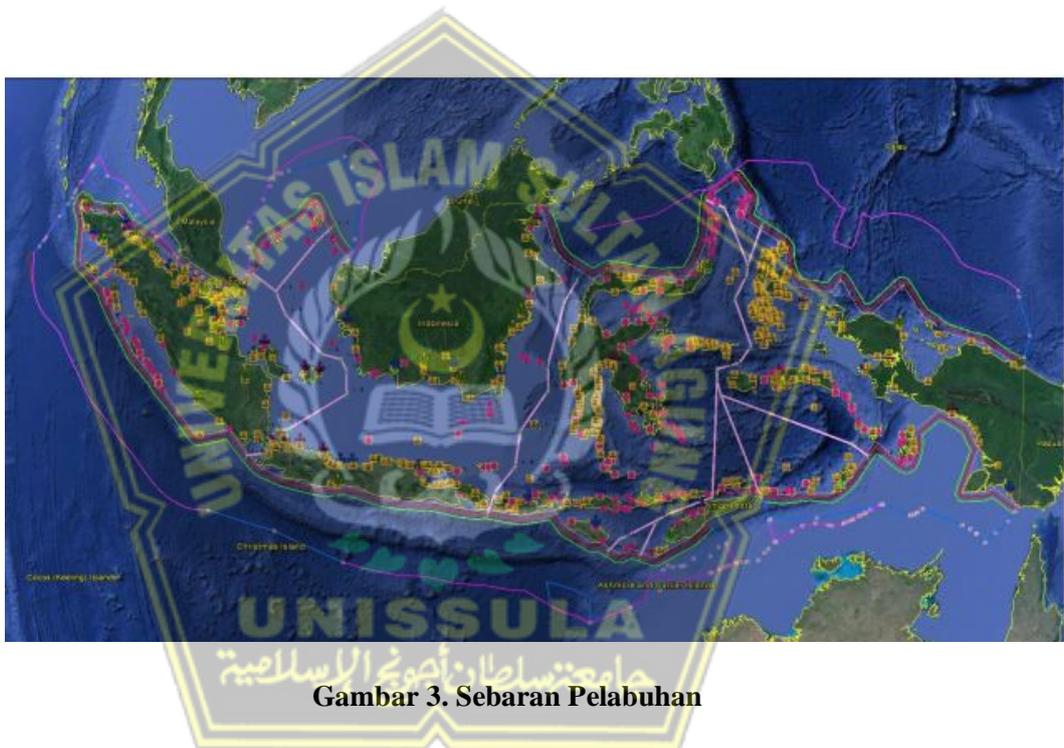
3. Undang-Undang Negara Republik Indonesia nomor 17 tahun 2006⁷⁰ tentang perubahan atas Undang-Undang nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan. Dalam Undang-Undang ini tugas pokok Bea dan Cukai adalah mengawasi lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta memungut bea masuk dan bea keluar.
4. Undang-Undang Negara Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008³¹ tentang Pelayaran. Dalam pasal 276 ayat (1) dan (2) Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai mempunyai fungsi melakukan penjagaan laut dan pantai untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut, penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.
5. Undang-Undang Negara Republik Indonesia nomor 32 tahun 2014⁷¹ tentang Kelautan, sesuai pasal 61 mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Dari kelima UU tersebut, menjadi landasan penegakan hukum di laut yang menjadi hambatan kelancaran program tol laut karena kapal-kapal pengangkut barang atau muatan dari pulau ke pulau diberhentikan dan di periksa di tengah laut, walaupun sebelum berangkat dari pelabuhan muat kapal telah diperiksa oleh petugas dari lembaga yang sama, baik dari kapal, muatan, awak kapal telah

⁷⁰ Undang-Undang. no.17 tahun 2006 tentang Kepabeanan

⁷¹ Undang-Undang. no.32 tahun 2014 tentang Kelautan

memenuhi syarat sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan nasional maupun internasional dan dinyatakan laik laut untuk berlayar menuju pelabuhan tujuan berikutnya. Penempatan petugas penegak hukum yang memeriksa kapal di laut juga mempunyai petugas di pelabuhan diseluruh wilayah NKRI dapat di lihat pada sebaran pelabuhan sesuai gambar 3.



Gambar 3. Sebaran Pelabuhan

Dari gambar sebaran pelabuhan diatas terlihat penempatan petugas-petugas yang telah memeriksa kapal saat berkegiatan di pelabuhan sehingga demi kelancaran kegiatan pelayaran para petugas dari lembaga atau instansi yang sama yang sedang melukan tugas patroli di laut hendaknya berkordinasi dengan petugas di pelabuhan tolak untuk mengetahui informasi tentang kapal, muatan, dokumen-

dokumen serta awak kapal dan tidak menghentikan dan memeriksa kapal ditengah laut, demi kelancaran distribusi barang ke pelabuhan tujuan.

Kegiatan pelayaran baik di pelabuhan dan di laut melibatkan banyak pihak pelaku usaha, dimana para pelaku usaha baik secara korporasi maupun individu di bidang pelayaran/ pelaku program tol laut merupakan wajib pajak yang taat akan kewajiban pajak sebagai sumber pendapatan negara, dimana dalam masa pandemi ini membutuhkan perhatian pembaharuan peraturan wajib pajak untuk meringankan beban pelaku usaha dari kewajiban pajak korporasi, agar kegiatan usahanya dapat berjalan lancar dan mendukung kegiatan pemerintah.⁷²

Selain taat membayar pajak para pelaku usaha juga menanggung biaya operasional kapal yang sangat besar bila terjadi kecelakaan, karena tidak semua kegiatan operasional kapal termasuk asuransi tidak semua kerugian yang timbul di tanggung oleh pihak asuransi.⁷³

2. **Perusahaan milik negara (BUMN), antara lain :** (i). PT. Pelabuhan Indonesia (PT. PELINDO), sebagai penyedia fasilitas bongkar muat; (ii). PT. Pertamina, bertugas sebagai penyedia bahan bakar dan minyak pelumas untuk logistik kapal dan (iii) PT. Perusahaan

⁷² Amin Purnawan, 12 Maret 2012, Rekontruksi Sistim Pemungutan Pajak (Pph) Badan Berbasis Nilai Keadilan, Jurnal Daulat Hukum, Vol. 11, Maret 2012.

⁷³ Subekhan, Hanim, 12 April 2020, Responsibility onCapatin of Commercial Vessel by Act.17 of 2008 on Voyage, Jurnal Daulat Hukum, Vol.3 No. 1. March 2020

Pelayaran Nasional (PT. PELNI), yang mengoperasikan kapal-kapal penumpang dan barang milik negara. Selain peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang struktur atau kelembagaan pemerintah, peraturan perundang-undangan tentang BUMN juga perlu diselaraskan karena saat ini untuk PT. Pelabuhan Indonesia (PT. PELINDO), secara kelembagaan dibawah Kementerian BUMN, secara teknis operasional dibawah Kementerian Perhubungan, dan dari segi Keuangan berada dibawah Kementerian Keuangan. Sedang PT. Pertamina, secara kelembagaan dibawah Kementerian BUMN namun secara teknis operasional dibawah Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM). Demikian pula PT. PELNI secara kelembagaan dibawa Kementerian BUMN dan dari segi teknis operasional dibawah pengawasan Kementerian Perhubungan, sehingga banyak hal juga menjadi penghambat kegiatan pelayaran/program tol laut karena jenjang koordinasinya sangat panjang dan membutuhkan waktu dalam penyelesaian demi kelancaran angkutan di perairan.

3. **Perusahaan-perusahaan swasta** sebagai pelaku usaha jasa terkait, antara lain: (i). Perusahaan bongkar muat barang; (ii). Perusahaan jasa pengurusan transportasi; (iii). Perusahaan angkutan perairan pelabuhan; (iv). Perusahaan penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut; (v). Perusahaan *tally* mandiri; (vi). Perusahaan depo peti kemas; (vii). Perusahaan

pengelolaan kapal; (viii). Perusahaan perantara jual beli dan/ atau sewa kapal; (ix). Perusahaan keagenan awak kapal; (x). Perusahaan keagenan kapal; (xi). Perusahaan perawatan dan perbaikan kapal dan (xiii) Perusahaan pelayaran.

Dari banyaknya lembaga pemerintah maupun swasta yang ikut berperan dalam kegiatan pelayaran/ program tol laut, dan berdasarkan undang-undang/ substansi hukum serta persepsi petugas penegak hukum yang beragam sehingga ditengerai sebagai penghambat kegiatan pelayaran yang menopang kegiatan perekonomian nasional yang aman, lancar agar dapat mencapai tujuan pemerintah dalam program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia.

B. Penegakan hukum di bidang pelayaran yang efektif dan efisien dalam rangka mendukung program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia

1.

Sesuai teori efektivitas hukum yang mengkaji dan menganalisis tentang keberhasilan, kegagalan dan faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pelaksanaan dan penerapan hukum.⁷⁴ Ada tiga fokus kajian dalam teori efektivitas hukum yaitu:

1. Keberhasilan dalam pelaksanaan hukum
2. Kegagalan dalam pelaksanaan hukum

⁷⁴ Salim HS dan Erlis, 2017, Penerapan teori hukum pada penelitian tesis dan disertasi, Pt. Raja Grafindo, Depok, hlm. 303.

3. Faktor-faktor yang mempengaruhinya

Beberapa faktor yang mendukung keberhasilan yaitu adanya substansi hukum dari Undang-Undang nomor 34 tahun 2004 tentang TNI dengan subjek hukum lembaga TNI AL telah menjaga kedaulatan wilayah NKRI dan mencegah adanya gangguan kelompok bersenjata baik dari luar maupun dari dalam negeri, sehingga laut wilayah Indonesia aman dan bebas dari perampokan dan pembajakan. Namun dibalik keberhasilan adapula kegagalan dalam pelaksanaan penegakan hukum disebabkan faktor penegak hukum berbeda penafsiran sehingga melakukan kegiatan penghentian dan pemeriksaan kapal ditengah laut, walaupun sebelum berangkat dari pelabuhan baik kapal, muatan dan awak kapal telah diperiksa oleh petugas penegak hukum dari institusi atau lembaga yang sama, sehingga dapat menimbulkan keresahan bagi para pelaku usaha di bidang pelayaran, karena sangat mengganggu jadwal operasional kapal dan dapat menimbulkan kerugian waktu dan materi para pelaku usaha di bidang pelayaran.

Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan dan kegagalan penegak hukum di laut sehingga menyebabkan terganggunya kegiatan tol laut dalam penelitian ini penulis menganalisis dari sudut kelembagaan dan substansi hukum, dari faktor sarana dan fasilitas serta dari sisi operasional pelaksanaan penegakan hukum di laut sebagai berikut:

1. Ditinjau dari segi kelembagaan dan substansi hukum

Saat ini terdapat lima lembaga penegak hukum di laut dengan substansi hukum yang tumpang tindih kewenangannya, seperti yang

terlihat pada tabel 2 dan tabel 3 diatas, berawal sejak proses pembentukan Undang-Undang oleh lembaga legislatif, yakni (i). UU Nomor 34 tahun 2004 tentang TNI, konseptornya adalah Markas Besar (MABES) TNI, dan pembahasan di DPR RI, bersama anggota dewan dari komisi I, (ii). UU Nomor 32 tahun 2014, konseptornya adalah Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan pembahasan di DPR RI, bersama komisi IV, (iii). UU Nomor 2 tahun 2002, tentang Kepolisian negara RI, konseptornya adalah MABES POLRI, pembahasan di DPR RI bersama komisi I, (iv). UU Nomor 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan, konseptornya adalah Kementerian Keuangan dan pembahasan di DPR RI bersama komisi VII dan (v). UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran konseptornya adalah Kementerian Perhubungan dan pembahasan di DPR RI, bersama komisi V, dari sini dapat dilihat hasilnya seperti kata pepatah Undang-Undang cacat sejak lahir. Hal ini ditengarai sebagai faktor kegagalan karena norma hukumnya dalam peraturan perundang-undangan banyak yang tumpang tindih dalam tugas dan fungsi antar lembaga sehingga dapat dikatakan norma hukumnya menjadi kabur, dan ditambah oleh persepsi atau penegak hukum yang berbeda walau suatu lembaga dan dasar hukum yang sama.

2. Ditinjau dari sarana dan fasilitas

Sesuai informasi Menko Maritim yang disampaikan kepada awak media jurnal maritim bahwa kekuatan kelima penegak hukum di

laut bila disatukan jumlah dan kemampuannya melebihi kekuatan MMEA (*Malaysian Maritime Enforcement Agency*), yang memiliki armada kapal hanya berjumlah 260 unit.⁷⁵

Tabel 4. Jumlah armada kapal patroli Indonesia

Kelas/Tipe	LoA (meter)	BAKAMLA	KPLP	POLAIR	DJBC	PSDKP
Kapal Markas	110	1				
KN80	80	3		1		
Kelas I, FPB 60M	60		7		2	4
Kelas A	48	6		10		
Kelas II, FPB 42M	42		15			3
FPB 38M	38				7	11
Kelas III, Kelas B	28		54	11	31	14
Kelas IV, Kelas C	15	16	65	91	5	5
Kelas V, Speedboat	<12	14	237		137	89
Jumlah		40	378	113	182	126

Sarana patroli berupa kapal milik lima lembaga sipil yaitu BAKAMLA, KPLP, POLAIRUD, DJBC dan PSDK berjumlah 837 unit dan kapal milik TNI Angkatan Laut berjumlah 317 unit sehingga keseluruhan berjumlah 1154 unit sehingga dari segi jumlah sangat memadai. Dukungan biaya / anggaran kelima lembaga penegak hukum di laut adalah lembaga pemerintah sehingga seluruh biaya operasional yang terdiri dari gedung perkantoran, kapal patroli, pesawat terbang dan logistik yang terdiri dari (makanan untuk awak kapal, bahan bakar dan minyak pelumas untuk kapal, perawatan/perbaikan kapal) serta gaji

⁷⁵ Menko Maritim, 12 Desember 2019, Armada Kapal Patroli Laut, Sea and Coast Guard, junalmaritim.com, diakses 10 November 2021.

seluruh pegawai TNI, POLRI dan ASN, semuanya bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara yang jumlahnya tidaklah sedikit sehingga terjadi pemborosan, atau dapat dikatakan tidak efisien dari segi biaya.⁷⁶

Sesuai jumlah sarana yang dimiliki oleh setiap lembaga sesungguhnya dapat mendukung keberhasilan namun pada kenyataannya juga menimbulkan keresahan dan kerugian para pelaku usaha dibidang pelayaran sehingga dapat ditengarai sebagai suatu kegagalan.

3. Ditinjau dari segi operasional pelaksanaan penegakan hukum di laut

Dari segi operasional sesuai jaringan atau trayek kapal-kapal yang selalu dipantau oleh Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut/ Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, setiap lembaga berdasarkan dukungan anggaran masing-masing membuat program kerja atau rencana patroli di laut masing-masing tidak terkoordinasi karena masing-masing dibawah komando atau lembaga pembina sesuai induk organisasinya sehingga penempatan kapal patroli tidak merata di seluruh wilayah NKRI. Hal ini telah terbukti ketika Indonesia mempunyai lembaga BAKORKAMLA (Badan Koordinasi Keamanan Laut) yang saat ini telah dilebur menjadi BAKAMLA (Badan Keamanan Laut), hanya mempunyai kewenangan koordinasi dan tidak

⁷⁶ Sri, 2 April 2020, Kapal Republik Indonesia, <https://p2k.unkris.ac.id>, diakses 5 November 2021.

mempunyai kewenangan memerintah/ komando sehingga dari segi operasional kurang efektif. Trayek kapal-kapal penumpang dan kapal barang di perairan Indonesia sesuai dengan gambar 4.



Gambar 4. Tracking Kapal Penumpang dan Barang

Dari kelebihan dan kekurangan ketiga faktor tersebut diatas diharapkan suatu solusi lembaga penegak di laut yang ditangani oleh satu badan atau lembaga agar lebih efektif dalam sistem operasional dan lebih efisien dari segi biaya, sesuai harapan para pelaku usaha di bidang pelayaran khususnya usaha angkutan di perairan seperti yang disampaikan oleh wakil ketua umum bidang III, Dewan Pimpinan Pusat INSA, mengatakan kepada Sri Mas Sari dari media bisnis.com bahwa ternyata terdapat 18 instansi penegak hukum di laut, INSA perlu badan tunggal, karena banyaknya instansi penegak hukum di laut yang sering

menghentikan dan memeriksa kapal di laut menimbulkan kerugian waktu tiba dan menurunnya kualitas barang yang berakibat kepada nilai jual yang ikut merosot.⁷⁷



⁷⁷ Sri Mas Sari, 20 Agustus 2019, Ternyata ada 18 instansi penegak hukum di laut, INSA perlu badan tunggal, <https://ekonomi.bisnis.com>. Diakses 20 Juni 2021.

BAB IV

SIMPULAN DAN SARAN

2.

A. **Simpulan**

Berdasarkan pada hasil penelitian dan studi literatur diketahui kegiatan di bidang pelayaran meliputi angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim sehingga melibatkan banyak lembaga sebagai subjek hukum yakni TNI Angkatan Laut, Badan Keamanan Laut (BAKAMLA), Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut/ Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai / Kementerian Keuangan yang memiliki armada kapal untuk patroli penegakan hukum di laut, serta mempunyai petugas pengawas kegiatan bongkar muat di pelabuhan, Karantina kesehatan / Kementerian Kesehatan, Karantina Hewan dan Tumbuhan / Kementerian Pertanian dan Karantina Ikan / Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Sedangkan objek-objek penegakan hukum di bidang pelayaran, antara lain : Kapal, Muatan, Dokumen-dokumen kapal dan muatan, Dokumen awak kapal, Perusahaan pelayaran, Perusahaan jasa transportasi dan galangan kapal. Substansi hukum yang menjadi landasan penegakan hukum di bidang pelayaran antara lain: Undang-undang No. 34 tahun 2004 tentang TNI, Undang-undang No.2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik

Indonesia (POLRI); Undang-undang No. 17 tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-undang No.10 tahun 1995 tentang Kepabeanan, Undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-undang No.32 tahun 2014 tentang Kelautan. Banyaknya struktur dan substansi penegak hukum, serta perbedaan penafsiran dari penegak hukum menimbulkan tidak adanya kepastian hukum dibidang pelayaran sehingga perlu adanya harmonisasi dalam proses pembentukan hukum agar tidak terjadi tumpang tindih tugas dan fungsi antar lembaga baik TNI dan sipil.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa : terhambatnya kegiatan pelayaran / angkutan di perairan dalam mendukung program tol laut disebabkan oleh:

1. Penegakan hukum di bidng pelayaran menjadi penyebab terhambat kegiatan pelayaran / tol laut disebabkan oleh banyaknya lembaga penegak hukum yang mempunyai kewenangan tumpang tindih, melakukan penghentian dan pemeriksaan kapal di laut sehingga mengganggu jadwal operasional kapal dan menimbulkan kerugian bagi para pelaku usaha di bidang pelayaran.
2. Sistim penegakan hukum yang efektif dan efisien untuk mendukung kelancaran program tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia adalah perlu adanya sistem keamanan yang terpadu dibawah kendali atau komando suatu lembaga sipil agar lebih efektif dalam operasional dan lebih efisien dalam segi biaya atau anggaran negara.

B. Saran

Sesuai dengan kesimpulan diatas, maka penulis menyarankan:

1. Dalam proses pembentukan suatu peraturan perundang-undangan perlu dibentuk suatu tim dengan keanggotaan yang tetap agar mempunyai pemahaman dan pengertian yang sama, dari awal hingga harmonisasi di Kementerian Hukum dan HAM, agar saat pembahasan akhir di lembaga legislatif walau dibahas pada komisi yang berbeda dapat menghasilkan suatu peraturan hukum yang baik di bidang pelayaran dari segi substansi hukum dan struktur hukumnya agar tugas dan fungsi dari tiap lembaga baik TNI maupun sipil tidak tumpang tindih serta tidak menimbulkan perbedaan penafsiran dari penegak hukum, agar dapat tercapai tujuan hukum yaitu kepastian, keadilan dan kemanfaatan hukum bagi masyarakat.
2. Di masa yang akan datang Indonesia sangat membutuhkan suatu lembaga khusus penegak hukum di laut dengan sistem keamanan terpadu yang efektif dalam sistem operasi dan efisien dalam faktor biaya yang dapat mendukung program pemerintah tol laut menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Alquran

Fandi R Sarwo Edi, *Metode penelitian kualitatif*, Depok, Rajawali pers, 2016, hal 35.

H. Salim dan Ernis Septiana, *Penerapan teori hukum pada penelitian disertasi dan tesis*, Depok, Rajawali Pers, 2017.

John M. Echlos dan Hasan Saidi, *Kamus Inggris Indonesia*, jakarta, Gramedia Utama.

Kementerian Pendidikan dan kebudayaan RI, *Kamus besar bahasa indonesia*, Jakarta, Grasias, 2012.

Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung, Remaja Rosdakarya, 2002.

Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme penelitian hukum normatif dan hukum empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2010.

Munir Fuady, *Metode Riset Hukum, pendekatan teori dan konsep*, Depok, Rajawali pers, 2018.

Palmawati Tahir dan Dini Handayani, 2018, *Hukum Islam*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 89.

Putera Astomo, *Ilmu Perundang-undangan, Teori dan praktek di Indonesia*, Depok, Raja Grafindo Persada, 2018.

Sugiyono, *Metode penelitian kualitatif R & D*, Bandung, Alfabeta, 2012.

Wisnu Wisnu dkk, *Tol Laut, Konektivitas Poros Maritim Dunia*, Jakarta, Kompas Penerbit Buku, 2020

Martono dan Budi, 2015, *Transportasi di Perairan berdasarkan Undang-undang nomor. 17 tahun 2008*, Rajawali Perss, Jakarta.

Sri Endah, 2018, *Model Pengembangan Asas Hukum Pidana dalam KUHP Berbasis Nilai-nilai KeTuhanan Yang Maha Esa*, PT. Fastindo, Semarang, hal, 35.

- Esmi Warassih, 2017, *Pemikiran Hukum Spiritual Pluralistik*, Thafa Media, Yogyakarta.
- Susi Pujiastuti dkk, 2015, *Upaya mewujudkan Indonesia sebagai Poros maritim Dunia, Pesatuan Pensiunan Perwira Angkatan Laut (PPAL)*, Jakarta.
- Till Geoffry, 2012, *Maritime Power / Sea Power*.
- Muchtrudin Siregar, 2012, *Beberapa masalah ekonomi dan manajemen transportasi*, lembaga penerbit Fakultas Ekonomi UI, Jakarta, hlm.5.
- Ninik Suparni, S.H., 2000, *KUHD dan Kepailitan*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- Husen Umar, 2001, *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran Indonesia*, PT. Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Win Pudji Pamularso, 2009, *Tubrukan kapal pertamina dengan Elixir di perairan Jakarta, Masalah hukum dan Penyelesaiannya*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta.

B. Perundang-undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945.
- Undang-Undang nomor 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.
- Undang-Undang nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia
- Undang-Undang nomor 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan
- Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- Undang-Undang nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan
- Peraturan Pemerintah (PP) nomor 21 tahun 2010 tentang angkutan di perairan
- Kementerian Perhubungan, PM. nomor. 171 tahun 2015 tentang tata cara pelayanan Kapal wisata Yacht Asing
- Kementerian Perhubungan, 1998, Keputusan Menteri Perhubungan, No. KM. 70, tentang Pengawakan Kapal Niaga

C. Jurnal/ Makalah/ Artikel

Sri Mas Sari, tanggal 20 Agustus 2019, Ternyata ada 18 Instansi penegak hukum di laut, INSA perlu badan tunggal, <https://ekonomi.bisnis.com> diakses 29 Juni 2021.

Rinaldi Muhammad Azka, tanggal 20 Agustus 2019, Ada 18 Instansi penegak hukum di laut, jadi tumpang tindih, Saut Gurning, <https://ekonomi.bisnis.com>, diakses 29 Juni 2021.

Theresa Sandra Desfika, tanggal 12 Mei 2020, INSA keluhkan maraknya penangkapan kapal Indonesia di laut sendiri, <https://www.beritasatu.com>, diakses 29 Juni 2021.

Sri Endah Wahyuningsih, 2018, Model Pengembangan Asas Hukum dalam KUHP, Berbasis Nilai-nilai KeTuhanan Yang Maha Esa, <https://scholar.go.id>. diakses 4 Agustus 2021.

Hesti dan Sri Kusriyah, 1 Maret 2021, Owners Responsibilities of Vehicles used as illegal Public Transport When Traffic Accidents Happened , Jurnal Daulat Hukum, vol. 4, March 2021.

Amin Purnawan, 12 Maret 2012, Rekonstruksi Sitem Pemungutan Pajak Penghasilan (PPh) Badan Berbasis Nilai Keadilan, Jurnal Daulat Hukum, Vol. 11, Maret 2012.

Subekhan dan Hanim, 12 April 2020, Criminal Responsibility on Captain of Commercial Vessel by Act. 17 of 2008, on Voyage, Jurnal Daulat Hukum, Vol. 3, No. 1, March 2020.

Rully Trie Prasetyo; Umar Maruf; Anis Mashudoratun, 2017, Tindak Pidana Korporasi dalam perspektif Kebijakan Formulasi Hukum Pidanan, Jurnal Hukum Khaira Ummah, vol. 12, no. 4, Desember.

<https://ejurnal.uki.ac.id>. Penegakan hukum di Indonesia, Mei 2017, di akses 18 April 2021.

Menko Maritim, 12 Desember 2019, Armada Kapal Patroli Laut, Sea and Coast Guard, junalmaritim.com, diakses 10 November 2021.

Sri, 2 April 2020, Kapal Republik Indonesia, <https://p2k.unkris.ac.id>, diakses 5 November 2021.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. <http://kbbi.web.id/maritim>
<http://www.pengertianmenurutparaahli.com/pengertian-negara-maritim-menurut-para-ahli/>

Muhamad Khor Alfarizi.. <https://dunia.tempo.co/read/1528395/14> noveber 2021/disebut terima uang 4,2 miliar, tni al membantah, tidak benar. 15 november 2021.

Achmad Nasarudin Yahya, https://nasional.kompas.co/read/2021/11/15/11205751/kasal_tantang_buktikan_jika_ada_perwira_al_yang_dibayar_4.2_miliar_demi_bebaskan_kapal_asing. diakses 16 november 2021.

