

**REKONSTRUKSI SISTEM KEWENANGAN PENEGAKAN HUKUM
TERHADAP PELANGGARAN PERIZINAN OPERASIONAL KAPAL
YANG BERBASIS NILAI KEADILAN**



**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Memperoleh
Gelar Doktor Ilmu Hukum**

Oleh:

Moch. Nurdin

MIM.10302000233

**PROGRAM DOKTOR ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG**

2022

LEMBAR PENGESAHAN

UJIAN KELAYAKAN

**REKONSTRUKSI SISTEM KEWENANGAN PENEGAKAN HUKUM
TERHADAP PELANGGARAN PERIZINAN OPERASIONAL KAPAL
YANG BERBASIS NILAI KEADILAN**

Oleh

Moch. Nurdin

NIM 10302000233

**Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian
Guna Memperoleh Gelar Doktor Ilmu Hukum.**

**Laporan Ini Telah disetujui Oleh Promotor dan Co-Promotor Pada Tanggal
Seperti Tertera Dibawah Ini**

Semarang, 2022

Promotor

Co-Promotor

Prof. Dr. H. Gunarto, SH, SE, Akt, MHum

NIDN. 0605036205

Prof. Dr. Hj. Sri Endah Wahyuningsih, SH, MHum

NIDN.0628046401

**Mengetahui
Ketua Program Doktor Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)**



Dr. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum

NIDN. 210303040

LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan, bahwa:

1. Disertasi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana, magister dan/atau doktor), baik di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, maupun di Perguruan Tinggi lain.
2. Disertasi ini murni gagasan, rumusan dan penelitian penulis sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Promotor, dan Co-Promotor serta masukan Tim Penguji.
3. Disertasi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan pada naskah, dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini dibuat sesungguhnya oleh penulis, jika ditemukan plagiarisme dalam naskah ini, maka penulis bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku.

Semarang.....2022

Yang membuat pernyataan


Moch Nurdin

MIM.10302000233

MOTTO

**"Berikan aku hakim, jaksa, polisi, dan advokat yang baik, niscaya aku akan berantas kejahatan meski tanpa undang-undang sekalipun."
(Bernardus Maria Taverne, 1874-1944).**

PERSEMBAHAN

**Disertasi ini Penulis
kepada:**

Kedua Orang Tua Penulis

Istri dan Anak Penulis;

Saudara-Saudara Penulis;

Bangsa dan Negaraku.



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga disertasi ini dapat terselesaikan dengan baik

Disertasi Dengan Judul “**REKONSTRUKSI SISTEM KEWENANGAN PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN PERIZINAN OPERASIONAL KAPAL YANG BERBASIS NILAI KEADILAN**”, merupakan disertasi yang bertujuan menemukan suatu gagasan baru terkait regulasi perizinan pelayaran kapal yang selama ini kerap kali saling tumpang tindih antar lembaga terkait.

Disertasi ini dapat terselesaikan berkat dukungan dan bantuan dari berbagai pihak, oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak baik secara langsung maupun tidak langsung memberikan kontribusi dalam penyelesaian disertasi ini. Secara khusus penulis juga mengucapkan rasa terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum., selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang dan selaku Promotor yang dengan penuh ketulusan, kesabaran, juga berkenan meluangkan waktu memberikan bimbingan dan masukan kepada penulis untuk segera menyelesaikan penulisan disertasi ini;
2. Dr. Bambang Tri Bawono, SH, MH, selaku Dekan yang banyak membantu kelancaran penulis dalam menyelesaikan studi;
3. Prof. Dr. Hj. Anis Masdurohatun, S.H., M.Hum., selaku Ketua Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum UNISSULA Semarang;
4. Prof. Dr. Hj. Sri Endah Wahyuningsih, S.H., M.Hum., Selaku Co-Promotor yang telah memberikan bimbingan dan dorongan semangat kepada penulis untuk segera menyelesaikan penulisan disertasi ini;
5. Para Penguji Ujian Disertasi dalam Ujian Tertutup dan Ujian Terbuka, yang telah memberikan bimbingan dan petunjuk serta arahan demi sempurnanya disertasi ini sebagai karya ilmiah yang dapat bermanfaat;
6. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan ilmu yang tiada terhingga bagi penulis selama kuliah pada Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
7. Teman Se-Angkatan XIV dan Admin pada Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;

8. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu terselesaikannya penulisan disertasi ini.

Penulis menyadari bahwa disertasi ini masih jauh dari sempurna, namun penulis berharap disertasi ini mampu memberikan manfaat untuk menambah pengetahuan bagi setiap orang. Akhir kata penulis ucapkan terimakasih.

Semarang, 2022

Penulis,

Moch. Nurdin
MIM.10301900113



ABSTRAK

Indonesia menganut konsep *multy agency single task* dalam penegakan hukum di wilayah laut dan pantai. Hal tersebut terlihat dari keberadaan 13 (tiga belas) lembaga negara yang memiliki kewenangan penegakan hukum di wilayah laut dan pantai sebagai akibat didelegasikannya 17 (tujuh belas) undang-undang yang berkaitan dengan wilayah kemaritiman. Banyaknya kementerian/lembaga negara yang terlibat dalam penegakan hukum membuat pelaksanaan penegakan hukum tidak efektif dikarenakan maraknya tumpang tindih kewenangan perihal institusi manakah yang berwenang untuk menegakkan hukum apabila terjadi pelanggaran di wilayah laut dan pantai Indonesia. Selain itu, persoalan banyaknya lembaga yang berwenang untuk menegakkan hukum di wilayah laut dan pantai menimbulkan efek domino berupa kurangnya alokasi anggaran penegakan hukum, kurangnya jumlah dan kualitas aparat penyidik, dan kurangnya dukungan sarana dan prasarana.

Penelitian ini membahas mengenai tiga pokok permasalahan yang meliputi: *Pertama*, pelaksanaan penegakan hukum di wilayah laut dan pantai di Indonesia. *Kedua*, kelemahan yang dialami dalam pelaksanaan penegakan hukum di wilayah laut dan pantai. *Ketiga*, rekonstruksi gagasan kebijakan sistem penegakan hukum di wilayah laut dan pantai di Indonesia. Penelitian ini merupakan penelitian doktrinal. Adapun data yang digunakan adalah data sekunder. Data sekunder diperoleh dari bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang mengatur penegakan hukum di wilayah laut dan pantai, bahan hukum sekunder berupa literatur ilmiah dan penelitian terdahulu yang membahas mengenai otoritas penegakan hukum di wilayah laut dan pantai, serta bahan hukum tersier berupa kamus hukum dan informasi daring.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, terdapat beberapa norma pemberian tugas, fungsi, dan wewenang kementerian/lembaga negara yang saling tumpang tindih yang menyebabkan ketidakjelasan bagi kementerian/lembaga negara yang menegakkan hukum di wilayah laut dan pantai. Selain itu pelaksanaan penegakan hukum dipengaruhi oleh kelemahan teknis seperti tingginya ego sektoral masing-masing lembaga yang berwenang sehingga sulit terjalin komunikasi dan koordinasi penegakan hukum di wilayah laut dan pantai. Selain itu kondisi kurangnya anggaran, kapabilitas dan jumlah penyidik, kurangnya dukungan sarana prasarana menjadi alasan tidak efektifnya penegakan hukum di wilayah laut dan pantai. Adapun rekonstruksi yang ditawarkan dilakukan dengan dua cara, *pertama* rekonstruksi norma Pasal 61 UU No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Pasal 2 Keputusan Presiden No. 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut. *Kedua*, rekonstruksi kelembagaan dengan menerapkan Teori Birokrasi Max Weber serta rekonstruksi sumber daya manusia dengan Konsep John Sullivan.

Kata Kunci: Izin Pelayaran, Penegak Hukum, Kewenangan

ABSTRACT

Indonesia adheres to the concept of a single task multi-agency in the maritime law enforcement areas. It can be seen from the existence of 13 (thirteen) institutions that have the maritime law enforcement authority as a result of the delegation of 17 (seventeen) laws relating to the maritime territory. A large number of institutions involved in law enforcement make the implementation of law enforcement ineffective due to the overlapping authority over which institutions shall enforce the law in Indonesian maritime. Also, the problem of a large number of institutions authorized to enforce the law has a domino effect in the form of a lack of law enforcement budget allocations, a lack of numbers and quality of investigators, and a lack of supporting facilities and infrastructure.

This study discusses three main issues they are: Firstly, the implementation of maritime law enforcement in Indonesia. Secondly, the obstacles experienced by maritime law enforcement implementation in Indonesia. Thirdly, the reconstruction of the idea of a maritime law enforcement system in Indonesia. This research is part of doctrinal research. The data used are secondary. Secondary data obtained from primary legal data in the form of laws and regulations related to maritime law enforcement. Secondary legal data in the form of scientific literature and previous researches that discusses maritime law enforcement authorities. Tertiary legal data in the form of a legal dictionary and online information.

Based on the research conducted, there are several overlapping norms for assigning functions, functions, and authorities of institutions that cause low legal certainty guarantees for institutions that enforce laws in the sea and coastal areas. Also, the implementation of law enforcement influenced by technical factors such as the high ego of each sectoral authority that makes it difficult to establish communication and coordination of law enforcement in the sea and coastal areas. Besides the lack of budget conditions, capabilities, and the number of investigators, the lack of infrastructure support is the reason for ineffective law enforcement in the sea and coastal areas. The reconstruction offered is done in two ways, firstly reconstructing of the norms of Article 61 of Law No.32 of 2014 on Maritime Affairs and Article 2 of Presidential Decree No. 178 of 2014 on Maritime Security Agency. Secondly, institutional reconstruction by applying Max Weber's Bureaucracy Theory and reconstructing of human resources with the John Sullivan Concept.

Keywords: Authority, Law Enforcement, Shipping Permit

RINGKASAN

A. Latar Belakang

Kewenangan perizinan secara administratif berada di bawah kewenangan Syahbandar, hal ini menjadi suatu masalah ketika Syahbandar melakukan penyalahgunaan kewenangan dan juga terjadi *overlapping* kewenangan dalam hal penertiban administrasi perizinan pelayaran kapal. Adanya *overlapping* kewenangan dalam hal penertiban administrasi perizinan pelayaran kapal pada dasarnya telah melanggar Pasal 2 dan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018.

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 Tentang Pelayaran berbunyi:

Pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

- a. asas manfaat;
- b. asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. asas persaingan sehat;
- d. asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. asas kepentingan umum;
- g. asas keterpaduan;
- h. asas tegaknya hukum;
- i. asas kemandirian;
- j. asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. asas kedaulatan negara; dan
- l. asas kebangsaan.

Lebih lanjut di dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018

Tentang Pelayaran dinyatakan bahwa:

Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

- a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. membina jiwa kebaharian;
- c. menjunjung kedaulatan negara;
- d. menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- e. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;

- f. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- g. meningkatkan ketahanan nasional.

Pada dasarnya hal tersebut juga mengakibatkan terlanggarnya konsideran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 yang menyatakan bahwa, menimbang :

- a. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang;
- b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;
- c. bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
- d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;
- e. bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Pelayaran.

Hal tersebut juga jelas telah mengakibatkan pelanggaran terhadap amanat

Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun

1945 yang menyatakan bahwa “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan,

perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di

hadapan hukum”, Hal ini juga jelas bertentangan dengan Alinea Keempat

Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

yang menghendaki terwujudnya Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional. Hal ini jelas juga bertentangan dengan Sila Pertama Pancasila yang menghendaki adanya keseimbangan hidup di dunia, serta Sila Kedua Pancasila yang menghendaki adanya penghargaan atas hak asasi manusia, serta Sila Kelima yang menghendaki terwujudnya keadilan social bagi seluruh golongan masyarakat Indonesia. Pada dasarnya keadilan erat dengan dengan pemenuhan hak secara merata dan tidak tebang pilih, selain itu hak juga meliputi dalam hal ini ialah hak pada segi nilai ekonomis, yang juga memuat nilai Ketuhanan yang menagamanatkan keseimbangan dalam mewujudkan nilai kemanusiaan dan keadilan sosial bagi seluruh golongan masyarakat melalui demokrasi yang bertumpu pada aspirasi dan kebutuhan masyarakat Indonesia dengan tetap berpegangan pada nilai kearifan lokal yang lahir dan tumbuh di Indonesia. Hal ini tidak hanya diharapkan terwujud dalam formulasi politik hukum yang ada namun juga harus mampu terwujud dalam peradilan terkait persoalan izin pelayaran kapal sebagai penjabaran dari irah-irah putusan peradilan yang menyatakan Demi Keadilan dan Berdasarkan Ketuhanan.

B. Rumusan Masalah

- 1) Bagaimanakah sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal saat ini?
- 2) Mengapa sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal saat ini belum berkeadilan?

- 3) Bagaimanakah rekonstruksi sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal yang mampu mewujudkan keadilan?

C. Pembahasan

Persoalan izin pelayaran ditandai dengan adanya tumpang tindih kewenangan antar 13 (tiga belas) kementerian/lembaga negara yang dimandatkan oleh 17 (tujuh belas) undang-undang sebagai aparat penegak hukum di wilayah laut dan pantai. Tumpang tindih kewenangan yang dimaksud ditandai dengan adanya kesamaan wewenang untuk melaksanakan pengawasan, pengejaran, dan penyidikan di wilayah laut dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Kondisi demikian terutama dialami oleh TNI AL berdasarkan Pasal 14 ayat (1) UU No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE, Pasal 9 UU No.34 Tahun 2004 tentang TNI, dan Pasal 10 UU No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Selain itu tumpang tindih pula dengan kewenangan KPLP sebagaimana diatur dalam Pasal 276-Pasal 278 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Adapun kelemahan yang dialami oleh aparat penegak hukum dalam rangka menegakkan wilayah laut dan pantai sehingga belum mampu mewujudkan nilai keadilan meliputi: *Pertama*, kesesuaian pengaturan norma hukum atas kewenangan aparat penegak hukum untuk menegakkan hukum di wilayah laut dan pantai. *Kedua*, kurangnya sarana prasarana serta sumber daya manusia yang berkualitas terutama penyidik. *Ketiga*, tingginya ego sektoral masing-masing instansi sehingga sering kali menyebabkan pelaksanaan penegakan ataupun penyidikan di kawasan laut dan yurisdiksi menjadi tidak efektif. *Keempat*, kurang meratanya pembagian alokasi anggaran penegakan

hukum antar kementerian/lembaga negara terkait mengingat tingginya anggaran difokuskan pada Kementerian Pertahanan, Polri, dan Kementerian Keuangan. Kondisi demikian menyebabkan kurangnya persediaan sarana prasarana sehingga tidak sebanding dengan proporsi luas wilayah perairan Indonesia yang harus diawasi.

Upaya rekonstruksi kebijakan sistem perizinan pelayaran yang bertumpu pada kewenangan penegakan hukum perzinan di Kawasan laut yang berbasis nilai keadilan dilakukan dengan menyusun gagasan *Maritime Security* atau Keamanan Laut Indonesia dalam sebuah undang-undang. Dimana RUU Keamanan Laut tersebut akan memberikan kepastian dan keadilan bagi pengaturan akan lembaga *single agency multi task* yang berwenang dalam penegakan hukum di wilayah laut dan pantai. Dalam hal ini Bakamla akan didapuk kembali sebagai *Indonesian Coast Guard* yang membawahi kementerian/lembaga negara terkait sehingga meminimalisir tumpang tindih kewenangan. Selain itu, dilakukan pula rekonstruksi norma hukum dengan merubah norma dalam Pasal 61 UU No. 32 Tahun 2014 dan Pasal 2 Perpres 178 Tahun 2014 dengan mengembalikan tugas Bakamla selaku koordinator di bidang keamanan laut. Ketentuan yang seharusnya direkonstruksi terdiri dari:

- a. Pasal 58 ayat (2) UU No.32 Tahun 2014 ditambahkan satu ayat sehingga menjadi:
 - 3) Sistem pertahanan laut sebagaimana dimaksud ayat (1) dan penyelenggaraan pertahanan laut sebagaimana dimaksud ayat (2) dikoordinasikan dan diawasi serta juga dilaksanakan oleh Badan Keamanan Laut.
- b. Pasal 60 UU No.32 Tahun 2014 ditambahkan satu ayat sehingga menjadi:

- 2) Anggota BAKAMLA terdiri dari elemen TNI AL, POL AIR, BEACUKAI, KARANTINA, Pegawai Negeri Sipil Departemen PERIKANAN, Pegawai Negeri Sipil Departemen LINGKUNGAN HIDUP, Akademisi, dan berasal dari lembaga pemerhati laut dan pantai, serta anggota dari BAKAMLA sediri.
- c. Pasal 61 UU No.32 Tahun 2014 menjadi:
- Badan Keamanan Laut mempunyai tugas untuk mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
- d. Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sehingga menjadi:
- 1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.
 - 2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
 - 3) Dalam menjalankan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) Syahbandar di bawah pengawasan Badan Keamanan Laut dan wajib berkoordinasi dengan Badan Keamanan Laut.
 - 4) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.
- e. Pasal 276 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sehingga menjadi:
- 1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.
 - 2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.
 - 3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.
 - 4) Lembaga Penjaga Laut dan Pantai dalam menjalankan tugas dan fungsinya diawasi dan berkoordinasi dengan Badan Keamanan Laut.
- f. Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang

- pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.
- 2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.
 - 3) Penyidik dalam menjalankan kewenangan dan fungsinya wajib diawasi dan berkoordinasi dengan Badan Keamanan Laut.
- g. Pasal 2 Perpres No. 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut menjadi:

Badan Keamanan Laut mempunyai tugas untuk mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.



SUMMARY

A. Background

harbormaster , this becomes a problem when the portmaster abuses his authority and there is also *overlapping* authority in terms of controlling the administration of ship shipping permits. The existence of *overlapping* authorities in terms of controlling the administration of ship shipping permits has basically violated Article 2 and Article 3 of Law Number 17 of 2018.

Article 2 of Law Number 17 of 2018 concerning Shipping reads:

The cruise is organized based on:

- a. the principle of benefit;
- b. the principle of joint effort and kinship;
- c. the principle of fair competition;
- d. the principle of fairness and equality without discrimination;
- e. the principle of balance, harmony, and harmony;
- f. the principle of public interest;
- g. the principle of cohesiveness;
- h. the principle of upholding the law;
- i. the principle of independence;
- j. environmentally friendly principles;
- k. the principle of state sovereignty; and
- l. national principle.

Furthermore, Article 3 of Law Number 17 of 2018 concerning Shipping states that:

The cruise is organized with the aim of:

- a. facilitate the movement of people and/or goods through waters by prioritizing and protecting transportation in waters in the context of facilitating national economic activities;
- b. foster a nautical soul;
- c. uphold the sovereignty of the state;
- d. create competitiveness by developing the national water transportation industry;
- e. support, mobilize, and encourage the achievement of national development goals;
- f. strengthen the unity and integrity of the nation in the context of the realization of the Archipelago Insight; and
- g. increase national security.

Basically, this also resulted in the violation of the preamble of Law Number 17 of 2018 which stated that, considering:

- a. that the Unitary State of the Republic of Indonesia is an archipelagic state characterized by an archipelago united by a very wide territorial waters with boundaries, rights, and sovereignty established by law;
- b. that in an effort to achieve national goals based on Pancasila and the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia, realize the Archipelago Insight and strengthen national resilience, a national transportation system is needed to support economic growth, regional development, and strengthen state sovereignty;
- c. that shipping which consists of transportation in waters, ports, shipping safety and security, and protection of the maritime environment, is part of the national transportation system whose potential and role must be developed to realize an effective and efficient transportation system, as well as assist in the creation of a stable national distribution pattern. and dynamic;
- d. that the development of the national and international strategic environment requires the operation of shipping in accordance with the development of science and technology, private participation and business competition, regional autonomy, and accountability of state administrators, while still prioritizing shipping safety and security in the national interest;
- e. that Law Number 21 of 1992 concerning Shipping is no longer in accordance with the needs of the current shipping operation so that it needs to be replaced with a new law;
- f. that based on the considerations as referred to in letter a, letter b, letter c, letter d, and letter e, it is necessary to enact a Law on Shipping.

This has also clearly resulted in a violation of the mandate of Article 28D paragraph (1) of the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia which states that "Everyone has the right to recognition, guarantees, protection and fair legal certainty and equal treatment before the law." This is also clearly contrary to the fourth paragraph of the Preamble to the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia, which requires the realization of the Archipelago Insight and strengthening national resilience. This is clearly also contrary to the First Precepts of Pancasila which requires a balance of life in the world, as well as the Second Precepts of Pancasila which requires

respect for human rights, and the Fifth Precepts which requires the realization of social justice for all groups of Indonesian society. Basically justice is closely related to the fulfillment of rights equally and not selectively, besides that rights also include in this case rights in terms of economic value, which also contains the value of God which mandates balance in realizing human values and social justice for all groups of society through democracy that is based on the aspirations and needs of the Indonesian people while still adhering to the value of local wisdom that was born and grew in Indonesia. This is not only expected to be realized in the existing legal political formulations but must also be able to be realized in the judiciary regarding the issue of ship shipping permits as an elaboration of judicial decisions that state for the sake of justice and based on divinity.

B. Formulation of the problem

- 1) How is the authority system for implementing the shipping permit law against violations of the current ship operational licensing?
- 2) Why is the system of authority for implementing the shipping license law against violations of ship operational licensing currently not fair?
- 3) How is the reconstruction of the authority system for implementing the shipping permit law against violations of ship operational licensing that is able to achieve justice?

C. Discussion

The issue of shipping permits is marked by the overlapping authority of 13 (thirteen) ministries/state institutions mandated by 17 (seventeen) laws as law enforcement officers in the marine and coastal areas. The overlapping authority

in question is marked by the existence of equal authority to carry out surveillance, pursuit, and investigation in the marine area and jurisdiction of Indonesia. Such conditions are especially experienced by the Navy based on Article 14 paragraph (1) of Law no. 5 of 1983 concerning the EEZ, Article 9 of Law No. 34 of 2004 concerning the TNI, and Article 10 of Law no. 3 of 2002 concerning National Defense. In addition, it also overlaps with the authority of the KPLP as regulated in Article 276-Article 278 of Law no. 17 of 2008 concerning Shipping.

The weaknesses experienced by law enforcement officers in order to enforce the sea and coastal areas so that they have not been able to realize the value of justice include: *First*, the suitability of the regulation of legal norms on the authority of law enforcement officers to enforce the law in the marine and coastal areas. *Second*, the lack of infrastructure and quality human resources, especially investigators. *Third*, the high sectoral ego of each agency often results in ineffective enforcement or investigations in marine areas and jurisdictions. *Fourth*, the uneven distribution of law enforcement budget allocations among related ministries/state institutions considering the high budget focused on the Ministry of Defense, Police, and Ministry of Finance. This condition causes a shortage of infrastructure facilities so that it is not proportional to the proportion the area of Indonesian waters that must be monitored.

Efforts to reconstruct the shipping permit system policy that relies on the authority to enforce the law on licensing in marine areas based on the value of justice are carried out by compiling the idea of *Maritime Security* or Indonesian Maritime Security in a law. Where the Sea Security Bill will provide certainty

and justice for the arrangement of *a single multi-task agency* authorized in law enforcement in marine and coastal areas. In this case Bakamla will be lined up again as the *Indonesian Coast Guard* in charge of the relevant ministries/state institutions so as to minimize overlapping authorities. In addition, the reconstruction of legal norms was also carried out by changing the norms in Article 61 of Law no. 32 of 2014 and Article 2 of Presidential Regulation 178 of 2014 by reinstating Bakamla's duties as coordinator in the field of maritime security. The provisions that should be reconstructed consist of:

- a. Article 58 paragraph (2) of Law No. 32 of 2014 added one paragraph so that it becomes:
 - 3) The marine defense system as referred to in paragraph (1) and the implementation of sea defense as referred to in paragraph (2) are coordinated and supervised and also implemented by the Maritime Security Agency.
- b. Article 60 of Law No. 32 of 2014 added one paragraph so that it becomes:
 - 3) BAKAMLA members consist of elements of the Navy, POL AIR, CUSTOMS, QUARANTINE, Civil Servants of the Department of Fisheries, Civil Servants of the Department of the ENVIRONMENT, Academics, and come from marine and coastal observer institutions, as well as members from BAKAMLA itself.
- c. Article 61 of Law No. 32 of 2014 becomes:
 - 2) The Maritime Security Agency has the task of coordinating the formulation of policies and the implementation of integrated maritime security operations to realize security and safety in the territorial waters and jurisdiction of Indonesia.
- d. Article 207 of Law Number 17 of 2008 about Shipping so that it becomes:
 - 1) Syahbandar carries out the function of shipping safety and security which includes, implementation, supervision and law enforcement in the field of transportation in waters, ports, and protection of the maritime environment in ports.
 - 2) In addition to carrying out the functions as referred to in paragraph (1), the harbormaster assists in the implementation of search and rescue

- (SAR) at ports in accordance with the provisions of laws and regulations.
- 3) In carrying out the provisions as referred to in paragraph (1) and paragraph (2), the harbormaster is under the supervision of the Maritime Security Agency and is obliged to coordinate with the Marine Security Agency.
 - 4) Syahbandar is appointed by the Minister after fulfilling the competency requirements in the field of shipping safety and security and portability.
- e. Article 276 of Law Number 17 of 2008 about Shipping so that it becomes:
- 1) To ensure the implementation of safety and security at sea, the function of guarding and enforcing laws and regulations at sea and coast is carried out.
 - 2) The implementation of the functions as referred to in paragraph (1) is carried out by the marine and coastal guards.
 - 3) The sea and coast guard as referred to in paragraph (2) is established and is responsible to the President and technically operational is carried out by the Minister.
 - 4) The Marine and Coastal Guard Institutions in carrying out their duties and functions are supervised and coordinated with the Maritime Security Agency.
- f. Article 282 of Law Number 17 of 2008 About Shipping
- 1) In addition to investigators from the police officers of the Republic of Indonesia and other investigators, certain civil servants within the agency whose scope of duties and responsibilities are in the shipping sector are given special authority as investigators as referred to in this Law.
 - 2) In carrying out their duties certain civil servant officials as referred to in paragraph (1) are under the coordination and supervision of investigators from the State Police of the Republic of Indonesia.
 - 3) Investigators in carrying out their authorities and functions must be monitored and coordinated with the Maritime Security Agency.
- g. Article 2 Presidential Regulation No. 178 of 2014 concerning the Maritime Security Agency becomes:
- The Maritime Security Agency has the task of coordinating the formulation of policies and the implementation of integrated maritime security operations to realize security and safety in the territorial waters and jurisdiction of Indonesia.

DAFTAR ISI

Halaman Cover.....	i
Halaman Pengesahan.....	ii
Halaman Pernyataan.....	iii
Motto dan Persembahan.....	iv
Kata Pengantar.....	v
Abstrak.....	vii
Abstract.....	viii
Ringkasan.....	ix
Summary.....	xvi
Daftar Isi.....	iii
Daftar Singkatan.....	xxiv
Daftar Tabel.....	xxv
Daftar Bagan.....	xxvi
Bab I Pendahuluan.....	1
1. Latar Belakang.....	1
2. Rumusan Masalah.....	14
3. Tujuan Penelitian.....	15
4. Manfaat Penelitian.....	15
5. Kerangka Konseptual, Kerangka Teoritik, dan Kerangka Bepikir.....	16
5.1.1.1. Kerangka Konseptual.....	16
5.1.1.2. Kerangka Teoritik.....	33
5.1.1.3. Keraka Bepikir.....	38
6. Metode Penelitian.....	39
7. Orisinalitas.....	44
8. Sistematika Penulisan.....	46
Bab II Tinjauan Pustaka.....	47
A. Tinjauan Umum Tentang Rekonstruksi.....	47
B. Tinjauan Umum tentang Kebijakan.....	48
C. Tinjauan Kewenangan Pelaksanaan hukum Izin Pelayaran.....	66
D. Lembaga yang Berwenang dalam Pelaksanaan Hukum Izin Pelayaran.....	78
Bab III Pengaturan Izin Pelayaran Saat Ini.....	98

Bab IV Kelemahan-Kelemahan Kebijakan Pengelolaan Izin	
Pelayaran Saat Ini	208
Bab V Rekonstruksi Kebijakan Kewenangan Pelaksanaan Hukum	
Izin Pelayaran Yang Berbasis Nilai Keadilan.....	231
Bab VI Penutup.....	301
A. Simpulan.....	301
B. Saran.....	302
C. Implikasi Kajian.....	303
Daftar Pustaka.....	304



DAFTAR SINGKATAN

ASB	Anti Smuggling Bureau
CCG	China Coast Guard
CMPB	China Maritime Police Bureau
CMS	China Maritime Surveillance
DOTC	Department of Transportation Communications
DPR	Dewan Perwakilan Rakyat
FLEC	Fisheries Law Enforcement Command
ICG	Indian Coast Guard
JCG	Japan Coast Guard
JMSDF	Japan Maritime Self-Defense Force
JSDF	Japan Self Defense Forces
MAREP	Marine Environmental Protection
MARLEN	Maritime Law Enforcement
MAROPS	Maritime Operations
MARSAD	Maritime Safety Administration
MARSAR	Maritime Search and Rescue
MSA	Maritime Safety Administration
MSO	Maritime Security Operation
PD	Presidential Decree
PSC	Port State Control
RUU	Rancangan Undang-Undang
SAR	Search and Rescue
SOLAS	Safety of Life at Sea
UU	Undang-Undang
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
AL	Angkatan Laut
RRC	Republik Rakyat China
MLE	Maritime Law Enforcement

DAFTAR TABEL

Tabel I: Orisinalitas Penelitian.....	45
Tabel II: Daftar Konvensi Bidang Maritim & Indonesia sebagai Negara Anggota.....	105
Tabel III: Perbandingan Tugas dan Fungsi antara Bakorkamla dengan Bakamla.....	128
Tabel IV: Perbandingan Tugas, Fungsi dan Kewenangan antara Instutusi Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Wilayah Perairan dan Wilayah Yuridiksi Indonesia	134
Tabel V: Perbandingan antara Bakamla dengan KPLP	198
Tabel VI: Rekonstruksi Hukum atas Sistem Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Wilayah Laut dan Pantai	284
Tabel VII: Rekonstruksi Norma Hukum atas Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Wilayah Laut dan Pantai	285



DAFTAR BAGAN

Bagan I: Model Kebijakan sebagai Input & Output.....	56
Bagan II: Proses Kebijakan Publik Menurut Aderson	58
Bagan III: Peningkatan APBN K/L, Indonesia Tahun 2014-2018	224
Bagan IV: 10 K/L dengan Anggaran Terbesar 2018.....	225



BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Indonesia memiliki posisi strategis yaitu berada diantara Benua Asia dan Benua Australia serta diantara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Posisi strategis Indonesia tersebut juga ditegaskan kembali dalam Dialog Forum Negara Kepulauan Pasifik (*Pacific Islands Forum* atau PIF) ke-28 kembali menegaskan posisi strategis Indonesia di Pasifik. Delegasi RI menyampaikan bahwa Pasifik penting bagi Indonesia, dan sebaliknya Indonesia juga penting bagi Pasifik. Pernyataan tersebut disampaikan oleh Delegasi RI pada agenda penguatan regionalisme kawasan Pasifik, "*Post-Forum Dialogue*" (PFD) ke-28, "*Pacific Islands Forum*" (PIF) di Pohnpei, Federasi Mikronesia.¹

Kemudian posisi strategis tersebut menjadi semakin berarti dengan adanya Sumber Daya Alam yang melimpah di Indonesia. Hal ini ditunjukkan dengan fakta bahwa Indonesia pernah mengalami penjajahan yang dilandasi atas penguasaan kekayaan SDA di Indonesia. Pandangan akan adanya kekayaan alam yang melimpah di Indonesia juga dijelaskan dengan jelas oleh Kwik Kian Gie, Kwik Kian Gie menyatakan bahwa:²

....di Zaman Pemerintahan Kolonial Belanda secara praktis tidak memiliki perindustrian, meskipun memiliki industri manufaktur yang ringan namun nilai tambah yang dimiliki oleh VOC dan kemudian oleh Pemerintah Hindia Belanda adalah kekayaan alam yang tidak dibuat oleh manusia namun merupakan kekayaan yang dikaruniakan untuk bangsa Indonesia berupa air, bumi, udara dan segala kekayaan yang terkandung didalamnya.

¹ <https://kabar24.bisnis.com/read/20160914/19/583810/posisi-strategis-indonesia-di-pasifik-kembali-ditegaskan>, *Posisi strategis Indonesia di Pasifik Kembali Ditegaskan*, Diunduh pada 21 April 2020.

² Kwik Kian Gie, *Nasib Rakyat Indonesia Dalam Era Kemerdekaan*, Gramedia Pustaka Pelajar, Jakarta, hlm. 5

Berdasarkan berbagai pandangan yang ada terlihat jelas bahwa negara Indonesia merupakan negara dengan kekayaan alam melimpah sehingga mampu menciptakan kesejahteraan dan kemakmurn bagi bangsa Indonesia dari generasi ke generasi. Sejarah pada zaman Kolonialisme Hindia Belanda juga menunjukkan betapa sejahteranya negara Indonesia dengan kekayaan SDA yang melimpah. Karena hal tersebut juga mengakibatkan Pemerintah Hindia Belanda yang diawali oleh VOC melakukan segala macam upaya untuk menguasai kekayaan alam Indonesia.

Sejarah di atas menunjukkan bahwa strategisnya posisi Indonesia dan melimpahnya kekayaan SDA di Indonesia selain merupakan karunilai yang tidak ternilai harganya, namun di sisi lain juga merupakan tantangan bagi negara Indonesia sendiri. Berakhirnya kolonialisme klasik di Indonesia telah membuka babak baru lahirnya era disrupsi akibat hadirnya globalisasi ekonomi.

Salah satu dampak positif negara Indonesia sebagai negara kepulauan, ialah kemajuan jalur ekonomi melalui tol laut. Hal ini jelas harus diimbangi juga dengan kemajuan sarana dan pra-sarana distribusi barang melalui laut. Luasan wilayah perairan di Indonesia sebesar dua per tiga kawasan daratan di Indonesia mengakibatkan adanya kebutuhan akan alat transportasi laut yang sebagian besar adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan Pendidikan.³

³<https://media.neliti.com/media/publications/113018-ID-formulasi-kebijakan-sistem-transportasi.pdf>, *Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi Laut*, Diunduh pada 21 April 2020.

Arti penting dari transportasi laut dalam pembangunan ekonomi di negara Indonesia juga didukung dengan pandangan dari Bambang Susanto selaku Wakil Menteri Perhubungan yang menyatakan bahwa “transportasi laut merupakan salah satu urat nadi perekonomian Indonesia. Jika transportasi laut terganggu, maka perekonomian nasional juga terganggu”.⁴

Berbagai penjelasan di atas menunjukkan bahwa transportasi laut memiliki kedudukan penting dalam perputaran roda ekonomi di Indonesia. Hal ini sejalan dengan pandangan Lalu Solihin yang menyatakan bahwa:⁵

Pada 2018 setidaknya ada 11 sektor yang bisa dikembangkan dalam bidang kemaritiman agar mampu menyejahterakan masyarakatnya, antara lain: perikanan budi daya, pariwisata bahari, transportasi laut, bangunan laut, energi sumber daya mineral, hutan pantai, sumber daya non-conventional, pulau kecil, dan industri pengolahan hasil laut. Semua potensi tersebut hampir ada di seluruh wilayah perairan nusantara. Dari 11 sektor tersebut berpotensi menghasilkan US\$1,338 triliun/tahun atau tujuh kali lipat APBN 2016 (Rp. 2.400 triliun = US\$190 miliar) atau 1,3 PDB Nasional saat ini, serta berpotensi menampung 45 juta orang tenaga kerja atau 40% total angkatan kerja Indonesia.

Hal ini jelas menunjukkan bahwa kemajuan transportasi laut telah mampu menghasilkan kemajuan ekonomi rakyat yang sangat besar. Sehingga politik hukum terkait pengaturan transportasi yang mampu mewujudkan sistem transportasi laut yang maju sangat dibutuhkan di Indonesia.

Pada perkembangannya disharmonisasi dan ketidak sinkronan antar kewenangan penegak hukum di wilayah laut dan pantai telah banyak menghambat kemajuan usaha transportasi laut khususnya dalam hal distribusi logistik.

Banyaknya kepentingan lembaga terkait pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai yang saling tumpang tindih telah mengakibatkan tujuan

⁴<http://dephub.go.id/post/read/transportasi-laut-urat-nadi-perekonomian-nasional-60496>, *Transportasi Laut Urat Nadi Perekonomian Nasional*, Diunduh pada 21 April 2020.

⁵ *Loc, cit.*

nasional dalam hal pembangunan ekonomi wilayah laut dan pantai terabaikan. Hal ini sejalan dengan pandangan dari O.C. Kaligis yang menjelaskan bahwa “kendala di perairan masih menumpuk. Termasuk dalam hal peraturan dan kewenangan instansi penegak hukum”.⁶ Ketua Umum DPP INSA Carmelita Hartoto mengatakan industri bahwa:⁷

Pelayaran nasional telah mengalami pertumbuhan yang signifikan, baik dari sisi jumlah armada maupun kapasitas angkut. Tren positif ini tidak lepas dari konsistensi pemerintah menerapkan asas cabotage melalui inpres 5 tahun 2005 yang diperkuat dengan undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Namun pada perkembangannya terdapat berbagai macam hambatan dalam pertumbuhan usaha pelayaran. Salah satu persoalan yang dihadapi pelayaran nasional saat ini, katanya, masih terjadinya tumpang tindih pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut. Saat ini, sedikitnya 18 instansi yang memiliki kewenangan untuk memeriksa ataupun menangkap kapal di tengah laut. Masing-masing instansi berwenang atas dasar peraturan perundangan yang menaunginya. Kondisi ini dapat menyebabkan *high cost* dan waktu yang operasional kapal yang tidak efisien.

Hal tersebut dapat terlihat dalam persoalan perizinan berlayar di Batam. Persatuan pengusaha pelayaran di Batam mengeluhkan pelayaran dari kantor syahbandar pelabuhan Batam. Pasalnya birokrasi di Batam sangat berbelit karena perizinan yang seharusnya bias diselesaikan di tangan Kepala Bidang (Kabid) maupun Kepala Seksi (Kasi) dan bisa langsung digunakan oleh pengusaha ternyata harus melewati persetujuan terlebih dahulu dari Syahbandar atau Kepala Pelabuhan Laut Batam, Bambang Gunawan. Hal ini mengakibatkan kegiatan pengusaha terhambat karena harus menunggu persetujuan dari Bambang dan

⁶ <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004163018-20-82691/tumpang-tindih-aturan-penegakan-hukum-maritim>, *Tumpang Tindih Aturan Pelaksanaan hukum izin pelayaran Maritim*, Diunduh pada 21 April 2020.

⁷ <https://batampos.co.id/2017/12/01/pengusaha-batam-mengeluh-katanya-syahbandar-persulit-usaha/>, *Pengusaha Batam Mengeluh, syahbandar Persulit Usaha*, Diunduh pada 21 April 2020.

mereka mengaku merugi ratusan juta perhari. Ketua Indonesia National Shipowners Association (INSA) Batam, Osman Hasyim menjelaskan bahwa:⁸

Persoalan birokrasi perizinan berlayar ini merupakan masalah lama dan ini sudah keterlalu. Izin yang seharusnya bisa selesai di tangan Kabid atau Kasi dan bisa kami dapatkan malah harus lewat izin dia (Bambang Gunawan) lagi. Jika dia sedang rapat, maka kami harus menunggu sehari atau dua hari. Benar-benar jadi masalah buat kami karena pelayanan publik tak boleh berhenti karena dia sibuk,
Berkaitan dengan perizinan pelayaran, diatur dalam Pasal 27 hingga Pasal 30

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 Tentang Pelayaran.

Pasal 27

Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha.

Pasal 28

- (1) Izin usaha angkutan laut diberikan oleh:
 - a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;
 - b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah provinsi dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau
 - c. Menteri bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antarprovinsi dan internasional.
- (2) Izin usaha angkutan laut pelayaran-rakyat diberikan oleh:
 - a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota; atau
 - b. gubernur yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi, pelabuhan antarprovinsi, dan pelabuhan internasional.
- (3) Izin usaha angkutan sungai dan danau diberikan oleh:
 - a. bupati/walikota sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha; atau
 - b. Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

⁸ *Loc, cit.*

- (4) Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) untuk angkutan sungai dan danau kapal yang dioperasikan wajib memiliki izin trayek yang diberikan oleh:
 - a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani trayek dalam wilayah kabupaten/kota;
 - b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani trayek antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau
 - c. Menteri bagi kapal yang melayani trayek antarprovinsi dan/atau antarnegara.
- (5) Izin usaha angkutan penyeberangan diberikan oleh:
 - a. bupati/walikota sesuai dengan domisili badan usaha; atau
 - b. Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- (6) Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (5) untuk angkutan penyeberangan, kapal yang dioperasikan wajib memiliki persetujuan pengoperasian kapal yang diberikan oleh:
 - a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;
 - b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam provinsi; dan
 - c. Menteri bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarprovinsi dan/atau antarnegara.

Pasal 29

- (1) Untuk mendapatkan izin usaha angkutan laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) badan usaha wajib memiliki kapal berbendera Indonesia dengan ukuran sekurang-kurangnya GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage).
- (2) Orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga negara asing dalam bentuk usaha patungan (joint venture) dengan membentuk perusahaan angkutan laut yang memiliki kapal berbendera Indonesia sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal dengan ukuran GT 5000 (lima ribu Gross Tonnage) dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia.

Pasal 30

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan perizinan angkutan di perairan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Sementara itu perihal kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai pada dasarnya telah dibagi antara kewenangan terkait ketertiban administrative, penjagaan kawasan laut dari pelanggaran atau kejahatan di wilayah yurisdiksi Indonesia, dan kewenangan penyidikan terhadap kasus

tindak pidana di Kawasan laut dan pantai. Adapun kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran secara administratif berada pada kewenangan Syahbandar sebagaimana yang diatur dalam Pasal 207 hingga Pasal 210 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 Tentang Pelayaran.

Pasal 207

- (1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.
- (2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Pasal 208

- (1) Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas:
 - a. mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
 - b. mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
 - c. mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
 - d. mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air;
 - e. mengawasi kegiatan penundaan kapal;
 - f. mengawasi pemanduan;
 - g. mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
 - h. mengawasi pengisian bahan bakar;
 - i. mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
 - j. mengawasi pengerukan dan reklamasi;
 - k. mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
 - l. melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
 - m. memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
 - n. mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.
- (2) Dalam melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 209

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 Syahbandar mempunyai kewenangan:

- a. mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- b. memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- c. menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d. melakukan pemeriksaan kapal;
- e. menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- f. melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g. menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- h. melaksanakan sijil Awak Kapal.

Pasal 210

- (1) Untuk melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) dibentuk kelembagaan Syahbandar.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembentukan kelembagaan Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Sementara berkaitan kewenangan penjagaan Kawasan laut dan pantai berada di bawah kewenangan Penjaga Laut yang dibentuk dan bertanggungjawab kepada Presiden. Adapun terkait Penjaga Pantai Laut diatur dalam Pasal 276 hingga Pasal 281 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018.

Pasal 276

- (1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturanperundang-undangan di laut dan pantai.
- (2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.
- (3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

Pasal 277

- (1) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas:
 - 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 salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;

- e. pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan
 - f. mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.
- (2) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan koordinasi untuk:
- a. merumuskan dan menetapkan kebijakan umum pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut;
 - b. menyusun kebijakan dan standar prosedur operasi pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut secara terpadu;
 - c. kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan Pemerintah di wilayah perairan Indonesia; dan
 - d. memberikan dukungan teknis administrasi di bidang pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut secara terpadu.

Pasal 278

- (1) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk:
- a. melaksanakan patroli laut;
 - b. melakukan pengejaran seketika (hot pursuit);
 - c. memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan
 - d. melakukan penyidikan.
- (2) Dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kewenangan penjaga laut dan pantai diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 279

- (1) Dalam rangka melaksanakan tugasnya penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277 didukung oleh prasarana berupa pangkalan armada penjaga laut dan pantai yang berlokasi di seluruh wilayah Indonesia, dan dapat menggunakan kapal dan pesawat udara yang berstatus sebagai kapal negara atau pesawat udara negara.
- (2) Penjaga laut dan pantai wajib memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pelaksanaan penjagaan dan penegakan hukum di laut oleh penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai identitas penjaga laut dan pantai diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 280

Aparat penjagaan dan penegakan peraturan di bidang pelayaran yang tidak menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 279 ayat (3) dikenakan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kepegawaian.

Pasal 281

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembentukan serta organisasi dan tata kerja penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Sementara berkaitan kewenangan penyidikan dalam hal suatu kasus pidana di wilayah laut dan pantai berada di bawah kewenangan Polisi dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil, hal ini secara jelas dituangkan di dalam Pasal 282 dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018.

Pasal 282

- (1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.
- (2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Pasal 283

- (1) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 282 berwenang melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran.
- (2) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:
 - a. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
 - b. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
 - c. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
 - d. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
 - e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
 - f. memotret dan/atau merekam melalui media audiovisual terhadap orang, barang, kapal atau apa saja yang dapat dijadikan bukti adanya tindak pidana di bidang pelayaran;

- g. memeriksa catatan dan pembukuan yang diwajibkan menurut Undang-Undang ini dan pembukuan lainnya yang terkait dengan tindak pidana pelayaran;
 - h. mengambil sidik jari;
 - i. menggeledah kapal, tempat dan memeriksa barang yang terdapat di dalamnya apabila dicurigai adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
 - j. menyita benda-benda yang diduga keras merupakan barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
 - k. memberikan tanda pengaman dan mengamankan apa saja yang dapat dijadikan sebagai bukti sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
 - l. mendatangkan saksi ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang pelayaran;
 - m. menyuruh berhenti orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran serta memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
 - n. mengadakan penghentian penyidikan; dan o. melakukan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.
- (3) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum melalui pejabat penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Sehingga jelas bahwa kewenangan perizinan secara administratif berada di bawah kewenangan Syahbandar, hal ini menjadi suatu masalah ketika Syahbandar melakukan penyalahgunaan kewenangan dan juga terjadi *overlapping* kewenangan dalam hal penertiban administrasi perizinan pelayaran kapal. Adanya *overlapping* kewenangan dalam hal penertiban administrasi perizinan pelayaran kapal pada dasarnya telah melanggar Pasal 2 dan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018.

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 Tentang Pelayaran berbunyi:

Pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

- m. asas manfaat;
- n. asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- o. asas persaingan sehat;
- p. asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- q. asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- r. asas kepentingan umum;
- s. asas keterpaduan;
- t. asas tegaknya hukum;
- u. asas kemandirian;

- v. asas berwawasan lingkungan hidup;
- w. asas kedaulatan negara; dan
- x. asas kebangsaan.

Lebih lanjut di dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018

Tentang Pelayaran dinyatakan bahwa:

Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

- h. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- i. membina jiwa kebaharian;
- j. menjunjung kedaulatan negara;
- k. menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- l. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- m. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- n. meningkatkan ketahanan nasional.

Pada dasarnya hal tersebut juga mengakibatkan terlanggarnya konsideran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 yang menyatakan bahwa, menimbang :

- g. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang;
- h. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;
- i. bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
- j. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;

- k. bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- l. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Pelayaran.

Hal tersebut juga jelas telah mengakibatkan pelanggaran terhadap amanat Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum”, Hal ini juga jelas bertentangan dengan Alinea Keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menghendaki terwujudnya Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional. Hal ini jelas juga bertentangan dengan Sila Pertama Pancasila yang menghendaki adanya keseimbangan hidup di dunia, serta Sila Kedua Pancasila yang menghendaki adanya penghargaan atas hak asasi manusia, serta Sila Kelima yang menghendaki terwujudnya keadilan social bagi seluruh golongan masyarakat Indonesia. Pada dasarnya keadilan erat dengan dengan pemenuhan hak secara merata dan tidak tebang pilih, selain itu hak juga meliputi dalam hal ini ialah hak pada segi nilai ekonomis, yang juga memuat nilai Ketuhanan yang menagamatkan keseimbangan dalam mewujudkan nilai kemanusiaan dan keadilan sosial bagi seluruh golongan masyarakat melalui demokrasi yang bertumpu pada aspirasi dan kebutuhan masyarakat Indonesia dengan tetap berpegangan pada nilai kearifan lokal yang lahir dan tumbuh di Indonesia. Hal ini tidak hanya diharapkan terwujud dalam formulasi politik hukum yang ada namun juga harus mampu terwujud dalam peradilan terkait persoalan izin pelayaran kapal sebagai penjabaran dari irah-irah putusan peradilan

yang menyatakan Demi Keadilan dan Berdasarkan Ketuhanan.⁹ Sejalan dengan pembaharuan hukum tersebut Sri Endah menyatakan bahwa:¹⁰

Sekiranya yang dicita-citakan oleh hukum nasional adalah sistem hukum Pancasila, maka sepatutnyalah dikaji dan dikembangkan hukum yang mengandung nilai-nilai Pancasila artinya hukum yang berorientasi pada nilai Ketuhanan Yang Maha Esa, hukum pidana yang berorientasi pada nilai Kemanusiaan Yang Adil Dan Beradab, hukum pidana yang berlandaskan pada nilai Persatuan, dan hukum pidana yang dijiwai oleh nilai Kerakyatan Yang Dipimpin Oleh Hikmat Kebijaksanaan Dalam Permusyawaratan/Perwakilan dan nilai Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia.

Berdasarkan berbagai macam penjelasan di atas terlihat jelas bahwa perlu kiranya dilakukan pembahasan lebih dalam terkait “**Rekonstruksi Sistem Kewenangan Pelaksanaan hukum izin pelayaran Terhadap Pelanggaran Perizinan Operasional Kapal Yang Berbasis Nilai Keadilan**”.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan berbagai macam penjelasan yang ada maka dapatlah disimpulkan persoalan-persoalan yang akan dibahas dalam disertasi ini ialah:

1. Bagaimanakah sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal saat ini?
2. Mengapa sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal saat ini belum berkeadilan?
3. Bagaimanakah rekonstruksi sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal yang mampu mewujudkan keadilan?

⁹ Gunarto, Ansharullah Ida, Jelly Leviza, *The 2nd Proceeding, Indonesia Clean of Corruption in 2020, Comparative Law System of Procurement of Goods and Services around Countries in Asia, Australia and Europe*, UNISSULA Press, Semarang, 2016.

¹⁰ Sri Endah Wahyuningsih, *Prinsip-Prinsip Individualisasi Pidana Dalam Hukum Pidana Islam Dan Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia*, UNDIP, Semarang, 2013, hlm. 68.

3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan berbagai macam penjelasan persoalan disertasi sebagaimana telah dijelaskan di atas sebelumnya, adapun tujuan penelitian disertasi ini ialah:

- a. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal saat ini;
- b. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis kelemahan-kelemahan dari sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal saat ini yang membuat pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal saat ini belum mampu berkeadilan;
- c. Penelitian ini bertujuan untuk merekonstruksi sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran perizinan operasional kapal yang berkeadilan bermartabat.

4. Manfaat Penelitian

4.1. Secara Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan penelitian bermanfaat bagi :

- a. Pembentuk undang-undang yaitu DPR dan Pemerintah dalam penyempurnaan ketentuan terkait pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran izin operasional kapal.
- b. Pemerintah dalam pembentukan Peraturan Pemerintah tentang pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran izin operasional kapal.

4.2. Secara Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan penelitian bermanfaat bagi :

- a. Menteri Perhubungan dalam penyusunan Keputusan Menteri Perhubungan tentang pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran izin operasional kapal.
- b. Memberikan masukan kepada lembaga negara yang diberi wewenang oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran untuk pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelanggaran izin operasional kapal.

5. Kerangka Konseptual, Kerangka Teoritik, Dan Kerangka Pemikiran

5.1. Kerangka Konseptual

5.1.1. Pengertian Rekonstruksi

Rekonstruksi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berasal dari kata 'konstruksi' yang berarti pembangunan yang kemudian di tambah imbuhan 're' pada kata konstruksi menjadi 'rekonstruksi' yang berarti pengembalian seperti semula.¹¹ Kemudian dalam Black Law Dictionary dinyatakan bahwa "*reconstruction is the act or process of rebuilding, recreating, or reorganizing something*".¹²

B.N. Marbun dalam Kamus Politik mengartikan rekonstruksi adalah pengembalian sesuatu ketempatnya yang semula, penyusunan

¹¹ Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2005, hlm. 942, Diakses pada 21 april 2020.

¹² Bryan A.Garner, *Black' Law Dictionary*, West Group, ST. Paul Minn, 1999, hlm. 1278.

atau penggambaran kembali dari bahan-bahan yang ada dan disusun kembali sebagaimana adanya atau kejadian semula.¹³

Menurut Kamus Thesaurus rekonstruksi (*reconstruction*) memiliki makna *rebuilding, reform, restoration, remake, remodeling, regeneration, renovation, reorganization, re-creation*.¹⁴

Sehingga jelas bahwa rekontruksi adalah upaya menyusun kembali suatu bangunan atau konsep yang telah ada dengan tujuan untuk memperbaiki dan menyempurnakan bangunan atau konsep pemikiran yang telah ada.

5.1.2. Pengertian Kewenangan

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, kata wewenang disamakan dengan kata kewenangan, yang diartikan sebagai hak dan kekuasaan untuk bertindak, kekuasaan membuat keputusan, memerintah dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang/badan lain.¹⁵

Philipus M. Hadjon, dalam tulisannya tentang wewenang mengemukakan bahwa "Istilah wewenang disejajarkan dengan istilah "*bevoegdheid*" dalam istilah hukum Belanda. Kedua istilah ini terdapat sedikit perbedaan yang teletak pada karakter hukumnya, yaitu istilah "*bevoegdheid*" digunakan baik dalam konsep hukum publik

¹³ B.N. Marbun, *Kamus Politik*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1996, hlm. 469.

¹⁴ <http://www.thefreedictionary.com>, *Collins Thesaurus of the English Language-Complete and Unabridged 2nd Edition*, Diakses 21 April 2020.

¹⁵ Kamal Hidjaz. 2010. *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia*. Makasar : Pustaka Refleksi. hlm. 35.

maupun dalam konsep hukum privat, sementara istilah wewenang atau kewenangan selalu digunakan dalam konsep hukum publik.¹⁶

Selanjutnya H. D Stout, sebagaimana dikonstantir oleh Ridwan H.R, menyebutkan bahwa :

Bevoedheid is een begrip uit bestuurlijke organisatierecht, watkan worden omschreven als het geheel van regels dat betrekking heeft op de verkrijging en uitoefening van bestuursrechtelijke bevoegheden door publiekrechtelijke rechtssubjecten inhetnbestuursrechtelijke rechtsverkeer (Wewenang merupakan pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan atura-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik)¹⁷

Sebagai konsep hukum publik, wewenang (*bevoegdheid*) dideskripsikan sebagai kekuasaan hukum (*rechsmacht*), dimana konsep tersebut diatas, berhubungan pula dalam pembentukan *besluit* (keputusan pemerintahan) yang harus didasarkan atas suatu wewenang.¹⁸

Dengan kata lain, keputusan pemerintahan oleh organ yang berwenang harus didasarkan pada wewenang yang secara jelas telah diatur, dimana wewenang tersebut telah ditetapkan dalam aturan hukum yang terlebih dulu ada. Sebagaimana pendapat F.P.C.L. Tonnaer, menyatakan bahwa :

Overheidsbevoegdheid wordt in dit verband opgevat als het vermogen om positiefrecht vast te stellen n aldus rechtsbetrekking tussen burgers onderling en tussen overheid en te scheppen. (Kewenangan pemerintah dalam kaitan ini dianggap sebagai

¹⁶PhilipusM. Hadjon, (I) 1997. *Pengkajian Ilmu Hukum*, Makalah Pelatihan Metode Penelitian Hukum Normatif, Surabaya : Universitas Airlangga. hlm 1

¹⁷Ridwan HR, 2002. *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, hlm.101

¹⁸Philipus M Hadjon , *Loc. Cit*,

kemampuan untuk melaksanakan hukum positif, dan dengan begitu, dapat dirincikan hubungan hukum antara pemerintah dengan warga negara).¹⁹

Menurut H.D Stout, wewenang adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai seluruh aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang-wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik didalam hubungan hukum publik.²⁰

Menurut Bagir Manan wewenang dalam bahasa hukum tidak sama dengan kekuasaan. Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat dan tidak berbuat. Wewenang sekaligus berarti hak dan kewajiban.²¹

Kewenangan adalah merupakan hak menggunakan wewenang yang dimiliki seorang pejabat atau institusi menurut ketentuan yang berlaku, dengan demikian kewenangan juga menyangkut kompetensi tindakan hukum yang dapat dilakukan menurut kaedah-kaedah formal, jadi kewenangan merupakan kekuasaan formal yang dimiliki oleh pejabat atau institusi. Kewenangan memiliki kedudukan yang penting dalam kajian hukum tata negara dan hukum administrasi negara. Begitu pentingnya kedudukan kewenangan ini, sehingga F.A.M. Stroink dan J.G. Steenbeek menyebut sebagai konsep inti dalam hukum tata negara dan hukum administrasi negara.²²

¹⁹Ridwan HR. 2013. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada. hlm. 1

²⁰ *Loc, cit.*

²¹ Nurmayani. 2009. *Hukum Administrasi Daerah*. Bandar Lampung : Universitas Lampung. hlm 26.

²²Ridwan HR. *Op.Cit.* hlm. 99.

Berbagai pengertian mengenai wewenang sebagaimana dikemukakan diatas, walaupun dirumuskan dalam bahasa yang berbeda, namun mengandung pengertian bahwa wewenang itu memberikan dasar hukum untuk bertindak dan mengambil keputusan tertentu berdasarkan wewenang yang diberikan atau melekat padanya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa kewenangan itu haruslah jelas diatur secara jelas dan ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, sebagaimana dikemukakan oleh Philipus M. Hadjon yakni, bahwa :

...minimal dasar kewenangan harus ditemukan dalam suatu undang-undang, apabila penguasa ingin meletakkan kewajiban-kewajiban di atas para warga masyarakat. Dengan demikian di dalamnya terdapat suatu legitimasi yang demokratis. Melalui undang-undang, parlemen sebagai pembentuk undang-undang yang mewakili rakyat pemilihnya ikut menentukan kewajiban-kewajiban apa yang pantas bagi warga masyarakat. Dari sini, atribusi dan delegasi kewenangan harus didasarkan undang-undang formal, setidaknya apabila keputusan itu meletakkan kewajiban-kewajiban pada masyarakat.²³

Dalam kajian hukum administrasi, mengetahui sumber dan cara memperoleh wewenang organ pemerintahan ini penting, karena berkenaan dengan pertanggungjawaban hukum (*rechtelijke verantwoording*) dalam penggunaan wewenang tersebut, seiring dengan salah satu prinsip dalam negara hukum; ”*geen bevoegheid zonder verantwoordelijkheid* atau *there is no authority without*

²³Philipus M. Hadjon, (II) 2002. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia* Introduction to Indonesian Administrative Law, Yogyakarta : Gadjah Mada University Press, hlm 130

responsibility” (tidak ada kewenangan tanpa pertanggungjawaban)”²⁴

Sumber kewenangan dapat dilihat pada konstitusi setiap negara yang memberi suatu legitimasi kepada badan-badan publik untuk dapat melakukan fungsinya.²⁵ Perwujudan dari fungsi pemerintahan sebagaimana dikemukakan diatas, itu nampak pada tindakan pemerintahan (*besturrshandelingen*) yang dalam banyak hal merupakan wujud dari tindakan yang dilakukan oleh organ-organ maupun badan pemerintahan.

Dalam melaksanakan fungsinya (terutama berkaitan dengan wewenang pemerintahan), Pemerintah mendapatkan kekuasaan atau kewenangan itu bersumber dari kekuasaan yang diberikan oleh undang-undang. H.D. van WijkWillem Konijnenbelt, menyatakan bahwa : “*Wetmatigheid van bestuur: de uitvoerende mach bezit uitsluitend die bevoegdheden welke haar uitdrukkelijk door de Grondwet of door een andere wet zijn toegekend*”.(Pemerintahan menurut undang-undang: pemerintah mendapatkan kekuasaan yang diberikan kepadanya oleh undang-undang atau Undang-Undang Dasar).²⁶ Dalam kepustakaan hukum administrasi terdapat tiga cara utama memperoleh wewenang pemerintahan, yaitu atribusi, delegasi

²⁴Ridwan HR, *Op Cit*, hlm.108

²⁵Tatiek Sri Djatmiati, 2004. *Prinsip Izin Usaha Industri di Indonesia*, Disertasi, Surabaya : Program Pascasarjana Universitas Airlangga, hlm 60.

²⁶Sutarman.2007. *Kerjasama Antar Daerah Dalam Pelayanan Perizinan Dan Pelaksanaan hukum izin pelayaran Penangkapan Ikan Di Wilayah Laut*, Disertasi. Surabaya : Program Pascasarjana Universitas Airlangga. hlm. 112

dan mandat.²⁷ Mengenai atribusi, delegasi, dan mandat dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. Atribusi

Attributie; toekenning van en bestuursbevoegheid door een wetgever aan een bestuursorgaan, (atribusi adalah pemberian wewenang pemerintahan oleh pembuat undang-undang kepada organ pemerintahan).²⁸

Atribusi dikatakan sebagai cara normal untuk memperoleh wewenang pemerintahan. Juga dikatakan bahwa atribusi juga merupakan wewenang untuk membuat keputusan (*besluit*). Rumusan lain mengatakan bahwa atribusi merupakan pembentukan wewenang tertentu dan pemberiannya kepada organ tertentu. Yang dapat membentuk wewenang adalah organ yang berwenang berdasarkan peraturan perundang-undangan. Pembentukan wewenang dan distribusi wewenang utamanya ditetapkan dalam Undang-Undang Dasar. Pembentukan wewenang pemerintahan didasarkan pada wewenang yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.²⁹

b. Delegasi

Delegatie; overdracht van een bevoegheid van het ene bestuursorgaan aan een ander, (delegasi adalah pelimpahan wewenang pemerintahan dari suatu organ pemerintahan kepada

²⁷Philipus M. Hadjon, *op, cit*, hlm. 2

²⁸Ridwan HR, *op, cit*, hlm. 104-105

²⁹Philipus M Hadjon, *op, cit*.

organ pemerintahan lainnya).³⁰Delegasi diartikan sebagai penyerahan wewenang (untuk membuat “*besluit*”) oleh pejabat pemerintahan (pejabat tun) kepada pihak lain dan wewenang tersebut menjadi tanggung jawab pihak lain tersebut³¹

c. Mandat

Mandat *een bestuursorgaan laat zinj bevoegheid names hem uitoefeen door een ander*, (mandat terjadi ketika organ pemerinatahan mengizinkan kewenangannya dijalankan oleh organ lain atas namanya) Mandat merupakan suatu pelimpahan wewenang kepada bawahan. Pelimpahan itu bermaksud memberi wewenang kepada bawahan untuk membuat keputusan a.n pejabat tun yang memberi mandat. Keputusan itu merupakan keputusan pejabat tun yang memberi mandat. Dengan demikian tanggung gugat dan tanggung jawab tetap pada pemberi mandat. Untuk mandat tidak perlu ada ketentuan perundang-undangan.³² Mengenai rumusan pengertian dari mandat, Philipus M. Hadjon menjelaskan bahwa :

Kewenangan membuat keputusan hanya dapat diperoleh dengan dua cara, yaitu atribusi atau delegasi. Oleh karena mandat merupakan suatu pelimpahan wewenang kepada bawahan. Pelimpahan ini bermaksud memberi wewenang kepada bawahan untuk membuat keputusan a.n. pejabat tun yang memberi mandat. Keputusan itu merupakan keputusan pejabat tun yang memberi mandat. Dengan demikian tanggung jawab dan tanggung gugat tetap pada pemberi mandat. Untuk mandat tidak perlu ada ketentuan peraturan perundang-undangan yang melandasinya

³⁰Ridwan HR. *op, cit.*

³¹*Loc, cit.*

³²*Loc, cit.*

karena mandat merupakan hal rutin dalam hubungan intim-hirarkis organisasi pemerintahan.³³

Untuk memperjelas kriteria delegasi yang dimaksud, Ten Berge menyatakan bahwa syarat-syarat delegasi antara lain:

- 1) Delegasi harus definitif, artinya delegans tidak dapat lagi menggunakan sendiri wewenang yang telah dilimpahkan itu.
- 2) Delegasi harus berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan, artinya delegasi hanya dimungkinkan kalau ada ketentuan untuk itu dalam peraturan perundang-undangan.
- 3) Delegasi tidak kepada bawahan, artinya dalam hubungan hirarki kepegawaian tidak diperkenankan adanya delegasi.
- 4) Kewajiban memberi keterangan (penjelasan), artinya delegans berwenang untuk meminta penjelasan tentang pelaksanaan wewenang tersebut.
- 5) Peraturan kebijakan (*beleidsregel*), artinya delegans memberikan instruksi (petunjuk) tentang penggunaan wewenang tersebut.³⁴

Mengenai perbedaan antara delegasi dan mandat, Philipus M. Hadjon menyatakan sebagai berikut:”Dalam kepustakaan digunakan istilah dekonsentrasi, yaitu kemungkinan terjadinya pemberian wewenang dalam hubungan kepada bawahan. Dekonsentrasi diartikan sebagai atribusi wewenang kepada para pegawai (bawahan). Tujuan diadakannya dekonsentrasi ialah :

³³Philipus M. Hadjon 1994. *Fungsi Normatif Hukum Administrasi Dalam Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih*, Pidato Peresmian Penerimaan Jabatan Guru Besar Dalam Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga. Surabaya : Fakultas Hukum Universitas Airlangga, hlm. 7

³⁴Philipus M Hadjon (I) , *Op Cit*, hlm. 5

- 1) Adanya sejumlah besar permohonan keputusan dan dibutuhkan keahlian khusus dalam pembuatan keputusan;
- 2) Kebutuhan akan pelaksanaan hukum izin pelayaran dan pengawasan;
- 3) Kebutuhan koordinasi”³⁵

Ruang lingkup legalitas tindak pemerintahan meliputi wewenang, prosedur, dan substansi. Wewenang dan substansi merupakan landasan bagi legalitas formal. Tidak terpenuhinya tiga komponen legalitas tersebut mengakibatkan cacat yuridis suatu tindak pemerintahan. Cacat yuridis menyangkut wewenang, prosedur dan substansi. Setiap tindak pemerintahan diisyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah. Kewenangan itu diperoleh melalui tiga sumber, yaitu: atribusi, delegasi dan mandat. Kewenangan atribusi lazimnya digariskan melalui pembagian kekuasaan negara oleh Undang-Undang Dasar atau ditetapkan oleh Undang-Undang, kewenangan delegasi dan mandat adalah kewenangan yang berasal dari pelimpahan.

Asas umum prosedur bertumpu atas tiga landasan utama hukum administrasi, yaitu: asas negara hukum, asas demokrasi dan asas instrumental. Asas negara hukum dalam prosedur utamanya berkaitan dengan perlindungan hak-hak dasar, misalnya hak untuk tidak menyerahkan dokumen yang sifatnya *privacy*, hak untuk tidak menyebutkan namanya atau identitas lainnya sehubungan dengan

³⁵*Ibid*, hlm. 7

keberatan yang diajukan terhadap suatu permohonan pihak lain atau atas suatu rancangan tindak pemerintahan. Asas demokrasi dalam prosedur berkenaan dengan asas keterbukaan dalam penyelenggaraan pemerintahan. Asas keterbukaan mewajibkan pemerintah untuk secara aktif memberikan informasi kepada masyarakat tentang suatu permohonan atau suatu rencana tindak pemerintahan dan mewajibkan untuk memberikan penjelasan kepada masyarakat atas hal yang diminta. Keterbukaan pemerintahan memungkinkan peranserta masyarakat dalam pengambilan keputusan. Untuk itu dibutuhkan suatu sarana peranserta misalnya: sarana keberatan, sarana dengar pendapat, komisi pertimbangan (penasihatian) dan lain-lain. Disamping itu asas keterbukaan mewajibkan pemerintah untuk mengumumkan setiap keputusan pemerintahan.

Asas instrumental meliputi asas efisiensi (*doelmatigheid*: daya guna) dan asas efektivitas (*doeltreffendheid*: hasil guna). Dewasa ini mungkin masih banyak prosedur di bidang pemerintahan di Indonesia yang masih belum berdaya guna dan berhasil guna. Dalam hubungan itu deregulasi di bidang pemerintahan khususnya menyangkut prosedur pemerintahan masih sangat dibutuhkan.

Kekuasaan pemerintahan yang berisi wewenang pengaturan dan pengendalian kehidupan masyarakat, dibatasi secara substansial. Aspek substansial menyangkut “apa” dan “untuk apa”. Cacat substansial menyangkut “apa” merupakan tindakan sewenang-

wenang; cacat substansial menyangkut “untuk apa” merupakan tindakan penyalahgunaan wewenang.

5.1.3. Pengertian Pelaksanaan hukum izin pelayaran

Pelaksanaan hukum izin pelayaran merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi pelaksanaan hukum izin pelayaran pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide.

Pelaksanaan hukum izin pelayaran adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Pelaksanaan hukum izin pelayaran merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan. Pelaksanaan hukum izin pelayaran merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.³⁶

Joseph Goldstein membedakan pelaksanaan hukum izin pelayaran pidana menjadi 3 bagian yaitu:³⁷

- a. *Total enforcement*, yakni ruang lingkup pelaksanaan hukum izin pelayaran pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif (*substantive law of crime*). Pelaksanaan hukum izin pelayaran pidana secara total ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara

³⁶ Dellyana, Shant. 1988, *Konsep Pelaksanaan hukum izin pelayaran*. Yogyakarta: Liberty hal 37
³⁷ *Ibid*, hlm. 39.

pidana yang antara lain mencakup aturanaturan penangkapan, penahanan, penggeledahan, penyitaan dan pemeriksaan pendahuluan. Disamping itu mungkin terjadi hukum pidana substantif sendiri memberikan batasan-batasan. Misalnya dibutuhkan aduan terlebih dahulu sebagai syarat penuntutan pada delik-delik aduan (*klacht delicten*). Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut sebagai *area of no enforcement*.

- b. *Full enforcement*, setelah ruang lingkup pelaksanaan hukum izin pelayaran pidana yang bersifat total tersebut dikurangi *area of no enforcement* dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran ini para penegak hukum diharapkan pelaksanaan hukum izin pelayaran secara maksimal.
- c. *Actual enforcement*, menurut Joseph Goldstein *full enforcement* ini dianggap *not a realistic expectation*, sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat investigasi, dana dan sebagainya, yang kesemuanya mengakibatkan keharusan dilakukannya *discretion* dan sisanya inilah yang disebut dengan *actual enforcement*.

Sebagai suatu proses yang bersifat sistemik, maka pelaksanaan hukum izin pelayaran pidana menampakkan diri sebagai penerapan hukum pidana (*criminal law application*) yang melibatkan pelbagai sub sistem struktural berupa aparat kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan masyarakat. Termasuk didalamnya tentu saja lembaga

penasehat hukum. Dalam hal ini penerapan hukum haruslah dipandang dari 3 dimensi:

- a. penerapan hukum dipandang sebagai sistem normatif (*normative system*) yaitu penerapan keseluruhan aturan hukum yang menggambarkan nilai-nilai sosial yang didukung oleh sanksi pidana.
- b. penerapan hukum dipandang sebagai sistem administratif (*administrative system*) yang mencakup interaksi antara pelbagai aparaturnya penegak hukum yang merupakan sub sistem peradilan diatas.
- c. penerapan hukum pidana merupakan sistem sosial (*social system*), dalam arti bahwa dalam mendefinisikan tindak pidana harus pula diperhitungkan pelbagai perspektif pemikiran yang ada dalam lapisan masyarakat.

5.1.4. Pengertian Sistem

Secara umum, Sistem adalah suatu kumpulan objek atau unsur-unsur atau bagian-bagian yang memiliki arti berbeda-beda yang saling memiliki hubungan, saling berkerjasama dan saling memengaruhi satu sama lain serta memiliki keterikatan pada rencana atau plane yang sama dalam mencapai suatu tujuan tertentu pada lingkungan yang kompleks. Secara terminologi, sistem dipakai dalam berbagai macam cara yang luas sehingga sangat sulit untuk mendefinisikan atau mengartikannya sebagai suatu pernyataan yang merangkum seluruh penggunaannya dan yang cukup ringkas untuk dapat memenuhi apa

yang menjadi maksudnya. Hal tersebut disebabkan bahwa pengertian sistem itu bergantung dari latar belakang mengenai cara pandang orang yang mencoba untuk mendefinisikannya. Semisal, menurut hukum bahwa Sistem dipandang sebagai suatu kumpulan aturan-aturan yang membatasi, baik dari kapasitas sistem itu sendiri maupun lingkungan dimana sistem itu sedang berada untuk memberikan jaminan keadilan dan keserasian.³⁸ Sementara pengertian Sistem Menurut para ahli ialah:³⁹

- a. Pengertian Sistem menurut Arifin Rahman Arifin rahman mengatakan bahwa Sistem dalam kamus *Webster New Collegiate Dictionary* menyatakan bahwa kata “syn” dan “Histanai” berasal dari bahasa Yunani, artinya menempatkan bersama. Sehingga menurut Arifin Rahman bahwa Pengertian Sistem adalah sekumpulan beberapa pendapat (*Collection of opinions*), prinsip-prinsip, dan lain-lain yang telah membentuk satu kesatuan yang saling berhubungan antar satu sama lain.
- b. Pengertian Sistem Menurut Ludwig Von Bertalanffy Ludwig Von Bertalanffy menyatakan bahwa pengertian sistem adalah suatu kumpulan unsur yang berada pada kondisi yang saling berinteraksi.
- c. Pengertian sistem menurut R. Fagen dan A.Hall Fagen Dan A. HALL menyatakan bahwa pengertian sistem adalah suatu

³⁸ Ridho Saputra, Pengembangan Sistem Rental Kamera Online, Jurnal Pengembangan Teknologi Informasi dan Ilmu komputer Vol.2 No.6 (Juni,2018), hlm. 2221-2226.

³⁹ *Loc, cit.*

kumpulan objek yang meliputi hubungan antara objek tersebut atau *Understanding of the system is a set of objects, which includes the relationship between the object*, serta hubungan antara sifat yang mereka punya (*the relationship between their properties*).

5.1.5. Pengertian Pelanggaran Hukum

Menurut Andi Hamzah menyatakan bahwa pembagian delik atas Kejahatan dan Pelanggaran di dalam WvS Belanda 1886 dan WvS (KUHP) Indonesia 1918 itu menimbulkan perbedaan secara teoritis. Kejahatan sering disebut sebagai delik hukum, artinya sebelum hal itu diatur dalam undang-undang, sudah dipandang sebagai seharusnya dipidana, sedangkan Pelanggaran sering disebut sebagai delik undang-undang, artinya dipandang sebagai delik karena tercantum dalam undang-undang.⁴⁰ Lebih lanjut Andi Hamzah menjelaskan bahwa mengenai jenis pidana, tidak ada perbedaan mendasar antara Kejahatan dan Pelanggaran. Hanya pada Pelanggaran tidak pernah diancam pidana.⁴¹

Lamintang, dalam bukunya dasar-dasar hukum pidana di Indonesia menyatakan bahwa Orang pada umumnya baru mengetahui bahwa tindakan tersebut merupakan pelanggaran yang bersifat

⁴⁰ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana (Edisi Revisi)*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm.106

⁴¹ *Loc. cit.*

melawan hukum sehingga dapat dihukum yaitu setelah tindakan tersebut dinyatakan dilarang dalam undang-undang.⁴²

5.1.6. Pengertian Izin Operasional Kapal

SIUPAL adalah kepanjangan dari Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut yang merupakan sebuah surat izin yang nantinya diberikan kepada perusahaan pelayaran. Tujuannya adalah untuk memberikan nyaman dalam berbisnis, karena pada dasarnya semua kegiatan usaha baik dalam skala kecil maupun skala besar haruslah memiliki surat izin perusahaan agar dapat beroperasi dengan baik sesuai dengan peraturan yang berlaku dan juga dapat mengurangi hal-hal yang tidak diinginkan. Perusahaan Pelayaran atau perusahaan angkutan laut sangat wajib memiliki SIUPAL setelah dapat memenuhi persyaratan serta modal minimum dasar yang dimiliki oleh perusahaan. SIUPAL wajib dimiliki karena sebagai dasar untuk ketertiban perizinan dalam berbisnis di wilayah maritim negara Indonesia dengan baik. Selain itu manfaat dari SIUPAL ini yaitu dapat memudahkan perusahaan pelayaran karena dapat dijadikan sebagai jaminan apabila hendak meminjam modal kepada bank. Perusahaan angkutan laut nasional adalah merupakan perusahaan angkutan laut yang dibuat berdasarkan hukum di Indonesia. Serta dapat melakukan kegiatan angkutan laut baik di wilayah perairan maupun dari dan juga ke pelabuhan luar negeri.⁴³

5.2. Kerangka Teoritik

⁴² Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hlm. 210.

⁴³<https://dunianotaris.com/bagaimana-cara-membuat-izin-usaha-perusahaan-angkutan-laut-siupal.php>, *Bagaimana Cara Membuat SIUPAL*, Diakses pada 21 April 2020.

5.2.1. Teori Keadilan Sebagai Grand Theory

Teori keadilan dalam disertasi ini menggunakan teori keadilan John Rawls. John Rawls menegaskan bahwa maka program penegakan keadilan yang berdimensi kerakyatan haruslah memperhatikan dua prinsip keadilan, yaitu, pertama, memberi hak dan kesempatan yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas seluas kebebasan yang sama bagi setiap orang. Kedua, mampu mengatur kembali kesenjangan sosial ekonomi yang terjadi sehingga dapat memberi keuntungan yang bersifat timbal balik (*reciprocal benefits*) bagi setiap orang, baik mereka yang berasal dari kelompok beruntung maupun tidak beruntung.⁴⁴

Prinsip perbedaan menuntut diaturnya struktur dasar masyarakat sedemikian rupa sehingga kesenjangan prospek mendapat hal-hal utama kesejahteraan, pendapatan, otoritas diperuntukkan bagi keuntungan orang-orang yang paling kurang beruntung. Ini berarti keadilan sosial harus diperjuangkan untuk dua hal: Pertama, melakukan koreksi dan perbaikan terhadap kondisi ketimpangan yang dialami kaum lemah dengan menghadirkan institusi-institusi sosial, ekonomi, dan politik yang memberdayakan. Kedua, setiap aturan harus memosisikan diri sebagai pemandu untuk mengembangkan kebijakan-kebijakan untuk mengoreksi ketidak-adilan yang dialami kaum lemah

⁴⁴ John Rawls, *A Theory of Justice*, London: Oxford University press, 1973, yang sudah diterjemahkan dalam Bahasa Indonesia oleh Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, *Teori Keadilan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006.

yang terlibat konflik. Teori digunakan untuk menganalisis konsep keadilan pada persoalan yang hendak dibahas dalam disertasi ini.

5.2.2. Teori Sistem Hukum Sebagai Middle Ranged Theory

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa hukum itu terdiri dari komponen struktur, substansi dan kultur.⁴⁵

- a) Komponen struktur yaitu kelembagaan yang diciptakan oleh sistem hukum itu dengan berbagai macam fungsi dalam rangka mendukung bekerjanya sistem tersebut. Komponen ini dimungkinkan melihat bagaimana sistem hukum itu memberikan pelayanan terhadap penggarapan bahan-bahan hukum secara teratur.
- b) Komponen substantif, yaitu sebagai output dari sistem hukum, berupa peraturan-peraturan, keputusan-keputusan yang digunakan baik oleh pihak yang mengatur maupun yang diatur.
- c) Komponen kultur, yaitu terdiri dari nilai-nilai, sikap-sikap, persepsi, *custom*, *ways of doing*, *ways of thinking*, *opinion* yang mempengaruhi bekerjanya hukum oleh Lawrence M. Friedman disebut sebagai kultur hukum. Kultur hukum inilah yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan antara peraturan hukum dengan tingkah laku hukum seluruh warga masyarakat.

Teori ini digunakan untuk menganalisis kelemahan-kelemahan yang terdapat dalam pelaksanaan system kewenangan pelaksanaan

⁴⁵ Esmi Warassih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011), hlm. 28.

hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal saat ini.

5.2.3. Teori Birokrasi Hukum Sebagai Applied Theory

Max Weber menciptakan model tipe ideal birokrasi yang menjelaskan bahwa suatu birokrasi atau administrasi mempunyai suatu bentuk yang pasti dimana semua fungsi dijalankan dalam cara-cara yang rasional. Tipe ideal itu menurutnya bisa dipergunakan untuk membandingkan birokrasi antara organisasi yang satu dengan organisasi yang lain.⁴⁶ Menurut Max Weber bahwa tipe ideal birokrasi yang rasional tersebut dilakukan dalam cara-cara sebagai berikut:⁴⁷

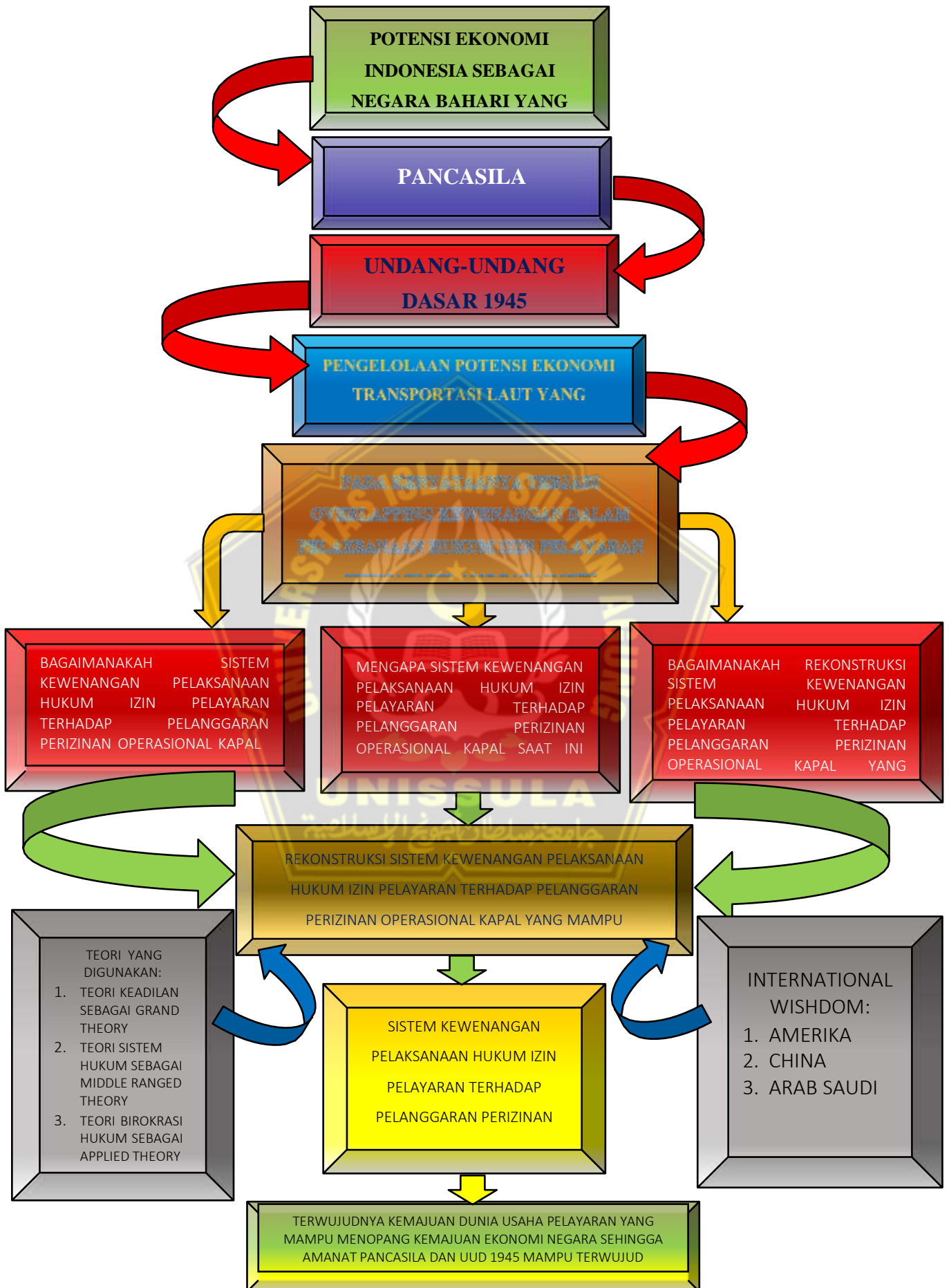
- a. Individu pejabat secara personal bebas, akan tetapi dibatasi oleh jabatannya manakala ia menjalankan tugas-tugas atau kepentingan individual dalam jabatannya. Pejabat tidak bebas menggunakan jabatannya untuk keperluan dan kepentingan pribadinya termasuk keluarganya.
- b. Jabatan-jabatan itu disusun dalam tingkatan hierarki dari atas ke bawah dan ke samping. Konsekuensinya ada jabatan atasan dan bawahan, dan ada pula yang menyandang kekuasaan lebih besar dan ada yang lebih kecil.
- c. Tugas dan fungsi masing-masing jabatan dalam hierarki itu secara spesifik berbeda satu sama lainnya.

⁴⁶ Agus Pramusinto dan Erwan Agus Purwanto, *Reformasi Birokrasi, Kepemimpinan, dan Pelayanan Publik*, Gava Media, Yogyakarta, 2009, hlm.110.

⁴⁷ Miftah Thoha, *Perspektif Perilaku Birokrasi*, Rajawali Press, Jakarta, 1991. hlm.75.

- d. Keempat, setiap pejabat mempunyai kontrak jabatan yang harus dijalankan. Uraian tugas (*job description*) masing-masing pejabat merupakan domain yang menjadi wewenang dan tanggung jawab yang harus dijalankan sesuai dengan kontrak.
- e. Setiap pejabat diseleksi atas dasar kualifikasi profesionalitasnya, idealnya hal tersebut dilakukan melalui ujian yang kompetitif.
- f. Setiap pejabat mempunyai gaji termasuk hak untuk menerima pensiun sesuai dengan tingkatan hierarki jabatan yang disandangnya. Setiap pejabat bisa memutuskan untuk keluar dari pekerjaannya dan jabatannya sesuai dengan keinginannya dan kontraknya bisa diakhiri dalam keadaan tertentu.
- g. Terdapat struktur pengembangan karier yang jelas dengan promosi berdasarkan senioritas dan merit sesuai dengan pertimbangan yang obyektif.
- h. Setiap pejabat sama sekali tidak dibenarkan menjalankan jabatannya dan resources instansinya untuk kepentingan pribadi dan keluarganya.
- i. setiap pejabat berada di bawah pengendalian dan pengawasan suatu sistem yang dijalankan secara disiplin.

5.3. Kerangka Pemikiran



6. Metode Penelitian

6.1. Paradigma Penelitian

Paradigma penelitian yang digunakan adalah paradigma *constructivism* atau lebih tepat *Legal Constructivism* dari E.G. Guba dan Y.S. Lincoln. Paradigma ini tergolong dalam kelompok paradigma non-positivistik. Paradigma *constructivism* memandang realitas sebagai konstruksi mental/intelektualitas manusia yang bersifat relatif, majemuk dan beragam. Sedangkan bentuk dan isi berpulang pada penganut/pemegang, dapat berubah menjadi lebih *informed* dan atau *sophisticated, humanis*. Penelitian ini menggunakan paradigma *constructivism* dengan pertimbangan untuk mengkaji realitas tumpang tindihnya kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal.⁴⁸

6.2. Jenis Penelitian

Penelitian dalam penulisan disertasi ini adalah Yuridis Sosiologi. Penelitian Yuridis Sosiologi, adalah metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasikan objek sesuai dengan apa adanya, dengan tujuan menggambarkan secara sistematis, fakta dan

⁴⁸Paradigma konstruktivisme boleh disebut sebagai penyangkalan terhadap paradigma positivisme. Apabila di dalam paradigma positivisme diyakini bahwa realitas itu bisa diamati berulang-ulang dan hasilnya sama dan bisa digeneralisasikan. Maka paradigma konstruktivisme menyangkalnya. Konstruktivisme memahami kebenaran realitas bersifat relatif, berlaku sesuai dengan konteks spesifik yang relevan dengan perilaku sosial. Konstruktivisme, dengan demikian menolak generalisasi untuk berupaya menghasilkan deskripsi yang unik. Lihat, Guba dan Lincoln, dalam Erlyn Indarti, *Ibid.*, hlm. 30-34.

karakteristik objek penelitian yang diteliti secara tepat. Sehingga dapat dianalisis lebih lanjut berdasarkan data atau bahan yang diperoleh.⁴⁹

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang suatu masyarakat atau suatu kelompok masyarakat atau gambaran tentang suatu gejala atau antara dua gejala atau lebih⁵⁰ terkait tumpang tindihnya penjagaan dan penegak hukum di laut dan pantai Lebih jauh penelitian ini berusaha menjelaskan postulat-postulat yang diteliti secara lengkap sesuai dengan temuan-temuan di lapangan.

6.3. Jenis Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian hukum kualitatif ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis, yaitu suatu pendekatan dengan mencari informasi melalui wawancara secara langsung dengan informan secara empiris terlebih dahulu dan kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian data sekunder yang terdapat pada studi kepustakaan melalui langkah teoritik.⁵¹

6.4. Jenis Dan Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

⁴⁹ Bambang Sunggono, 2006. *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta : PT Grafindo Persada, hlm. 116.

⁵⁰ Alton dan Klemmack dalam Irawan Soehartono. 1999. *Metode Penelitian Sosial Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Sosial Lainnya*. Bandung : Remaja Rosda Karya. hlm 63

⁵¹ *Ibid*, hlm. 7

a. Data Primer

Data yang diperoleh dari keterangan dan informasi dari responden secara langsung yang memahami tentang penjagaan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut dan pantai.

b. Data Sekunder

Data yang berasal dari studi kepustakaan, berupa literature yang terkait dengan penjagaan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut dan pantai, yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

1) Bahan Hukum Primer, terdiri dari peraturan perundang-undangan yang terkait bantuan hukum, yaitu:

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana
- c) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia
- d) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia
- e) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana yang diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan

- f) Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana yang diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil
 - g) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 - h) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan
 - i) Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut
 - j) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai
- 2) Bahan Hukum Sekunder, adalah buku, jurnal, artikel, hasil laporan penelitian, hasil seminar/ lokakarya/ simposium yang dilakukan oleh pakar yang terkait dengan pembahasan mengenai kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal.
- 3) Bahan Hukum Tertier, adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder seperti kamus dan ensiklopedia tentang kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal.

6.5. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah sebagai berikut:

a. Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini pertama akan dilakukan studi pustaka dengan melakukan kajian hukum secara normatif dalam proses analisis penyusunan kebijakan terkait persoalan *overlapping* kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal.

b. Observasi

Setelah dilakukan studi pustaka pada penelitian ini kemudian dilakukan observasi lapangan untuk mendapatkan beberapa informasi terkait persoalan ketidakadilan akibat persoalan *overlapping* kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal.

c. Wawancara mendalam

Setelah melakukan studi pustaka dan observasi langsung di lapangan kemudian peneliti akan melakukan wawancara mendalam dimana dalam proses wawancara ini akan terjadi proses interaksi dialog antara peneliti dengan para informan. Wawancara merupakan instrumen utama untuk memperoleh data lapangan berdasarkan hasil wawancara dari *key informan* (informan utama). Informan utama ditentukan berdasarkan sampel atau *purposive sampling* sesuai dengan kebutuhan penelitian ini.

6.6. Metode Analisis Data

Data yang terkumpul dari berbagai sumber yang relevan dianalisis secara kualitatif, dengan menggunakan penalaran deduktif induktif. Hal ini merupakan hukum-hukum yang dijadikan landasan dan kaidah umum, kemudian disimpulkan apakah sesuai atau tidak sesuai.⁵²

Dalam menganalisis data hukum, diterapkan teknik analisis isi secara kualitatif. Metode data dilakukan dengan mendeskripsikan bahan-bahan tersebut secara jelas dan mengambil isinya dengan menggunakan *content analysis*. Kemudian melakukan bongkar pasang dan menata kembali secara sistematis bahan-bahan yang telah terkumpul sebelumnya dengan menggambarkan satu kesatuan yang utuh.⁵³

7. Orisinalitas Penelitian

Berdasarkan penelusuran melalui internet, maka penelitian disertasi yang berjudul **“Rekonstruksi Sistem Kewenangan Pelaksanaan hukum izin pelayaran Terhadap Pelanggaran Perizinan Operasional Kapal Yang Berbasis Nilai Keadilan”** merupakan penelitian disertasi yang baru (*up to date*). Namun demikian terdapat penelitian disertasi lain yang mengelaborasi permasalahan hukum perikanan di laut, yaitu :

1. Abdul Azis. Disertasi Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makasar, dengan judul disertasi : “Pelaksanaan hukum izin pelayaran dalam upaya Pemberantasan Tindak Pidana di Bidang Perikanan” Dibandingkan dengan

⁵² *Loc, cit.*

⁵³ *Loc, cit.*

disertasi penulis, disertasi ini memfokuskan tindak pidana perikanan, sedangkan disertasi penulis berkaitan dengan pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal.

2. Chomariyah (2011). Disertasi Pascasarjana Universitas Padjajaran Bandung dengan judul disertasi: “Hukum Pengelolaan Konservasi Ikan, Pelaksanaan Pendekatan Kehati-Hatian oleh Indonesia”. Dibandingkan dengan disertasi penulis, disertasi ini memfokuskan kepada pengelolaan konservasi ikan, sedangkan disertasi penulis terfokus pada pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal.
3. Said Sampara (2009) Disertasi Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makasar, dengan judul disertasi: “Pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap Ketentuan Izin Usaha Perikanan”. Dibandingkan dengan disertasi penulis, disertasi ini memfokuskan kepada pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap ketentuan izin usaha perikanan, sedangkan disertasi penulis terfokus pada kelemahan-kelemahan pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal.

Sebagai perbandingan antara penelitian disertasi ini dengan penelitian disertasi lain yang juga mengangkat permasalahan Penjagaan dan Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Laut dan Pantai, maka dibawah ini dapat dilihat persamaan dan perbedaannya dalam bentuk tabel yaitu :

Tabel I: Orisinalitas Penelitian

No	Nama Penulis	Judul Penelitian	Unsur Persamaan	Unsur Perbedaan
1	Abdul Azis Pasca Sarjana Univer-sitas Hasa-nuddin Makasar	Pelaksanaan hukum izin pelayaran dalam upaya Pembe-rantasan Tindak Pidana di Bidang Perikanan	Pelaksanaan hukum izin pelayaran tindak pidana perikanan	Disertasi promovendus memfokuskan pada pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal
2	Chomariyah (2011) Pasca Sarjana Univer-sitas Padja-jaran Bandung	Hukum Pengelolaan Konservasi Ikan, Pelaksanaan Pendeka-tan Kehati-hatian oleh Indonesia	Perikanan	Disertasi promovendus memfokuskan pada pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal
3	Said Sampara (2009) Pasca Sarjana Univer-sitas Hasa-nuddin Makasar	Pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap Ketentuan Izin Usaha Perikanan	Pelaksanaan hukum izin pelayaran Perikanan	Disertasi promovendus memfokuskan pada kelemahan-kelemahan pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran terkait pelanggaran izin operasional kapal

8. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan disertasi dengan judul : **“Rekonstruksi Sistem Kewenangan Pelaksanaan hukum izin pelayaran Terhadap Pelanggaran Perizinan Operasional Kapal Yang Berbasis Nilai Keadilan”** ini disusun dalam VI (enam Bab), selengkapnya adalah sebagai berikut :

BAB I : Pendahuluan. Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah yang menguraikan adanya problematika filosofis, yuridis, teoritis dan

sosiologis, sehingga muncul isu hukum yang dikaji dan mengapa penting sebagai hasil dari penelitian untuk menjawab persoalan hukum tersebut. Dalam Bab ini juga diuraikan tujuan dan manfaat dilakukannya penelitian. Selain itu untuk memberikan kemurnian penelitian maka juga diuraikan terkait orisinalitas penelitian, kerangka pemikiran dan metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini. Pada Bab I diakhiri dengan paparan tentang Sistematika Penelitian.

Bab II adalah berisi tinjauan pustaka yang akan menjabarkan variable judul disertasi ini. Adapun sub-sub yang dibahas dalam bab II ini ialah penjelasan terkait rekonstruksi, penjelasan terkait system, penjelasan terkait kewenangan, penjelasan terkait pelaksanaan hukum izin pelayaran, penjelasan terkait pelanggaran, penjelasan terkait izin operasional kapal, dan penjelasan terkait keadilan.

Pada Bab III diuraikan tentang pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran tentang pelanggaran izin operasional kapal saat ini.

Pada Bab IV berisi penjelasan terkait kelemahan-kelemahan pelaksanaan sistem kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran tentang pelanggaran izin operasional kapal saat ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Rekonstruksi

Rekonstruksi dalam *Black's Law Dictionary* dimaknai sebagai proses membangun kembali atau menciptakan kembali atau melakukan pengorganisasian kembali atas sesuatu.⁵⁴ Dimana dalam rekonstruksi tersebut terkandung nilai-nilai primer yang harus tetap ada dalam aktifitas membangun kembali sesuatu sesuai dengan kondisi semula. Untuk melihat kepentingan pembangunan kembali sesuatu, apakah itu peristiwa, fenomena-fenomena sejarah masa lalu, hingga pada konsepsi pemikiran yang telah dikeluarkan oleh pemikir-pemikir terdahulu, kewajiban para rekonstruktor adalah melihat pada segala sisi.

Apabila rekonstruksi dikaitkan dengan konsep atau gagasan atau ide tentang hukum berarti rekonstruksi hukum dimaknai sebagai suatu proses untuk membangun kembali atau menata ulang gagasan, ide atau konsep tentang hukum. Setiap rumusan hukum harus diartikan menurut konteksnya sendiri-sendiri. Satu sama lain berada dalam ruang lingkup satu sistem hukum nasional, yaitu sistem hukum Indonesia. Sebagai bagian dari keluarga *civil law system*, kedudukan dan fungsi peraturan perundang-undangan sebagai sumber hukum di Indonesia sangatlah penting. Analisis peraturan perundang-undangan hanya mungkin dilakukan apabila tata urutan peraturan perundang-undangan itu dipahami dengan baik.

⁵⁴ Bryan A. Garner, *Black' Law Dictionary*, (ST. Paul Minn: West Group, 1999), hlm. 1278

Pembahasan mengenai analisis peraturan perundang-undangan tidak terlepas dari sistem hukum. Sistem hukum berarti berbicara tentang sesuatu yang berdimensi sangat luas. Sistem hukum berdasarkan pendapat Lawrence M. Friedman dapat dibedakan menjadi tiga. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa rekonstruksi hukum adalah proses membangun kembali atau menciptakan kembali atau melakukan pengorganisasian kembali terhadap struktur hukum, substansi hukum, dan budaya hukum yang sudah ada menjadi lebih baik dan berfungsi sebagaimana harusnya.

Upaya membangun melalui rekonstruksi hukum tersebut diarahkan untuk menemukan kehendak hukum (*recht idee*), kehendak masyarakat, dan kehendak moral. Kehendak hukum, baik hukum tertulis maupun tidak tertulis.

B. Tinjauan Umum tentang Kebijakan

1. Pengertian Kebijakan

Kebijakan merupakan bentuk penghubung antara Pemerintah selaku penyelenggara negara kepada masyarakat selaku pelaksana kebijakan di lapangan. Kebijakan (*policy*) dalam *Black's Law Dictionary* diartikan sebagai “*the general principles by which a government is guided in its management of public affairs*”⁵⁵ yang artinya prinsip umum yang menjadi pedoman pemerintah di dalam mengelola urusan publiknya. Secara etimologis kebijakan atau *policy* berasal dari bahasa Yunani “*polis*” berarti negara kota yang kemudian masuk ke dalam bahasa Latin menjadi “*politia*” yang berarti negara dan mengalami perkembangan dalam konten

⁵⁵ *Ibid*, hlm.1178.

Inggris “*policie*” yang berarti berkenaan dengan pengendalian masalah publik atau administrasi pemerintahan⁵⁶.

Kebijakan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan dalam mencapai tujuan atau sasaran. Beberapa ilmuwan menjelaskan berbagai macam mengenai kebijakan diantaranya, Carl Friedrich dalam Indiahono menyatakan bahwa⁵⁷ “kebijakan merupakan suatu arah tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu yang memberikan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap kebijakan yang diusulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka mencapai suatu tujuan, atau merealisasikan suatu sasaran atau suatu maksud tertentu. “Ia juga mengatakan bahwa di dalam kebijakan terdapat suatu hal pokok yaitu adanya tujuan (*goal*), sasaran (*objective*) atau kehendak (*purpose*).

Berdasarkan penjelasan definisi terkait kebijakan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan merupakan upaya atau tindakan untuk mempengaruhi sistem pencapaian tujuan yang diinginkan. Upaya dan tindakan tersebut bersifat strategis yaitu berjangka panjang dan

⁵⁶ William N. Dunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2000), hlm. 22

⁵⁷ Indiahono, *Public disobedience: Telaah Penolakan Publik Terhadap Kebijakan Pemerintah*, (Yogyakarta: Gava Media, 2002), hlm. 18

menyeluruh. Konsep kebijakan menurut Aderson dan Winarno memiliki beberapa implikasi, yakni:⁵⁸

- 1) Titik perhatian dalam kebijakan publik berorientasi pada maksud atau tujuan dan bukan pada perilaku yang serampangan. Kebijakan publik secara luas dalam sistem politik modern bukan suatu yang terjadi begitu saja melainkan direncanakan oleh aktor yang terlibat dalam sistem politik.
- 2) Kebijakan merupakan arah atau pola tindakan yang dilakukan oleh pejabat-pejabat pemerintah dan bukan merupakan keputusan-keputusan tersendiri. Suatu kebijakan mencakup tidak hanya keputusan untuk menetapkan undang-undang mengenai suatu hal tetapi juga keputusan-keputusan beserta pelaksanaannya.
- 3) Kebijakan adalah apa yang sebenarnya dilakukan oleh pemerintah dalam mengatur perdagangan, mengendalikan inflasi atau mempromosikan perumahan rakyat dan bukan apa yang diinginkan pemerintah.
- 4) Kebijakan publik mungkin dalam bentuknya bersifat positif atau negatif. Secara positif, kebijakan mungkin mencakup bentuk tindakan pemerintah yang jelas untuk mempengaruhi suatu masalah tertentu. Secara negatif, mungkin kebijakan mencakup suatu keputusan oleh pejabat-pejabat pemerintah, tetapi tidak untuk

⁵⁸ Winarno, Budi, *Kebijakan Publik: Teori dan Proses Edisi Revisi*, (Yogyakarta: Media Presindo, 2007), hlm. 20-21

mengambil tindakan dan tidak untuk melakukan sesuatu mengenai suatu persoalan yang memerlukan keterlibatan pemerintah.

- 5) Kebijakan publik memiliki paksaan yang secara potensial sah dilakukan. Hal ini berarti bahwa kebijakan publik menuntut ketaatan yang luas dari masyarakat. Sifat yang terakhir inilah yang membedakan kebijakan publik dengan kebijakan lainnya.

Secara umum kebijakan merupakan aturan tertulis yang bersifat formal mengikat bagi anggota yang terkait dengan organisasi tersebut. Kebijakan yang dibentuk tersebut diharapkan mampu mengatur perilaku masyarakat dengan tujuan menciptakan tata nilai baru dalam lingkungan sosial. Berbeda dengan hukum dan peraturan, kebijakan hanya menjadi sebuah pedoman tindakan dan tidak memaksa seperti hukum. Meskipun kebijakan mengatur apa yang boleh dilakukan dan tidak boleh dilakukan namun kebijakan hanya bersifat adaptif dan interpretatif. Kebijakan pada umumnya bersifat *problem solving* serta diharapkan bersifat umum tetapi tanpa menghilangkan ciri lokal suatu organisasi atau lembaga dengan kata lain kebijakan harus memberi peluang diinterpretasikan sesuai dengan kondisi yang ada.

2. Pengertian Kebijakan Publik

Dalam ruang lingkup pemerintahan kebijakan sering dikaitkan dengan kebijakan publik. Berdasarkan berbagai kepustakaan dapat diungkapkan bahwa kebijakan publik dalam kepustakaan Internasional disebut sebagai *public policy* yaitu suatu aturan yang mengatur kehidupan bersama yang

harus ditaati dan berlaku mengikat untuk seluruh warganya. Istilah “kebijakan” atau *policy* dipergunakan untuk menunjuk perilaku seorang aktor dalam suatu bidang tertentu. Sedangkan kata *public* dapat diartikan negara oleh beberapa pihak⁵⁹.

Konsep kebijakan publik (*public policy*) menurut Thomas R. Dye adalah setiap hal yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan dan tidak dilakukan. Sedangkan Richard Rose menghendaki pengertian kebijakan publik adalah serangkaian kegiatan yang sedikit banyak berhubungan beserta konsekuensinya bagi mereka yang bersangkutan daripada sebagai suatu keputusan sendiri. Sedangkan Anderson berpendapat bahwa kebijakan merupakan arah tindakan yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau suatu persoalan⁶⁰.

Dari beberapa uraian definisi di atas dapat kita simpulkan bahwa kebijakan publik (*public policy*) merupakan suatu sarana komunikasi antara pemerintah kepada rakyatnya melalui pengambilan keputusan yang dipertanggungjawabkan oleh pemerintah kepada rakyatnya guna mencapai tujuan dan fungsi negara. Selanjutnya dalam membentuk kebijakan publik (*public policy*) diperlukan suatu sistem yang terdiri dari beberapa metode yang dikenal dengan analisis kebijakan. Harold Lasswell mengatakan bahwa tujuan utama adanya kebijakan publik adalah untuk menemukan (*policy science*)⁶¹. Lanjutnya, Lasswell mengatakan bahwa dalam

⁵⁹ Budi Winarno, *Teori dan Proses Kebijakan Publik* (Yogyakarta:Medpress, 2002), hlm. 14

⁶⁰ *Ibid.* hlm.15-16

⁶¹ Lihat pada hlm *introduction, Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics, and Methods*. CRC Press Taylor and French Group

merumuskan ilmu-ilmu kebijakan (*policy sciences*) harus menggunakan kajian multidisipliner dalam menentukan suatu keputusan (*read: kebijakan*).

3. Jenis-Jenis Kebijakan Publik

Output suatu kebijakan publik kerap diklasifikasikan ke dalam beberapa jenis klasifikasi diantaranya:

a. *Substantive and Procedural Policies*

Substantive Policy adalah Kebijakan dilihat dari substansi masalah yang dihadapi oleh pemerintah. Sementara *Procedural Policy* adalah kebijakan dilihat dari pihak-pihak yang terlibat dalam perumusannya.

b. *Distributive, Redistributive, and Regulatory Policies*

Distributive Policy adalah Kebijakan yang mengatur tentang pemberian pelayanan/keuntungan kepada individu, kelompok, atau perusahaan. *Redistributive Policy* adalah Kebijakan yang mengatur tentang pemindahan alokasi kekayaan, kepemilikan, atau hak-hak. *Regulatory Policy* adalah Kebijakan yang mengatur tentang pembatasan/pelarangan terhadap perbuatan/tindakan.

c. *Material Policy*

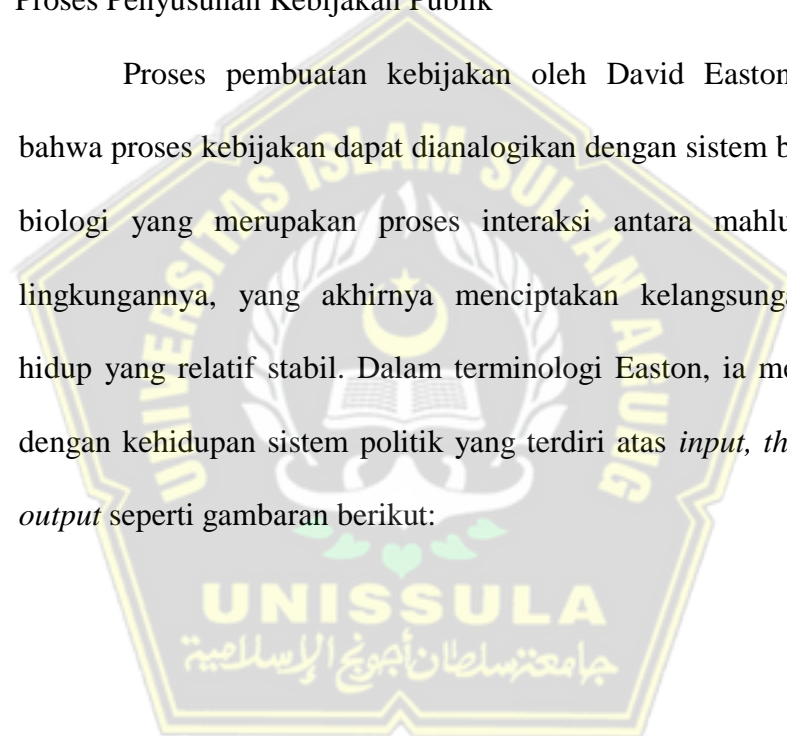
Material Policy merupakan kebijakan yang mengatur tentang pengalokasian/penyediaan sumber-sumber material yang nyata bagi penerimanya.

d. *Public Goods and Private Goods Policy*

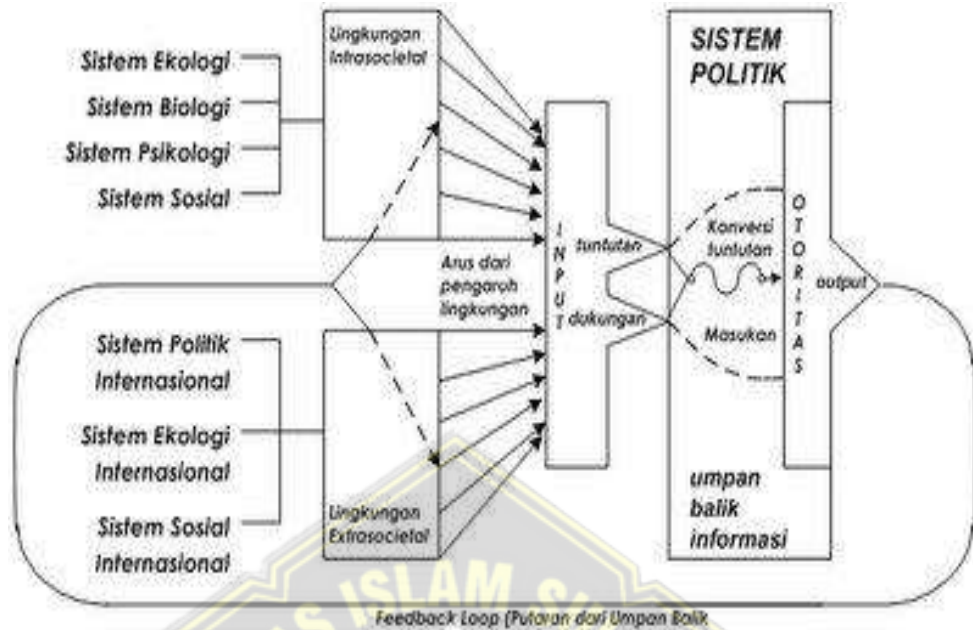
Public Goods Policy adalah Kebijakan yang mengatur tentang penyediaan barang/pelayanan oleh pemerintah untuk kepentingan orang banyak. *Private Goods Policy* adalah Kebijakan yang mengatur tentang penyediaan barang/pelayanan oleh pihak swasta, untuk kepentingan individu di pasar bebas dengan imbalan biaya tertentu.

4. Proses Penyusunan Kebijakan Publik

Proses pembuatan kebijakan oleh David Easton menjelaskan bahwa proses kebijakan dapat dianalogikan dengan sistem biologi. Sistem biologi yang merupakan proses interaksi antara makhluk hidup dan lingkungannya, yang akhirnya menciptakan kelangsungan perubahan hidup yang relatif stabil. Dalam terminologi Easton, ia menganalogikan dengan kehidupan sistem politik yang terdiri atas *input*, *throughput*, dan *output* seperti gambaran berikut:



Gambar 1
Model Kotak Hitam Estonian



Sumber: Diadaptasi dari Easton (1965:10)

Karakteristik utama model Eastonian adalah model ini melihat pada proses kebijakan dari segi *input* yang diterima, dalam bentuk aliran dari lingkungan, dimediasi melalui saluran input (partai, media, kelompok kepentingan): permintaan di dalam sistem politik (*withinputs*) dan konversinya menjadi *output* dan hasil kebijakan.⁶² Lebih lanjut gambaran mengenai proses kebijakan sebagai *input* dan *output* diterangkan dalam bagan/skema berikut:⁶³

⁶² Wayne Parsons, *Public Policy: Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*, (Jakarta: Kencana, 2006), hlm. 26

⁶³ *Ibid.*

**Bagan I:
Model Kebijakan sebagai Input & Output**



Sumber: Frohock (1976); Jones (1970)

Pada dasarnya skema proses pembuatan suatu kebijakan didasarkan pada proses *input*, *throughput*, dan *output* yang diwarnai dengan pemaparan pengaruh-pengaruh penyusunan kebijakan publik. Dikatakan oleh David Easton bahwa input merupakan segenap unsur yang tumbuh dari lingkungan baik intra atau ekstra sosial yang diolah dengan pendekatan-pendekatan yang sistematis dan rasional. Gambaran terhadap

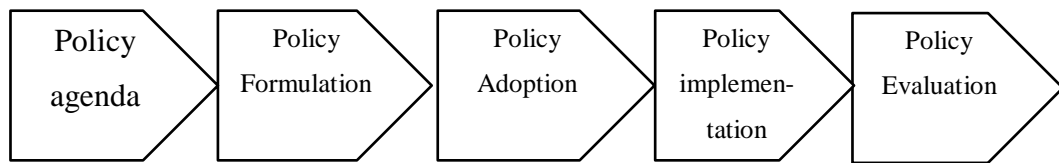
pelaksanaan penyusunan suatu kebijakan publik diketahui dapat dipengaruhi oleh berbagai kelemahan sehingga terkadang output yang dihasilkan tidak mampu menaungi seluruh kebutuhan terhadap penyelesaian masalah yang dibahas.

Kelemahan-kelemahan intra dan ekstra sosial di atas menggambarkan bentuk siklus hidup suatu kebijakan dimana model pembuatan kebijakan oleh David Easton dan Wayne Parsons di atas menjadi salah satu metode analisa penelitian guna merekonstruksi suatu kebijakan. Dalam menganalisis proses kebijakan sebagai model yang terdiri dari *input* (artikulasi kepentingan), fungsi proses (agregasi kepentingan, pembuatan kebijakan, implementasi kebijakan, dan keputusan kebijakan) dan fungsi kebijakan (*extraction*, regulasi dan distribusi). *Output* kebijakan nantinya akan dikembalikan pada sistem politik yang berada di lingkungan domestik dan internasional.⁶⁴

Selain David Easton dan Wayne Parsons, pandangan akan proses kebijakan lain dipaparkan oleh Anderson dalam Nugroho (2005:186) dengan tahapan-tahapan (*stages*) sebagai berikut:

⁶⁴ Wayne Parsons, *Ibid.*

**Bagan II:
Proses Kebijakan Publik Menurut Aderson**



Sumber: James A. Anderson, dkk. dalam Tilaar dan Nugroho (2005:186)

Anderson menyatakan bahwa proses kebijakan tersebut haruslah dilalui dalam beberapa tahapan. Adapun penjelasan dari setiap *stage* adalah sebagai berikut:

- a. Tahapan yang pertama (*stage 1*): *policy agenda*, yaitu *those problems, among many, which receive the serious attention of public officer.*
- b. Tahapan kedua (*stage 2*): *policy formulation*, yaitu *the development of pertinent and acceptable proposal courses of action for dealing with problem.*
- c. Tahapan ketiga (*stage 3*): *Policy Adoption*, yaitu *the development of support for a spesific proposal so that policy can legitimated or authorized.*
- d. Tahapan keempat (*stage 4*): *policy implementation*, yaitu *application of the policy by the government's administrative machinery to problem.*
- e. Tahapan kelima (*Stage 5*): *policy Evaluation*, yaitu *effort by the government to determine wheter the policy was effective and why, and why not*⁶⁵.

⁶⁵ Tahapan tersebut merupakan proses yang saling berkaitan antara masalah apa yang akan diangkat guna dijadikan landasan pembentukan kebijakan. Kemudian berangkat dari adanya masalah tersebut diformulasikan menjadi usulan klausul-klausul pengaturan dan diadopsi menjadi sebuah proposal guna mendapat legitimasi pemberlakuan. Selanjutnya output dari kebijakan tersebut

Proses pembentukan kebijakan publik tidak akan pernah berdiri sendiri dalam pelaksanaannya, di mana kebijakan publik akan berkaitan dengan ilmu-ilmu kebijakan (*policy sciences*) dan negara (*the state*). Peter Wagner mengatakan bahwa dalam membentuk *public science*, ilmu yang berkaitan adalah ilmu social (*social science*) dan ilmu politik (*politic science*). Sedangkan pendekatan yang digunakan dalam pembentukan kebijakan yaitu melalui kajian interdisipliner karena kebijakan dibentuk bukan hanya berdasarkan pada filosofis tataran hukum, sosial, dan politik tetapi menggunakan ranah ilmu-ilmu yang lain seperti ekonomi, pemerintahan, dan lainnya⁶⁶. Selain harus memasukan kajian ilmu-ilmu yang lain, dalam pembentukan suatu kebijakan haruslah memperhatikan dengan apa yang dimaksud nilai.

Peter Wagner dalam pembahasan penerapan teori tradisional (*theoretical traditions*) dalam pembentukan kebijakan cenderung bermasalah. Hal tersebut dikarenakan tidak dipahaminya ranah nilai-nilai tradisi sosial masyarakat dalam perumusan kebijakan. Ada dua pandangan yang menyatakan pemikiran tersebut yakni teori budaya (*cultural theory*) yang mana membahas bahwa nilai dan arah suatu kebijakan haruslah dilatarbelakangi oleh kejadian-kejadian yang dialami oleh masyarakat.

Sedangkan pandangan yang kedua adalah teori sosial (*social theory*) yang mengatakan bahwa dalam merumuskan kebijakan haruslah

didapat melalui implementasi langsung kepada subjek dan objek pengaturan kebijakan dan terakhir adalah pelaksanaan evaluasi dan monitoring pemberlakuan kebijakan.

⁶⁶Dalam konteks pembahasan hubungan kebijakan publik, ilmu-ilmu kebijakan, dan negara Heilbron, Magnusson, dan Wittrock 1998; lihat Therbrom 1976; Hawthorn 1976.

memperhatikan kesamaan struktur budaya suatu tempat (*socio-structural location*), stratifikasi sosial, dan kelas sosial yang mempengaruhi terjadinya konsep peruntungan dan derivasi, dan aksi⁶⁷. Artinya, dalam pembahasan suatu kebijakan haruslah dikembalikan pada latar belakang kondisi sosial masyarakat yang meliputi aspek tempat, budaya, aksi, dan lainnya yang mampu menjadi pendukung kebijakan yang dibentuk.

Berdasarkan pembahasan di atas pada dasarnya proses penyusunan kebijakan kental sekali dengan arah pembahasan kepentingan oleh masing-masing pemegang peranan input. Dalam perdebatan pembahasan input yang masuk dapat dianalisa lebih dalam dengan menggunakan Teori *Cybernetik* yang dikembangkan oleh Talcott Parsons. Parsons menempatkan hukum sebagai salah satu sub sistem dalam sistem sosial yang lebih besar. Disamping hukum, terdapat sub sistem lain yang memiliki logika dan fungsi yang berbeda-beda.

Sub-sub sistem yang dimaksud adalah budaya, politik dan ekonomi. Budaya berkaitan dengan nilai-nilai yang dianggap luhur dan mulia, dan oleh karena itu mesti dipertahankan. Sub sistem ini berfungsi mempertahankan pola-pola ideal dalam masyarakat. Hukum menunjuk pada aturan-aturan sebagai aturan main bersama (*rule of the game*). Fungsi utama sub sistem ini mengkoordinir dan mengontrol segala penyimpangan agar sesuai dengan

⁶⁷Ulasan terdahulu dengan versi yang berbeda terhadap pembahasan ini pernah disampaikan Peter (2003) dengan ”*Social Sciences and Social Planning During Twentieth Century,*” in Theodore M.Porter and Dorothy Ross, eds, *The Cambridge History of Science*,vol.7:*The Modern Social Sciences*,Cambridge:Cambridge University Press. Peter Wagner. *Handbook of Public Policy: Public Policy, Social Science, and the State An Historical Perspective* page. 33

aturan main. Politik bersangkut paut dengan kekuasaan dan kewenangan. Tugasnya adalah pendayagunaan kekuasaan dan kewenangan untuk mencapai tujuan. Sedangkan ekonomi menunjuk pada sumber daya materiil yang dibutuhkan untuk menopang sistem. Tugas sub sistem ekonomi adalah menjalankan fungsi adaptasi berupa kemampuan menguasai sarana-sarana dan fasilitas untuk kebutuhan sistem.⁶⁸

Empat sub sistem itu, selain sebagai realitas yang melekat pada masyarakat, juga serentak merupakan tantangan yang harus dihadapi tiap unit kehidupan sosial. Hidup matinya sebuah masyarakat ditentukan oleh berfungsi tidaknya tiap sub sistem sesuai tugas masing-masing. Untuk menjamin itu, hukumlah yang ditugaskan menata keserasian dan gerak sinergis dari tiga sub sistem yang lain itu. Inilah yang disebut fungsi integrasi dari hukum dalam Teori Parsons.⁶⁹ Teori ini menegaskan bahwa input proses penyusunan kebijakan dipengaruhi oleh unsur-unsur non-yuridis yang menunjukkan bahwa dalam penyusunan suatu kebijakan unsur yuridis berfungsi untuk melegalkan pembahasan unsur non-yuridis pada tahap pembahasan kebijakan tersebut.

Tahapan pembahasan kebijakan publik akan diakhiri dengan proses produksi hukum yang berbentuk proses penyusunan peraturan perundang-undangan. Proses tersebut menurut amanat *good governance* harus dilakukan secara demokratis dengan memperhatikan aspirasi masyarakat, kondisi sistem

⁶⁸ Bernard L. Tanya, dkk, *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*, (Yogyakarta: Genta Publishing, 2010), hlm. 152

⁶⁹ Bernard L. Tanya, dkk, *Ibid.* hlm. 152

sosial politik, dan landasan nilai suatu negara. Dalam penyusunan peraturan perundang-undangan tersebut perlu diperhatikan kesesuaian nilai dan norma yang dikandung oleh masing-masing kebijakan publik sebelumnya.

Sebagaimana diungkapkan oleh Hans Kelsen dalam Teori Hierarki Norma Hukum (*Stufentheori*) bahwa suatu norma dibuat menurut norma yang lebih tinggi dan norma yang lebih tinggi ini pun dibuat menurut norma yang lebih tinggi lagi dan demikian seterusnya sampai kita berhenti pada norma yang tertinggi yang tidak dibuat oleh norma lagi melainkan ditetapkan terlebih dulu keberadaannya oleh masyarakat atau rakyat.⁷⁰

Hans Kelsen menamakan norma tertinggi disebut sebagai *Grundnorm* atau *Basic Norm* (Norma Dasar), dan *Grundnorm* pada dasarnya tidak berubah-ubah. Untuk mengatakan bahwa hukum merupakan suatu sistem norma, maka Kelsen menghendaki agar obyek hukum bersifat empiris dan dapat ditelaah secara logis. Sumber yang mengandung penilaian etis diletakkan di luar kajian hukum atau bersifat *transceden* terhadap hukum positif dan oleh karenanya kajian bersifat meta yuridis.⁷¹

Adanya *Grundnorm* atau *Basic Norm* menegaskan bahwa *basic norm as the source of validity and as the source of unity of legal system*. Melalui *Grundnorm* inilah semua peraturan hukum itu disusun dalam satu kesatuan secara hierarkhis, dengan demikian ia juga merupakan suatu sistem. *Grundnorm* merupakan sumber nilai bagi adanya sistem hukum, sehingga ia

⁷⁰ Jimly Asshiddie dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, (Jakarta: Konstitusi Press, 2012), hlm. 100-101

⁷¹ *Loc.Cit*

merupakan “bensin” yang menggerakkan seluruh sistem hukum. Di samping itu, *Grundnorm* menyebabkan terjadinya keterhubungan internal dari adanya sistem. Sedangkan terminologi “norma” itu sendiri oleh Hans Kelsen diartikan sebagai *the expression of the idea... that a individual ought to behave in a certain way*. Fungsi norma adalah *commando, permission, authorization and derogating norms*.⁷² Hukum positif sebagai perwujudan adanya norma-norma dan dalam rangka untuk menyampaikan norma-norma hukum. Hans Kelsen mengatakan *...every law is a norm...* perwujudan norma tampak sebagai suatu bangunan atau susunan yang berjenjang mulai dari norma positif tertinggi hingga perwujudan yang paling rendah yang disebut sebagai *individual norm*.

Sedangkan menurut Dye dalam Nugroho (2012:529) dalam pembuatan sebuah kebijakan bukanlah hal yang mudah untuk dilakukan. Oleh karena itu perlu mengembangkan sebuah proses kebijakan dengan beberapa tahap yaitu sebagai berikut:

- a. Identifikasi masalah (*identification of policy problem*)
- b. Penyusunan agenda (*agenda setting*)
- c. Formulasi kebijakan (*policy formulation*)
- d. Pengesahan kebijakan (*policy legitimation*)
- e. Implementasi kebijakan (*policy implementation*)
- f. Evaluasi kebijakan (*policy evaluation*)

⁷² *Loc.Cit*

Lebih lanjut, menurut Dunn dalam Winarno (2012:36) tahap-tahap kebijakan publik adalah:

a. Tahap Penyusunan Agenda

Merupakan tahap penempatan masalah pada agenda publik oleh para pejabat yang dipilih dan diangkat. Sebelumnya masalah-masalah ini berkompetisi terlebih dahulu untuk dapat masuk ke dalam agenda kebijakan. Pada akhirnya masalah masuk kedalam beberapa agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini suatu masalah mungkin tidak disentuh sama sekali, sementara masalah yang lain ditetapkan menjadi fokus pembahasan, atau ada pula masalah karena alasan-alasan tertentu ditunda untuk waktu yang lama.

b. Tahap Formulasi Kebijakan

Masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tersebut didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif yang ada, sama halnya dengan perjuangan suatu masalah untuk masuk ke dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan kebijakan masing- masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah. Pada tahap ini, masing-masing aktor akan “bermain“ untuk mengusulkan pemecahan masalah terbaik.

c. Tahap Adopsi Kebijakan

Banyaknya alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau keputusan pengadilan.

d. Tahap Implementasi Kebijakan

Semua program hanya akan menjadi catatan-catatan elit jika program tersebut tidak diimplementasikan. Oleh karena itu, program kebijakan yang telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah ditingkat bawah. Kebijakan yang telah dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasi sumber daya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini berbagai kepentingan akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana (implementors), namun beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.

e. Tahap Penilaian Kebijakan atau Evaluasi

Pada tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah. Kebijakan publik pada dasarnya dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan. hal ini memperbaiki masalah yang dihadapi masyarakat. Oleh karena itu, ditentukanlah ukuran-

ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik telah meraih dampak yang diinginkan.

C. Tinjauan Kewenangan Pelaksanaan hukum Izin Pelayaran

1. Pengertian Kewenangan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata wewenang disamakan dengan kata kewenangan, yang diartikan sebagai hak dan kekuasaan untuk bertindak, kekuasaan membuat keputusan, memerintah dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang/badan lain.⁷³ Menurut H.D Stout, wewenang adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan yang dapat dijelaskan sebagai seluruh aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang-wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik.⁷⁴ Menurut Bagir Manan wewenang dalam bahasa hukum tidak sama dengan kekuasaan. Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat dan tidak berbuat. Wewenang sekaligus berarti hak dan kewajiban.⁷⁵

Kewenangan merupakan hak untuk menggunakan wewenang yang dimiliki seorang pejabat atau institusi menurut ketentuan yang berlaku. Dengan demikian kewenangan juga menyangkut kompetensi tindakan hukum yang dapat dilakukan menurut kaidah-kaidah formal, jadi kewenangan merupakan kekuasaan formal yang dimiliki oleh pejabat atau

⁷³ Kamal Hidjaz, *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah di Indonesia*, Pustaka Refleksi, Makasar, 2010, hlm.35

⁷⁴ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2013), hlm.71

⁷⁵ Nurmayani, *Hukum Administrasi Daerah*, (Bandarlampung: Universitas Lampung, 2009), hlm. 26

institusi. Kewenangan memiliki kedudukan yang penting dalam kajian hukum tata negara dan hukum administrasi negara. Begitu pentingnya kedudukan kewenangan ini, sehingga F.A.M. Stroink dan J.G. Steenbeek menyebut sebagai konsep inti dalam hukum tata negara dan hukum administrasi negara.⁷⁶

Kewenangan atau *Authority* dalam bahasa Inggris dan *bevoegdheid* dalam bahasa Belanda. Dalam *Black's Law Dictionary* *authorithy* diartikan sebagai: "*Legal power a right to command or to act; the right and power of public officers to require obedience to their orders lawfully issued in scope of their public duties* atau (kewenangan atau wewenang adalah kekuasaan hukum, hak untuk memerintah atau bertindak; hak atau kekuasaan pejabat publik untuk mematuhi aturan hukum dalam lingkup melaksanakan kewajiban publik)."⁷⁷

Berdasarkan definisi kewenangan menurut para ahli di atas, penulis berpendapat bahwa kewenangan merupakan suatu hak yang dimiliki oleh seorang pejabat atau institusi yang bertindak menjalankan kewenangannya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Sumber Kewenangan

Indroharto mengemukakan bahwa wewenang diperoleh secara atribusi, delegasi, dan mandat. Wewenang yang diperoleh secara atribusi yaitu pemberian wewenang pemerintahan yang baru oleh suatu ketentuan

⁷⁶ Ridwan HR, *Op. Cit*, hlm. 99

⁷⁷ Nur Basuki Minarno, *Penyalahgunaan Wewenang Dalam Pengelolaan Keuangan Daerah*, (Surabaya: Laksbang Mediatama, 2010), hlm. 65

dalam peraturan perundang-undangan. Jadi, disini dilahirkan/diciptakan suatu wewenang pemerintah yang baru. Pada delegasi terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh Badan atau Jabatan TUN yang telah memperoleh suatu wewenang pemerintahan secara atributif kepada Badan atau Jabatan TUN lainnya. Jadi, suatu delegasi selalu didahului oleh adanya sesuatu atribusi wewenang. Pada mandat, disitu tidak terjadi suatu pemberian wewenang baru maupun pelimpahan wewenang dari Badan atau Jabatan TUN yang satu kepada yang lain.⁷⁸

Sedangkan Philipus M. Hadjon mengatakan bahwa setiap tindakan pemerintahan disyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah. Kewenangan itu diperoleh melalui tiga sumber, yaitu atribusi, delegasi, dan mandat. Kewenangan atribusi lazimnya digariskan melalui pembagian kekuasaan negara oleh undang-undang dasar, sedangkan kewenangan delegasi dan mandat adalah kewenangan yang berasal dari pelimpahan.

Kemudian Philipus M Hadjon pada dasarnya membuat perbedaan antara delegasi dan mandat. Dalam hal delegasi mengenai prosedur pelimpahannya berasal dari suatu organ pemerintahan kepada organ pemerintahan yang lainnya dengan peraturan perundang-undangan, dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih ke delegataris. Pemberi delegasi tidak dapat menggunakan wewenang itu lagi, kecuali setelah ada pencabutan dengan berpegang dengan asas "*contrarius actus*". Artinya,

⁷⁸ Indroharto, *Usaha Memahami Undang-undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, (Jakarta: Pustaka Harapan, 1993), hlm. 68

setiap perubahan, pencabutan suatu peraturan pelaksanaan perundang-undangan, dilakukan oleh pejabat yang menetapkan peraturan dimaksud dan dilakukan dengan peraturan yang sederajat atau yang lebih tinggi. Dalam hal mandat, prosedur pelimpahan dalam rangka hubungan atasan bawahan yang bersifat rutin. Adapun tanggung jawab dan tanggung gugat tetap pada pemberi mandat. Setiap saat pemberi mandat dapat menggunakan sendiri wewenang yang dilimpahkan itu.⁷⁹

Bagir Manan, menyatakan dalam Hukum Tata Negara, kekuasaan menggambarkan hak untuk berbuat atau tidak berbuat. Wewenang mengandung arti hak dan kewajiban. Hak berisi kebebasan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu atau menuntut pihak lain untuk melakukan tindakan tertentu. Kewajiban memuat keharusan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu. Dalam hukum administrasi negara wewenang pemerintahan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan diperoleh melalui cara-cara yaitu atribusi, delegasi dan mandat⁸⁰.

Atribusi terjadinya pemberian wewenang pemerintahan yang baru oleh suatu ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Atribusi kewenangan dalam peraturan perundang-undangan adalah pemberian kewenangan membentuk peraturan perundang-undangan yang pada puncaknya diberikan oleh UUD NRI 1945 atau Undang-undang kepada

⁷⁹ Ridwan HR, *Op. Cit*, hlm.108-109

⁸⁰ Bagir Manan, *Wewenang Provinsi, Kabupaten, dan Kota dalam Rangka Otonomi Daerah*, (Bandung: Fakultas Hukum Unpad, 2000), hlm. 1-2

suatu lembaga negara atau pemerintah. Kewenangan tersebut melekat terus menerus dan dapat dilaksanakan atas prakarsa sendiri setiap diperlukan. Disini dilahirkan atau diciptakan suatu wewenang baru. Legislator yang kompeten untuk memberikan atribusi wewenang pemerintahan dibedakan menjadi: *Pertama, original legislator*, dalam hal ini di tingkat pusat adalah MPR sebagai pembentuk Undang-undang Dasar dan DPR bersama Pemerintah sebagai yang melahirkan suatu undang-undang. Dalam kaitannya dengan kepentingan daerah, oleh konstitusi diatur dengan melibatkan DPD. Di tingkat daerah yaitu DPRD dan pemerintah daerah yang menghasilkan Peraturan Daerah.

Dalam Pasal 22 ayat (1), UUD NRI 1945 memberikan kewenangan kepada Presiden untuk membentuk Peraturan Pemerintah Pengganti UU jika terjadi kepentingan yang memaksa. *Kedua, delegated legislator*, dalam hal ini seperti Presiden yang berdasarkan suatu undang-undang mengeluarkan peraturan pemerintah, yaitu diciptakan wewenang-wewenang pemerintahan kepada badan atau jabatan tata usaha negara tertentu.

Pada delegasi, terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh badan atau jabatan tata usaha negara yang telah memperoleh wewenang pemerintahan secara atributif kepada badan atau jabatan tata usaha negara lainnya. Jadi suatu delegasi selalu didahului oleh adanya suatu atribusi wewenang.⁸¹ Misal, dalam Peraturan Presiden Nomor 47

⁸¹ *Ibid*, hlm.104-105

Tahun 2009 Tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara Pasal 93 ayat (1), pejabat struktural eselon I diangkat dan diberhentikan oleh Presiden atas usul Menteri yang bersangkutan. Ayat (2) menjelaskan bahwa pejabat struktural eselon II ke bawah diangkat dan diberhentikan oleh Menteri yang bersangkutan. Dan ayat (3) menyatakan bahwa pejabat struktural eselon III ke bawah dapat diangkat dan diberhentikan oleh Pejabat yang diberi pelimpahan wewenang oleh Menteri yang bersangkutan⁸².

Pengertian mandat dalam asas-asas Hukum Administrasi Negara, berbeda dengan pengertian mandataris dalam konstruksi mandataris menurut penjelasan UUD 1945 sebelum perubahan. Dalam Hukum Administrasi Negara mandat diartikan sebagai perintah untuk melaksanakan atasan, kewenangan dapat sewaktu-waktu dilaksanakan oleh pemberi mandat, dan tidak terjadi peralihan tanggung jawab. Berdasarkan uraian tersebut, apabila wewenang yang diperoleh organ pemerintahan secara atribusi itu bersifat asli yang berasal dari peraturan perundang-undangan, yaitu dari redaksi pasal-pasal tertentu dalam peraturan perundang-undangan. Penerima dapat menciptakan wewenang baru atau memperluas wewenang yang sudah ada dengan tanggung jawab intern dan ekstern pelaksanaan wewenang yang diatribusikan sepenuhnya berada pada penerima wewenang (atributaris).⁸³

⁸² *Ibid.*

⁸³ *Ibid*, hlm. 109

3. Pengertian Pelaksanaan hukum izin pelayaran

Pelaksanaan hukum izin pelayaran merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi pelaksanaan hukum izin pelayaran pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide. Pelaksanaan hukum izin pelayaran adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Selain itu, pelaksanaan hukum izin pelayaran adalah suatu usaha untuk menanggulangi kejahatan secara rasional, memenuhi rasa keadilan dan berdaya guna. Dalam rangka menanggulangi kejahatan terhadap berbagai sarana sebagai reaksi yang dapat diberikan kepada pelaku kejahatan, berupa sarana pidana maupun non hukum pidana, yang dapat diintegrasikan satu dengan yang lainnya. Apabila sarana pidana dipanggil untuk menanggulangi kejahatan, berarti akan dilaksanakan politik hukum pidana, yakni mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang.⁸⁴ Pelaksanaan hukum izin pelayaran secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan

⁸⁴ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2002), hlm. 109

keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum *in concreto* dalam mempertahankan dan menjamin ditaatinya hukum materiil dengan menggunakan cara prosedural yang ditetapkan oleh hukum formal.⁸⁵ Pelaksanaan hukum izin pelayaran dapat menjamin keadilan, kepastian hukum, ketertiban dan perlindungan hukum pada era modernisasi dan globalisasi saat ini dapat terlaksana, apabila berbagai dimensi kehidupan hukum selalu menjaga keselarasan, keseimbangan dan keserasian antara moralitas sipil yang didasarkan oleh nilai-nilai *actual* di dalam masyarakat beradab.

Pelaksanaan hukum izin pelayaran sendiri harus diartikan dalam kerangka tiga konsep, yaitu sebagai berikut⁸⁶ :

- a. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran yang bersifat total (*total enforcement concept*) yang menuntut agar semua nilai yang ada di belakang norma hukum tersebut ditegakkan tanpa terkecuali.
- b. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran yang bersifat penuh (*full enforcement concept*) yang menyadari bahwa konsep total perlu dibatasi dengan hukum acara dan sebagainya demi perlindungan kepentingan individual.
- c. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran *actual* (*actual enforcement concept*) yang muncul setelah diyakini adanya diskresi

⁸⁵ Shant Dellyana, *Konsep Pelaksanaan hukum izin pelayaran*, (Yogyakarta: Liberty, 1988), hlm. 33

⁸⁶ Mardjono Reksodipuro, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana Kumpulan Karangan Buku Kedua*, (Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia, 1997)

dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran karena keterbatasan-keterbatasan, baik yang berkaitan dengan sarana prasarana, kualitas sumber daya manusianya, kualitas perundang-undangnya dan kurangnya partisipasi masyarakat.

Negara Indonesia adalah negara hukum (*recht staats*), maka setiap orang yang melakukan tindak pidana harus mempertanggungjawabkan perbuatannya melalui proses hukum. Hakikatnya pelaksanaan hukum izin pelayaran mewujudkan nilai-nilai atau kaidah-kaidah yang memuat keadilan dan kebenaran. Pelaksanaan hukum izin pelayaran bukan hanya menjadi tugas dari para penegak hukum yang sudah di kenal secara konvensional, tetapi menjadi tugas dari setiap orang. Meskipun demikian, dalam kaitannya dengan hukum publik pemerintahlah yang bertanggung jawab.

Sejalan dengan Pasal 1 ayat (3) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang secara tegas menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum. Dengan demikian pembangunan nasional di bidang hukum ditujukan agar masyarakat memperoleh kepastian, ketertiban dan perlindungan hukum yang berintikan kebenaran dan keadilan serta memberikan rasa aman dan tentram. Pelaksanaan hukum izin pelayaran dibedakan menjadi dua, yaitu:⁸⁷

- a. Dalam arti luas, proses pelaksanaan hukum izin pelayaran melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum.

⁸⁷ *Ibid*, hlm. 34

Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, pelaksanaan hukum izin pelayaran hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya pelaksanaan hukum izin pelayaran tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

- b. Dalam arti sempit, pelaksanaan hukum izin pelayaran yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, pelaksanaan hukum izin pelayaran itu hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis.

Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Indonesia memiliki kelemahan guna menunjang berjalannya tujuan dari pelaksanaan hukum izin pelayaran tersebut. Kelemahan-kelemahan yang mempengaruhi pelaksanaan hukum izin pelayaran di Indonesia:⁸⁸

- a. Kelemahan Hukum

Yang dimaksud dengan hukum adalah segala sesuatu yang menimbulkan aturan-aturan yang mempunyai kekuatan yang bersifat memaksa, yaitu apabila dilanggar akan mendapatkan sanksi

⁸⁸ Soerjono Soekanto, *Kelemahan-Kelemahan yang Mempengaruhi Pelaksanaan hukum izin pelayaran*, (Jakarta: Raja Grafindo, 1983), hlm.15

yang tegas dan nyata⁸⁹. Sumber lain menyebutkan bahwa hukum adalah seperangkat norma atau kaidah yang berfungsi mengatur tingkah laku manusia dengan tujuan untuk ketentraman masyarakat.⁹⁰

Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif.

b. Kelemahan Kebudayaan

Kebudayaan memiliki fungsi yang sangat besar bagi masyarakat dan manusia. Masyarakat memiliki kebutuhan dalam bidang materiil dan spiritual. Untuk memenuhi kebutuhannya sebagian besar dipenuhi kebudayaan yang bersumber pada masyarakat itu sendiri. Tapi kemampuan manusia sangat terbatas, dengan demikian kemampuan kebudayaan yang merupakan hasil ciptaannya juga terbatas dalam memenuhi segala kebutuhan.⁹¹ Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat,

⁸⁹ Yulies Tina Masriani, *Pengantar Hukum Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2004), hlm.13

⁹⁰ *Ibid*, hlm. 13.

⁹¹ Soerjono Soekanto, *Sosiologi Sebagai Suatu Pengantar*, (Jakarta: Rajawali Persada, 1990), hlm. 178

dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang peri kelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

c. Kelemahan Sarana

Tanpa adanya sarana dan fasilitas tertentu, maka tidak mungkin pelaksanaan hukum izin pelayaran akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi, maka mustahil pelaksanaan hukum izin pelayaran akan mencapai tujuannya.⁹² Suatu masalah yang erat hubunagnnya dengan sarana dan fasilitas adalah soal efektivitas dari sanksi negatif yang diancamkan terhadap peristiwa-peristiwa tertentu. Tujuan dari adanya sanksi-sanksi tersebut adalah agar dapat mempunyai efek yang menakutkan terhadap pelanggar-pelanggar potensial maupun yang pernah dijatuhi hukuman karena pernah melanggar. Sanksi negatif yang relatif berat atau diperberat saja, bukan merupakan sarana yang efektif untuk dapat menegendalikan kejahatan maupun penyimpangan lain. Tapi, sarana ekonomis ataupun biaya daripada pelaksanaan sanksi-sanksi negatif diperhitungkan, dengan berpegang dengan cara yang lebih efektif dan efisien sehingga biaya

⁹² *Ibid*, hlm. 37

dapat ditekan di dalam program-program pemberantasan kejahatan jangka panjang.

d. Kelemahan Penegak Hukum

Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum.

e. Kelemahan Masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

D. Lembaga yang Berwenang dalam Pelaksanaan Hukum Izin Pelayaran

a. Badan Keamanan Laut

1) Pengertian Badan Keamanan Laut

Badan Keamanan Laut lahir berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan yang kemudian secara teknis diatur melalui Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut. Badan Keamanan Laut Republik Indonesia (Bakamla

RI atau Bakamla) adalah badan yang bertugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Bakamla merupakan lembaga pemerintah nonkementerian yang bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan.

Secara histori latar belakang dibentuknya Badan Keamanan Laut ini diharapkan dapat mengakomodir dan mengintegrasikan seluruh instansi atau lembaga yang memiliki kewenangan di laut agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan. Badan Keamanan Laut sebagai bentuk revitalisasi dari Badan Koordinasi Keamanan Laut atau disingkat dengan Bakorkamla. Bakorkamla saat itu dianggap kurang efektif karena pembentukan hanya melalui peraturan presiden, selain daripada itu Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 Tentang Bakorkamla tidak memuat kewenangan dari Bakorkamla itu sendiri.

Pembentukan Bakamla ini mengganti Bakorkamla dan diharapkan menandakan era baru sinergitas operasi keamanan laut yang didukung dengan sistem peringatan dini dan unit penindakan hukum yang terpadu. Menurut ketua tim kerja RUU Kelautan, Djasarmen Purba, Bakamla bertanggung jawab langsung kepada Presiden sebagai komando terhadap semua urusan kelautan diberbagai wilayah di Indonesia. Jadi misalkan terdapat illegal fishing bisa langsung dapat diatasi. Selain itu, Bakamla terdiri dari beberapa instansi yang saling terintegrasi dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Imigrasi, Kementerian

Dalam Negeri (Kemendagri), Kementerian Luar Negeri (Kemenlu), Kementerian Hukum dan HAM (Kemenkumham) dan Kementerian Pertahanan (Kemhan). Dengan begitu setiap pelanggaran yang ditemukan Bakamla di wilayah kelautan Indonesia akan diserahkan ke posnya masing-masing. Misalkan terjadi penangkapan imigran maka Bakamla akan menyerahkannya ke bagian Imigrasi.

2) Tugas dan Fungsi Badan Keamanan Laut

Tugas pokok Bakamla adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Dalam melaksanakan tugas, Badan Keamanan Laut menyelenggarakan fungsi:

- a) Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- b) Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- c) Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- d) Menynergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;
- e) Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;

- f) Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan
- g) Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

b. Polisi Perairan

Polisi adalah anggota badan pemerintahan yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban umum. Namun, kata polis dapat merujuk kepada salah satu dari tiga hal yaitu orang, institusi (lembaga), atau fungsi. Polisi yang bermakna institusi biasa kita sebut dengan kepolisian. Contohnya Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Polri, dan Kepolisian Daerah atau Polda (Yulihastin, 2008: 3).

Berdasarkan Peraturan Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Daerah Pasal 1 angka 1 ditentukan bahwa: Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) adalah alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri.

Dalam melaksanakan tugasnya, Organisasi Polri disusun secara berjenjang dari tingkat pusat sampai ke Wilayah. Organisasi Polri yang berada di tingkat pusat disebut Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia (Mabes Polri) yang dipimpin oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri) sedang organisasi Polri yang berada di tingkat ke Wilayah disebut Kepolisian Daerah (Polda) yang dipimpin oleh

Kepala Polisi Daerah (Kapolda). Dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 1 angka 3 dijelaskan bahwa Polda adalah pelaksana tugas dan wewenang Polri di Wilayah Provinsi yang berada di bawah Kapolri. Polda dalam melaksanakan tugas pokoknya khususnya dalam hal pelaksanaan kepolisian perairan dibantu oleh subbagian pelaksana tugas pokok yaitu Direktorat Polisi Air (DitPolair).

Direktorat Kepolisian Perairan (Ditpolair) adalah bagian integral Polri yang mengemban tugas di wilayah perairan dalam rangka memelihara Kamtibmas, menegakkan hukum, memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat, sebagai upaya terciptanya keamanan dalam negeri⁹³. Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 6 huruf f ditentukan bahwa Kepolisian Daerah (Polda) menyelenggarakan fungsi: Pelaksanaan kepolisian perairan, yang meliputi kegiatan patroli termasuk penanganan pertama tindak pidana, pencarian dan penyelamatan kecelakaan/Search and Rescue (SAR) di wilayah perairan, pembinaan masyarakat pantai atau perairan dalam rangka pencegahan kejahatan dan pemeliharaan keamanan di wilayah perairan. Ditpolair yang merupakan unsur pelaksana tugas pokok dari Kepala Polisi Daerah (Kapolda), memiliki tugas untuk menjalankan tugas di bidang perairan yang diselenggarakan oleh Polda, seperti yang diatur dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 6 huruf (f). Direktur Polisi Air

⁹³ (<http://wikimapia.org/16971843/id/MAKO-DIT-POLAIR-POLDADIY>, diakses tanggal 13 Oktober 2020).

(Ditpolair) yang dipimpin oleh Direktorat Polisi Air (Dirpolair) yang bertanggungjawab kepada Kapolda, dan dalam pelaksanaan sehari-hari, Ditpolair berada di bawah kendali Wakil Kepala Polisi Daerah (Wakapolda). Dalam melaksanakan tugasnya, Dirpolair dibantu oleh Wakil Direktur Polisi Air (Wadirpolair) yang bertanggungjawab kepada Dirpolair. Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 204 ditentukan bahwa:

Ditpolair terdiri dari:

- a) Subbagian Perencanaan dan Administrasi (Subbagrenmin).
- b) Bagian Pembinaan Operasional (Bagbinopsnal).
- c) Subdirektorat Pelaksanaan hukum izin pelayaran (Subditgakkum).
- d) Satuan Patroli Daerah (Satrollda).
- e) Subdirektorat Fasilitas, Pemeliharaan dan Perbaikan dan
- f) Kapal

Ditpolair juga menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a) Pemeliharaan dan perbaikan fasilitas serta sarana kapal di lingkungan Polda.
- b) Pelaksanaan patroli, pengawalan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah perairan, dan Binmas pantai di daerah hukum Polda.
- c) Pemberian bantuan SAR di laut/ perairan.
- d) Pelaksanaan transportasi kepolisian di perairan.

- e) Pengumpulan dan pengolahan data serta penyajian informasi dan dokumentasi program kegiatan Ditpolair. (Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 202 ayat (3)).

Polisi perairan merupakan salah satu instansi dengan satuan tugas patroli di laut. Sesuai dengan UU No. 2 tahun 2002, tugas Polri secara umum (Buana, 2017) adalah adalah:

- a) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b) Menegakkan hukum; dan
- c) Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada Masyarakat

Polisi Perairan bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi Kepolisian Perairan tingkat Pusat dalam rangka melayani, melindungi, mengayomi, serta memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah perairan Indonesia (POLAIR, 2017). Kemudian fungsi utama dari Polisi Perairan adalah pelaksanaan hukum izin pelayaran, yaitu pembinaan kekuatan Polri maupun potensi masyarakat dalam rangka keamanan dan ketertiban masyarakat yang Bersama-sama kekuatan sosial lainnya memikul tugas dan tanggung jawab mengamankan dan menyukseskan pembangunan nasional dan meningkatkan kesejahteraan bangsa.

Fungsi lainnya adalah fungsi organik meliputi dua hal yaitu fungsi organik operasional dan fungsi organik pembinaan. Fungsi organik operasional meliputi operasional kepolisian baik rutin maupun khusus,

sedangkan fungsi organik di bidang pembinaan meliputi bidang penelitian dan pengembangan, perencanaan dan pengorganisasian sampai ke tingkat pengawasan dan pengendalian. Adapun fungsi lainnya yaitu fungsi teknis meliputi unsur-unsur penggerak operasional kepolisian yang terdiri dari intelijen dan pengamanan, samapta, lalu lintas dan bimbingan masyarakat.

Disamping itu juga fungsi teknis yang lebih bersifat administratif yaitu masalah personel, pendidikan dan logistik. Fungsi teknis juga meliputi fungsi-fungsi yang bersifat sosial, antara lain bidang sejarah, psikoologi kedokteran dan interpol. Sedangkan fungsi khusus kepolisian meliputi bidang keuangan, pembinaan sistem informasi, komunikasi dan elektronika, penerangan, hukum, pembinaan mental dan SAR (Search and Rescue). Polisi Perairan dipimpin oleh seorang direktur dan bertanggung jawab kepada Kapolri (Jaya, 2008: 75).

c. Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL)

Tentara Nasional Indonesia yang disebut TNI berperan sebagai alat negara di bidang pertahanan yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara. Adapun tugas pokok TNI adalah menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia. Susunan Tentara Nasional Indonesia memiliki 3 daerah atau matra (wilayah) yang vital yang harus dijaga dan dilindungi yakni wilayah darat, wilayah laut dan wilayah udara yang dari

wilayah-wilayah tersebut di komando dengan angkatan yang memiliki tugas masing-masing.

TNI AL merupakan salah satu instansi yang memiliki satuan tugas patroli di laut. Keberadaan patroli TNI AL di laut dijustifikasi oleh Pasal 9 UU No. 34 tahun 2004. Dimana Tugas pokok TNI AL adalah:

- b) Melaksanakan tugas TNI mitra laut di bidang pertahanan
- c) Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang telah diratifikasi.
- d) Pelaksanaan tugas diplomasi angkatan laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan pemerintah.
- e) Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan mitra laut.
- f) Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

TNI AL juga memiliki dua fungsi dasar yaitu pengendalian laut dan proyeksi kekuatan. Pengendalian laut bertujuan untuk menjamin kepentingan nasional di laut serta lewat laut, dan bertujuan agar mampu secara optimal memanfaatkan potensi laut yang dimilikinya untuk kepentingan bangsa sendiri serta mampu mencegah atau menghambat pemanfaatan oleh bangsa lain yang dapat merugikan kepentingan bangsa sendiri. Sementara itu, proyeksi kekuatan terbagi dalam dua bagian yaitu Proyeksi kekuatan sebagai bagian dari pengendalian laut. Proyeksi ini adalah penggunaan dari kapal-kapal TNI AL dan pasukan marinir untuk memastikan pengendalian dan

terpeliharanya keamanan di laut Indonesia dan daerah penting lainnya. Serta Proyeksi kekuatan untuk mendukung kampanye kekuatan darat dan udara. Dalam ruang lingkup yang lebih luas ini meliputi operasi amfibi, penggunaan pesawat angkut udara, bantuan tembakan kapal terhadap sasaran di darat, dalam mendukung kampanye udara dan darat (Jaya, 2008: 71).

Selain tugas pokok dan fungsi di atas, TNI AL juga memiliki tiga peran strategis yang diantaranya adalah sebagai berikut (Samudera, 2010).

a) Peran Militer (*Military Role*).

Bila dilihat dari definisi *use of the sea* salah satu dari ketiga peran tersebut yang utama adalah *military role* dimana hal tersebut berkaitan erat dengan perang dan operasi tempur. Kemudian negara yang menyatakan dirinya memiliki *military role* harus memiliki kekuatan tempur dan kemampuan dalam menghadapi situasi tempur.

Selanjutnya angkatan laut harus memiliki kemampuan sebagai *sea control* dan *sea denial*. Peran ini dilaksanakan dalam rangka menegakkan kedaulatan negara di laut dengan cara pertahanan negara dan penangkalan, menyiapkan kekuatan untuk persiapan perang, menangkal setiap ancaman militer melalui laut, dan menjaga stabilitas keamanan kawasan maritim. Dalam upaya pertahanan negara dan penangkalan ini dilaksanakan kegiatan ataupun operasi untuk melindungi segenap aktifitas negara dalam eksplorasi dan eksploitasi laut, melindungi kehidupan, kepentingan dan kekayaan laut nasional baik dari ancaman luar maupun dalam negeri,

menyiapkan sistem pertahanan laut yang handal, membangun kekuatan tempur laut yang siap untuk perang, membangun pangkalan pangkalan dan fasilitas labuh bagi kapal-kapal.

Dalam *military role* penggunaan kekuatan tergantung kondisi geografi dan intensitas konflik bersenjata yang dihadapi. Penggunaan kekuatan tersebut diarahkan untuk menghadapi setiap agresi militer melalui laut, mencegah musuh untuk menggunakan laut untuk kepentingannya, mengendalikan laut untuk kepentingan nasional, mengamankan dan melindungi penggunaan laut bagi lalu lintas manusia dan barang yang melalui laut, menggunakan laut untuk proyeksi kekuatan ke darat, serta mendukung operasi pemeliharaan perdamaian Persatuan Bangsa Bangsa.

b) Peran Konstabulari (*Constabulary Role*).

Constabulary role ini berkaitan erat dengan jangkauan *force laws and treaties* yang meliputi wilayah nasional dan kepentingan nasional. Pelaksanaannya adalah menegakkan hukum di laut, melindungi sumber daya dan kekayaan laut nasional, memelihara ketertiban di laut, serta mendukung pembangunan bangsa dalam memberikan kontribusi terhadap stabilitas dan pembangunan nasional. *Constabulary role* ini dilaksanakan di seluruh perairan laut yurisdiksi nasional yang secara umum untuk memelihara ketertiban di laut. Dalam melaksanakan tugas penegakan dan hukum di laut, peran ini diselenggarakan secara mandiri atau gabungan dengan

komponen kekuatan laut lainnya dengan cara menggelar operasi laut di kawasan strategis dan operasi laut sehari-hari. Menegakkan hukum dan memelihara ketertiban di laut dilaksanakan dalam upaya melindungi pemanfaatan kekayaan laut secara legal, mencegah penyelundupan dan imigran gelap serta mencegah pelanggaran-pelanggaran di laut lainnya. Sedangkan untuk keamanan jalur lintas laut internasional, diselenggarakan dalam rangka mendukung dan melaksanakan Konvensi Persatuan Bangsa Bangsa tentang Hukum Laut Internasional di wilayah laut yurisdiksi nasional.

c) Peran Diplomasi (*Diplomacy Role*).

Peran ini mencakup mulai dari *naval presence* walaupun tidak semua angkatan laut harus dan bisa memiliki opsi ini dan kemampuan latent (*latent naval capabilities*). Peran ini sering disebut sebagai “unjuk kekuatan angkatan laut” yang telah menjadi peran tradisional angkatan laut. Diplomasi merupakan dukungan terhadap kebijakan luar negeri pemerintah yang dirancang untuk mempengaruhi kepemimpinan negara lain dalam keadaan damai atau pada situasi perang. Secara tradisional, angkatan laut menunjukkan kehadirannya di laut dengan melaksanakan kunjungan ke luar negeri menggunakan kapal-kapal perang milik TNI AL. Hal ini bertujuan untuk mengingatkan dan menunjukkan kemampuan dan kekuatan TNI AL di laut. Di samping itu untuk mempengaruhi

pandangan negara-negara yang dikunjungi terhadap kebesaran bangsa dan mempromosikannya di dunia internasional.

Kehadiran di laut itu tidak didasarkan atas adanya ancaman, namun lebih merupakan sebagai duta bangsa yang berperan untuk membentuk opini dan membangun kepercayaan antar negara (*confidence building measures*). Kapal perang yang melaksanakan tugas diplomasi ini harus memiliki kesiapan tempur yang prima, mudah dikendalikan, memiliki mobilitas yang tinggi, memiliki kemampuan proyeksi kekuatan ke darat, serta mampu untuk menampilkan sosok angkatan laut yang kuat dan berwibawa sebagai simbol dari kekuatan dan memiliki daya tahan operasi yang tinggi.

d. Syahbandar

Pelabuhan pada hakekatnya merupakan suatu mata rantai dalam penyelenggaraan angkutan ke/dari pedalaman yang menghubungkan berbagai sarana angkutan dengan sarana angkutan laut. Dengan demikian pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai titik terminal tetapi juga sebagai pusat kegiatan transit. Jumlah pelabuhan yang demikian banyak (kurang lebih 200 pelabuhan) tersebar di seluruh pelosok nusantara yang begitu luas dalam jarak-jarak yang relatif pendek antara pelabuhan yang satu dengan yang lainnya dengan tingkat fasilitas teknis yang berbeda-beda.⁹⁴

⁹⁴ Hussyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hlm.235

Keselamatan pelayaran di laut menyangkut berbagai kepentingan umum, dimana keselamatan penumpang serta segala harta bendanya harus dapat dipertanggungjawabkan, maka diperlukan pengawasan dan pembinaan bagi maksud tersebut yang dilakukan oleh suatu lembaga pemerintah yang disebut dengan kesyahbandaran yang dipimpin oleh seorang syahbandar.⁹⁵ Berdasarkan Pasal 1 butir (56) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimaksud 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.

Fungsi, tugas dan kewajiban syahbandar diatur di dalam Pasal 207 sampai Pasal 225 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan”. Dari rumusan tersebut dapat disimpulkan bahwa fungsi syahbandar mencakup

⁹⁵ Adi Sumardiman, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Pengaturan Skema Pemisah Lalu Lintas Pelayaran, Pengayoman / Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI*, Jakarta, 1999, hlm. 64

keselamatan dan keamanan pelayaran dimana syahbandarlah yang melakukan pelaksanaan, pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di pelabuhan termasuk membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan. Adanya fungsi syahbandar dalam menjaga keselamatan dan keamanan di pelabuhan maka syahbandar memiliki tugas-tugas sebagaimana yang dinyatakan di dalam Pasal 208 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni

:

- g) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- h) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
- i) Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- j) Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air;
- k) Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- l) Mengawasi pemanduan;
- m) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
- n) Mengawasi pengisian bahan bakar;
- o) Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
- p) Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- q) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
- r) Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;

- s) Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
- t) Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Selain memiliki fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208, syahbandar juga memiliki kewenangan sebagaimana yang dirumuskan di dalam Pasal 209 yakni:

- a) Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- b) Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- c) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d) Melakukan pemeriksaan kapal;
- e) Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- f) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g) Menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- h) Melaksanakan sijil awak kapal.

KUHD tidak memuat secara eksplisit mengenai definisi dan tanggungjawab syahbandar. Namun, pelaksanaan, pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di pelabuhan oleh syahbandar secara tidak langsung dapat dilihat di dalam pasal-pasal mengenai tanggungjawab nakhoda diantaranya Pasal 348 dan 349 KUHD dimana nakhoda berusaha agar diselenggarakan buku harian kapal dimana semua hal yang penting yang terjadi dalam perjalanan dicatat dengan teliti. Hal ini merupakan fungsi nakhoda yakni

melakukan pengawasan di bidang angkutan di perairan. Pasal 352 KUHD menyatakan bahwa nakhoda wajib dalam 48 jam setelah tibanya di pelabuhan darurat atau pelabuhan tujuan akhir menunjukkan atau menyuruh menunjukkan buku harian kapal kepada pegawai pendaftaran anak buah kapal dan minta agar buku itu ditandatangani oleh pegawai tersebut sebagai tanda telah dilihatnya. Di dalam pasal ini yang dimaksud sebagai pegawai pendaftaran anak buah kapal ialah syahbandar yang memiliki tugas dalam menjalankan fungsinya untuk melaksanakan keselamatan dan keamanan di bidang angkutan perairan.

e. Penjaga Pantai

Organisasi dunia yang mengatur tentang kegiatan yang terjadi di laut yaitu International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) yang menangani masalah kemaritiman, terutama pelayaran Internasional. IMO menetapkan standar Internasional untuk keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan bagi industri pelayaran internasional. Berperan menciptakan kerangka regulasi bagi industri pelayaran secara adil dan efektif, serta dapat diadopsi dan diimplementasikan secara universal. IMO awalnya bernama IMCO (*Intergovernmental Maritime Consultative Organization*), didirikan berdasarkan konvensi pembentukannya pada 6 Maret 1948 di Jenewa dan mulai resmi pada 17 Maret 1958. Sidang pertama IMO digelar pada tahun

1959. Sejak 1 Mei 1982, nama IMCO diubah menjadi *International Maritime Organization* (IMO). Sekretariat IMO bermarkas di London, United Kingdom. IMO menekankan pentingnya peran Instansi Sipil untuk menjaga keamanan maritim.

Meskipun Angkatan Laut secara universal mempunyai peran konstabulari, namun ada tuntutan yang kuat terhadap peran instansi sipil. Hal tersebut selaras dengan berbagai aturan di bidang keamanan dan keselamatan maritim seperti UNCLOS 1982 mengarah pada institusi sipil yang secara luas dikenal sebagai *Coast Guard* atau dalam bahasa Indonesia dikenal dengan Penjaga Laut dan Pantai.

Perkembangan dunia Internasional yang sangat dinamis, faktanya tidak semua negara menamakan institusi sipil yang menangani keamanan maritimnya sebagai *Coast Guard*, namun sangat jelas ada perbedaan fungsi antara *Coast Guard* dengan institusi lain seperti Polisi Perairan, Bea dan Cukai dan lain sebagainya. Salah satu cirinya adalah institusi tersebut merupakan wakil negara sekaligus pengemban fungsi-fungsi pemerintahan di laut sebagaimana diamanatkan oleh hukum nasional dan internasional. Fungsi-fungsi dimaksud di antaranya mencakup pertolongan di laut, pengaturan navigasi, wahana laut, penanganan

polusi laut, keamanan maritim dan perlindungan sumber daya laut⁹⁶
Di Asia Pasifik, beberapa negara telah mempunyai *Coast Guard*, baik yang menggunakan nama tersebut maupun tidak. Seperti India dengan *Indian Coast Guard*, Malaysia dengan *Maritime Enforcement Agency*, Filipina dengan *Philippine Coast Guard* dan Jepang dengan *Japan Coast Guard*. Adapun negara-negara lain belum mempunyai organisasi tersebut atau setidaknya fungsi-fungsi *Coast Guard* tersebar pada sejumlah instansi yang berbeda-beda.

(KPLP) merupakan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Republik Indonesia atau *Indonesia Sea and Coast Guard* merupakan Direktorat dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang bertugas mengamankan pelayaran di Indonesia. Adapun semboyan KPLP adalah "Dharma Jala Praja Tama" artinya "Sebagai insan bahari selalu berusaha menjalankan pengabdian yang terbaik untuk bangsa dan negara. Keberadaan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai di Indonesia memiliki landasan hukum yakni Peraturan Pelayaran (Scheepvaart Reglement) LN.1882 No.115 junto LN.1911 No.399 (Kepolisian di Laut). Undang-Undang Pelayaran (Scheepvaart Ordonantie) 1936 (Stb.1936 No.700), Peraturan Pelayaran 1936

⁹⁶ Alman Helvasali, *Coast Guard Dan Managemen Keamanan Maritime*, [http : // www , fkpmaritim, Org/coast-guard-dan-manajemen-keamanan-maritim/](http://www.fkpmaritim.org/coast-guard-dan-manajemen-keamanan-maritim/)(diakses tgl 17 Oktober 2020),

pasal 4, dan Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritime 1939 Pasal 13.⁹⁷

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.



⁹⁷Winarno, *Analisis Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)/Indonesia Sea and Coast Guard Guna Pelaksanaan hukum izin pelayaran Pelayaran Di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang (Tinjauan Yuridis Undang-Undang No 17 Tentang Pelayaran)*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Vol 1, No 1, Mei, hlm. 39.

BAB III

PENGATURAN IZIN PELAYARAN SAAT INI

A. Penegakan Izin Pelayaran

1. Instrumen Hukum Izin Pelayaran

Pelaksanaan hukum izin pelayaran dalam perkembangannya adalah suatu proses upaya untuk menegakkan dan menjalankan norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam interaksi dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.⁹⁸ Pelaksanaan hukum izin pelayaran memiliki fungsi untuk menjamin keadilan, kepastian hukum, ketertiban, dan perlindungan hukum bagi masyarakat, tidak terkecuali pada era modernisasi dan globalisasi saat ini. Era globalisasi saat ini pelaksanaan hukum izin pelayaran ditujukan untuk mencapai keselarasan, keseimbangan, dan keserasian antara moralitas sosial yang didasarkan oleh nilai-nilai aktual di dalam masyarakat yang beradab.⁹⁹

Pelaksanaan hukum izin pelayaran yang dimaksud termasuk pula dalam hal proses berfungsinya norma-norma hukum yang mengatur wilayah laut dan pantai oleh institusi yang berwenang untuk menjaga stabilitas keamanan laut dari berbagai macam tindakan pelanggaran hukum yang terjadi di wilayah laut dan pantai. Hal ini dikarenakan banyaknya persoalan sosial di laut yang menimbulkan permasalahan dalam penanganan

⁹⁸Jimly Asshiddiqie, *Pelaksanaan hukum izin pelayaran*, hlm.1 diakses melalui http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf pada 21 Juni 2020 pukul 11.30 WIB.

⁹⁹Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2002), hlm.109-110

kejahatan transnasional, perompakan, nelayan asing bersenjata, *illegal fishing*, perusakan sumber daya alam laut dan sekitarnya, pencurian sumber daya alam laut, keselamatan pelayaran, dan perdagangan manusia.¹⁰⁰

Pelaksanaan hukum izin pelayaran atas berbagai tindak kriminalitas tersebut harus dilaksanakan dalam kerangka tiga konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran yang dijabarkan sebagai berikut:¹⁰¹

- a. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran yang bersifat total (*total enforcement concept*) yang menuntut agar semua nilai yang ada di belakang norma hukum tersebut ditegakkan tanpa terkecuali.
- b. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran yang bersifat penuh (*full enforcement concept*) yang menyadari bahwa konsep total perlu dibatasi dengan hukum acara dan sebagainya demi perlindungan kepentingan individual.
- c. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran aktual (*actual enforcement concept*) yang muncul setelah diyakini adanya diskresi dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran karena keterbatasan-keterbatasan, baik yang berkaitan dengan sarana prasarana, kualitas sumber daya manusianya, kualitas perundang-undangannya dan kurangnya partisipasi masyarakat.

¹⁰⁰ Eka Martiana Wulansari, Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Laut dengan Sistem *Single Agency Multy Tasks*, *Jurnal Rechtsvinding*, hlm.1

¹⁰¹Mardjono Reksodipuro, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana Kumpulan Karangan Buku Kedua*, (Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia), 1997, hlm. 44

Mengacu pada tiga kerangka konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran di atas, cakupan pengaturan dan pelaksanaan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai perlu mengakomodir ketiga bentuk konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran dengan melakukan penyesuaian. Maksudnya, *total enforcement concept* diperuntukkan sebagai konsep yang melambangkan idealisme dalam upaya menjaga wilayah laut dan pantai secara utuh. Dalam hal ini konsep tersebut menjadi landasan dalam penyusunan substansi materiil pelaksanaan hukum izin pelayaran wilayah laut dan pantai.

Full enforcement concept, diperuntukkan untuk menyusun substansi beracara atau aturan tata cara persidangan untuk penyelesaian kasus pelanggaran yang terjadi di wilayah laut dan pantai. Konsep ini merujuk pada bentuk nyata implementasi pelaksanaan hukum izin pelayaran dengan cara menyusun aturan prosedural (formil) untuk mempertahankan substansi pelaksanaan hukum izin pelayaran. Adapun konsep ini dipegang dan dilaksanakan oleh institusi penegak hukum seperti kepolisian, kejaksaan, penyidik PNS, dan pengadilan.

Terakhir, *actual enforcement concept* merupakan konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran dalam bentuk realisasi aktual berupa melakukan tindakan tertentu untuk mempertahankan substansi hukum atau melaksanakan kaidah hukum tersebut misalkan dengan menerbitkan kebijakan diskresi. Mengacu pada rumusan Pasal 1 angka 9 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (UU

No. 30 Tahun 2014), yang dimaksud dengan diskresi adalah keputusan dan/atau tindakan yang ditetapkan dan/atau dilakukan oleh Pejabat Pemerintahan untuk mengatasi persoalan konkret yang dihadapi dalam penyelenggaraan pemerintahan dalam hal peraturan perundang-undangan yang memberikan pilihan, tidak mengatur, tidak lengkap atau tidak jelas, dan/atau adanya stagnasi pemerintahan. Konsep pelaksanaan hukum izin pelayaran ini dilakukan oleh para pejabat pemerintahan yang memimpin institusi pemerintah.

Pada dasarnya sistem pelaksanaan hukum izin pelayaran di perairan Indonesia dijalankan dengan dua kegiatan yakni patroli laut (*sea patrols*) dan pengintaian atau pengamatan dari udara (*maritime surveillance*). *Sea patrols* dilakukan oleh Bakamla, TNI AL, *Coastal Guard*, dan perwakilan dari masing-masing bidang kementerian yang terkait langsung dengan wilayah kerja di laut dan pantai Indonesia. Sedangkan, pengamatan dari udara dilaksanakan oleh TNI-Angkatan Udara (AU). Fokus dari pengamatan udara yaitu seluruh wilayah perairan Indonesia, termasuk Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan daerah Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE).¹⁰²

ALKI adalah alur laut yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia untuk alur pelayaran kapal-kapal asing yang melewati perairan teritorial Indonesia, sebagai salah satu konsekuensi dari ratifikasi Konvensi

¹⁰² Dirhamsyah, Pelaksanaan hukum izin pelayaran Laut di Indonesia, *Oseana*, Vol.XXXVII, No.1, Tahun 2007, hlm.4

Hukum Laut Internasional (*the United Nations of the Law of the Sea*

Convention). Terdapat 3 (tiga) alur laut yang telah ditetapkan oleh Indonesia, yaitu:¹⁰³

- 1) Selat Sunda-Selat Karimata-Laut China Selatan;
- 2) Selat Lombok-Selat Makasar-Laut Sulawesi; dan
- 3) Tiga alur tambahan (*optional routes*) ke atau dari Samudera Pasifik:
 - a) Samudera Pasifik-Laut Maluku-Laut Seram-Laut Banda-Selat Ombai- Laut Sawu;
 - b) Samudera Pasifik-Laut Maluku-Laut Seram-Laut Banda-Selat Leti-Laut Timor; dan
 - c) Samudera Pasifik-Laut Maluku-Laut Seram-Laut Banda-Laut Arafuru.

Berdasarkan uraian di atas diketahui bahwa pelaksanaan pengawasan wilayah laut dan pantai Indonesia dilaksanakan dari dua arah yakni patroli laut dan patroli udara. Lebih lanjut, dalam upaya pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai,

Pemerintah Indonesia telah meratifikasi beberapa konvensi internasional sebagaimana ditunjukkan oleh tabel berikut ini.¹⁰⁴

Tabel II:
Daftar Konvensi Bidang Maritim & Indonesia sebagai Negara Anggota

No	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
1.	Convention on the Establishment of the International Maritime Consultative Organization, 1948 (IMO Convention '48	Konvensi tentang pembentukan organisasi internasional yang menangani bidang maritim dengan tugas pokok penanganan mengenai keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan	Indonesia meratifikasi konvensi ini dan menjadi anggota IMO sejak bulan September 1960

¹⁰³ *Ibid.*

¹⁰⁴ https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasiberkala/20200819131943.DAFTAR_KONVENSI_INTERNASIONAL_BIDANG_MARITIM.pdf, diakses 8 April 2021 Jam 1851 WIB

		<p>laut dari bahaya pencemaran yang bersumber dari kapal. Pada tahun 1983, nama organisasi ini berubah dari IMCO menjadi "International Maritime Organization" (IMO)</p>	<p>dengan Surat Pejabat Presiden kepada Sekretaris Jenderal IMO No.9796/1960 tanggal 7 Mei 1960</p>
2.	<p>Amendments of 1991 of the IMO Convention (IMO Amendments '91)</p>	<p>Amendments of 1991 of the IMO Convention (IMO Amendments '91)</p>	<p>Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1996</p>
3.	<p>Amendments of 1993 of the IMO Convention (IMO Amendments '93)</p>	<p>Amandemen terhadap Konvensi IMO sesuai dengan resolusi A.735 (18) yang ditetapkan dalam Sidang Assembly ke-18 pada bulan November 1993 yang berisi penambahan jumlah anggota Council IMO dari 32 negara menjadi 40 negara dengan komposisi 10 negara dengan kategori A, 10 negara dengan kategori B, dan 20 negara dengan kategori C</p>	<p>Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1996</p>
4.	<p>International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74)</p>	<p>Konvensi ini merupakan aturan pokok internasional di bidang keselamatan kapal dengan isi antara lain aturan mengenai survey, stabilitas dan pembagian ruang kapal, permesinan, instalasi listrik, konstruksi kapal, peralatan pemadam kebakaran, per-alatan keselamatan jiwa,</p>	<p>Keputusan Presiden No. 65 Tahun 1980</p>

		<p>radio komunikasi, peralatan navigasi di kapal, keselamatan muatan kapal, dsb. Konvensi SOLAS versi pertama diterbitkan pada tahun 1914 dan selanjutnya dikembangkan beberapa kali termasuk Konvensi SOLAS 1960 dan terakhir versi tahun 1974 yang berisi ketentuan mengenai "<i>tacit acceptance procedure</i>" yakni ketentuan mengenai penerapan amandemen Konvensi terhadap para pesertanya tanpa melalui prosedur penerimaan secara resmi dengan ketentuan bahwa sebagian besar negara peserta telah menerapkan ketentuan amandemen dimaksud</p>	
5.	<p>The Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 1978)</p>		<p>Keputusan Presiden No. 21 Tahun 1988</p>
6.	<p>International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES Convention 66)</p>	<p>Aturan mengenai batas garis muat yang aman bagi keselamatan kapal, pencegahan terhadap kelebihan muatan dan keselamatan lambung timbul, aturan mengenai keselamatan</p>	<p>Keputusan Presiden No. 47 Tahun 1976</p>

		platform dan peningkatan stabilitas kapal	
7.	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE Convention 69)	Aturan internasional mengenai tonase kapal komersial yang dikaitkan dengan keselamatan pelayaran dan perhitungan perpajakan, tarif kepelabuhanan, tarif pungutan lainnya	Keputusan Presiden No. 5 Tahun 1989
8.	Convention on the International Regulation for Preventing Collision at Sea 1960	Pengaturan mengenai pencegahan kecelakaan /tubrukan kapal di laut	KEPPRES No. 107/1968 D I C A B U T
9.	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG Convention 72)	Aturan mengenai keselamatan pelayaran terutama dalam rangka pencegahan tubrukan di laut dengan menetapkan ketentuan <i>Taffic Separation Scheme (TSS)</i> ” di beberapa kawasan yang diperkirakan rawan kecelakaan karena kondisi alam atau padatnya lalulintas pelayaran	Keputusan Presiden No. 50 Tahun 1979
10.	International Convention for Safe Containers, 1972 (CSC Convention 72)	Aturan mengenai keselamatan peti kemas dan aturan pengangkutannya di kapal. Selain itu, guna memperoleh peti kemas yang aman, ditetapkan pula standar pengujian terhadap produksi peti kemas dan pengujian ulang terhadap peti kemas serta	Keputusan Presiden No. 33 Tahun 1989

		pengawasan terhadap peredarannya	
11.	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW Convention 78)	Konvensi ini berisi aturan-aturan internasional yang standar mengenai pendidikan dan sertifikasi bagi nakhoda dan awak kapal serta calon pelaut yang akan bekerja di kapal niaga yang melakukan pelayaran internasional. Konvensi ini juga mengatur mengenai ketentuan dinas jaga di kapal	Keputusan Presiden No. 60 Tahun 1986
12.	Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (STP Convention 71)	Konvensi ini mengatur tentang keselamatan kapal yang melakukan angkutan penumpang (terutama dimaksudkan untuk kapal angkutan jemaah haji di kawasan Samudera Hindia dan kawasan di sekitarnya	Keputusan Presiden No. 72 Tahun 1972
13.	Protocol of 1973 relating to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (STP Protocol 73)	Aturan tambahan bagi keselamatan kapal yang melakukan angkutan penumpang	Keputusan Presiden No. 43 Tahun 1979
14.	Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976 (INMARSAT Convention 76)	Konvensi ini mengatur mengenai penggunaan komunikasi satelit khususnya yang digunakan dalam dunia pelayaran karena komunikasi dengan menggunakan radio teresterial sudah semakin padat dengan jangkauan yang terbatas	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1986

15.	Operating Agreement relating to the INMARSAT Convention 76 (INMARSAT OA 76)	Perjanjian antar negara mengenai pengoperasian dan penggunaan INMARSAT yang semula dikhususkan untuk komunikasi maritim	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1986
16.	Operating Agreement relating to the INMARSAT Amendments 89 (INMARSAT OA Amendments 89)	Amandemen mengenai INMARSAT OA 76 yang mengatur mengenai perluasan penggunaan satelit dengan kendaraan bergerak	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1999
17.	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (FACILITATION Convention 65)	Konvensi ini mengatur mengenai standar prosedur dan penggunaan formulir secara internasional dalam hubungannya dengan kegiatan kemaritiman. Dengan penggunaan formulir dan pengurusannya yang seragam, maka lalulintas pelayaran internasional akan semakin mudah dan lancar	Keputusan Presiden No. 51 Tahun 2002
18.	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) And Protocol of 1998	Konvensi ini mengatur mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran oleh minyak dari kapal dan menggantikan "International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 (OILPOL)". Konvensi ini juga mengatur mengenai pencegahan pencemaran karena kecelakaan	Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986 (Ratifikasi terhadap MARPOL, Annex I & II) Peraturan Presiden No. 29

		kapal tanker dan kapal-kapal lainnya. Sampai saat ini yang berlaku adalah ketentuan Annex I mengenai Pencemaran oleh Minyak dan Annex II mengenai Barang Cair Berbahaya dalam bentuk curah.	Tahun 2012 (Ratifikasi terhadap Annex III, IV, V& VI
19.	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Convention 69)	Konvensi ini mengatur mengenai sistem yang memungkinkan korban pencemaran memperoleh ganti rugi dari pemilik kapal (pengangkut) yang secara langsung harus bertanggungjawab terhadap pencemaran (strict liability).	Keputusan Presiden No. 18 Tahun 1978
20.	Protocol of 1992 relating to the CLC Convention 69 (CLC Protocol 92)	Protokol ini mengatur mengenai penambahan jumlah maksimum ganti rugi akibat pencemaran dari pemilik kapal sebesar +22 juta Dollar.	Keputusan Presiden 55 tahun 1999
21.	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND Convention 71)	Konvensi ini mengatur mengenai tambahan kompensasi yang dapat diterima oleh pihak yang dirugikan akibat terjadinya pencemaran oleh minyak. Tambahan kompensasi ini dikelola oleh Lembaga FUND yang menerima kontribusi dari pemilik minyak (muatan) yang menjadi anggota Konvensi Fund.	Keputusan Presiden No. 19 Tahun 1978 Dicabut dengan Keputusan Presiden Nomor 41 Tahun 1998

22.	Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Wastes and their Disposal, 1991	Konvensi ini mengatur mengenai prosedur pengangkutan dan pembuangan limbah antar negara serta pengaturan mengenai jenis limbah yang dapat ditransportasikan dan dibuang antara negara satu ke negara lain	Keputusan Presiden No. 61 Tahun 1993 tanggal 21 Juli 1993 (BAPEDAL
23.	United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS 1982	Konvensi ini memuat ketentuan mengenai hak dan kewajiban negara terhadap wilayah teritorialnya serta dasar hukum untuk menentukan batas wilayah teritorial. Disamping itu diatur pula mengenai hak negara terhadap laut bebas dan kewajibannya untuk melindungi lingkungan laut dari bahaya kerusakan akibat eksplorasi dan eksploitasi sumber daya baik hayati maupun non-hayati.	Undang-undang No. 17 Tahun 1985
24.	Convention on the Continental Shelf 1958, Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas 1958, Convention on the High Seas 1958	Pengaturan Landas Kontinen, Perikanan dan Konservasi Sumberdaya Alam di Laut Lepas dan Konvensi Laut Lepas	Undang-undang No. 19 /1961 6 September 1961
25.	United Nations Convention on a Code	Konvensi ini memuat aturan mengenai pengoperasian perusahaan angkutan laut secara	Keputusan Presiden No. 40 Tahun 1976

	of Conduct of Liner Conferences, 1972	internasional, terutama dalam rangka pembagian muatan diantara perusahaan-perusahaan yang mempunyai kapal dengan kebangsaan yang berbeda	
26	International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993	Konvensi ini merupakan pengembangan dari kedua konvensi sebelumnya dengan memasukan unsur kerugian lingkungan (environmental loss) sebagai salah satu dari tanggungjawab pemilik yang harus didahulukan. Namun apabila terbukti bahwa kerugian lingkungan tersebut dijamin oleh asuransi sesuai dengan ketentuan konvensi internasional lainnya, maka kerugian tersebut tidak lagi menjadi tanggung jawab yang didahulukan.	Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005
27.	International Convention Maritime Search And Rescue, 1979 With Annex And 1998 Amendments To The International Convention On Maritime Search And Rescue, 1979 (Resolution Maritime Safety Committee 70 (69))	Konvensi ini memuat aturan mengenai kewajiban mempersiapkan tindakan yang harus diambil, termasuk pembuatan badan penyelamatan tingkat pusat dan daerah untuk koordinasi. Meliputi prosedur kegiatan dan untuk menghadapi keadaan darurat saat operasi SAR	Peraturan Presiden No. 30 Tahun 2012

28.	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 (BUNKER 2001),	Konvensi ini bertujuan untuk memastikan adanya kompensasi yang cukup, cepat, dan efektif kepada pihak yang menderita kerusakan yang disebabkan oleh kebocoran minyak, dimana minyak tersebut berasal dari tangki bahan bakar kapal. Konvensi ini memberikan batas maksimal jumlah tanggung jawab pihak pencemar dimana dapat dijadikan dasar hukum pihak asuransi untuk bisa menimbang potensi tanggungjawabnya	Peraturan Presiden No. 65 Tahun 2014
29.	International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships 2001 (AFS 2001)	Konvensi ini memuat aturan-aturan mengenai pelapisan, pengecatan, perlakuan permukaan kapal untuk mengendalikan menempelnya organisme yang merugikan pada badan kapal	Peraturan Presiden No. 66 Tahun 2014
30.	International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM)	Konvensi ini memiliki tujuan untuk menjaga keseimbangan lingkungan laut dengan mencegah penyebaran organisme air yang merusak (harmful aquatic organism) dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan membuat standar dan prosedur manajemen ballast water dan sedimen	Peraturan Presiden No. 132 Tahun 2015

31.	ASEAN Memorandum of Understanding on Cooperation Relating to Marine Casualty and Marine Incident Investigation	MoU mengenai kerjasama investigasi dalam hal kecelakaan dan korban jiwa di laut	Ratifikasi Tidak Diperlukan Ditandatangani di Ha Noi, Viet Nam, 10-Des-2009 Mulai Berlaku 10-Desember-2009 (Tanggal Penandatanganan oleh para Pihak) (Pasal 12 Paragraf 1)
32.	Memorandum of Understanding on ASEAN Cooperation Mechanism for Joint Oil Spill Preparedness and Response	MoU mengenai mekanisme kerjasama penanggulangan dan pencegahan kebocoran minyak	Ratifikasi Tidak Diperlukan Ditandatangani di Mandalay, 28-Nov-2014 Mulai Berlaku 28-November-2014 (Tanggal Penandatanganan) (Pasal 11 Ayat 1)
33.	Maritime Labour Convention, 2006	Konvensi yang mengatur hak-hak pelaut	Undang Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi

			Ketenaga-kerjaan Maritim, 2006)
34.	Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	<p>Protokol dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut, 1974</p> <p>Protokol ini adalah harmonisasi sistem dari survei dan sertifikasi kapal SOLAS 1974, LL 1966 dan MARPOL 73/78, termasuk IBC Code, BCH Code, IGC Code</p> <p>Dengan adanya Protokol ini harmonisasi survei dan sertifikasi kapal sehingga kapal dimungkinkan untuk melakukannya (survey dan sertifikasi) secara bersamaan</p>	<p>Peraturan Presiden Nomor 57 tahun 2017 tentang Pengesahan Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (Protokol 1988 terkait dengan Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut, 1974</p>
35.	Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966	<p>Protokol 1988 terkait dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat Kapal</p> <p>Protokol ini adalah harmonisasi sistem dari survei dan sertifikasi kapal SOLAS 1974, LL 1966 dan MARPOL 73/78, termasuk IBC Code, BCH Code, IGC Code</p>	<p>Peraturan Presiden Nomor 84 Tahun 2017 tentang Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (Protokol 1988 terkait dengan</p>

		Dengan adanya Protokol ini harmonisasi survei dan sertifikasi kapal sehingga kapal dimungkinkan untuk melakukannya (survey dan sertifikasi) secara bersama	Konvensi Internasional tentang Garis Muat Kapal, 1966
36.	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995	The 1995 STCW-F Convention menetapkan persyaratan pelatihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk awak kapal penangkap ikan dengan ukuran 24 meter atau lebih yang berlayar secara internasional	Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2019 tentang International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, (SCTW-F), 1995

Berikut beberapa ketentuan-ketentuan hukum di laut berdasarkan konvensi internasional sebagaimana tersebut dalam tabel di atas:

a) UNCLOS 1982 (*United Nation Convention of The Law and Sea*)

Ditinjau dari isinya dapat dirangkum sebagai berikut: Kodifikasi ketentuan-ketentuan hukum di laut lepas dan hak lintas damai laut internasional, merupakan pengembangan hukum laut yang sudah ada, misalnya mengenai ketentuan lebar laut teritorial menjadi maksimum 12 mil laut dengan kriteria landas kontinen, dan selain itu juga memuat mengenai

rezim-rezim hukum baru, seperti azas negara kepulauan, zona ekonomi eksklusif, dan penambangan di dasar laut Internasional.

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang hukum laut ini mengatur pula rezim-rezim hukum sebagai berikut:

- 1) Laut Teritorial dan Zona Tambahan;
 - 2) Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional;
 - 3) Zona Ekonomi Eksklusif;
 - 4) Landas Kontinen;
 - 5) Laut Lepas
 - 6) Rejim Pulau;
 - 7) Rejim Laut Tertutup/ setengah tertutup;
 - 8) Rejim akses negara tidak berpantai ke dan dari laut serta kebebasan transit;
 - 9) Kawasan Dasar Laut Internasional;
 - 10) Perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut;
 - 11) Penelitian ilmiah kelautan;
 - 12) Pengembangan dan alih teknologi;
 - 13) Penyelesaian sengketa; dan
 - 14) Ketentuan penutup.
- b) SOLAS 74 (*Safety of Life at Sea*)

Salah satu konvensi internasional yang sangat terkait dengan keselamatan maritim adalah konvensi internasional tentang Keselamatan Jiwa di laut (SOLAS). Konvensi ini juga adalah yang tertua, versi pertama

telah diadopsi pada konferensi yang diadakan di London tahun 1914. Sejak itu, telah ada empat konvensi Solas: yang kedua diadopsi tahun 1929 yang mulai diberlakukan tahun 1933, yang ketiga diadopsi tahun 1948 dan diberlakukan tahun 1952, kemudian yang keempat diadopsi tahun 1960 (atas bantuan IMO) dan mulai berlaku tahun 1965. Selanjutnya versi terakhir yang berlaku sejak 1980 adalah Solas yang diadopsi tahun 1974. Konvensi Solas telah mencakup banyak aspek keselamatan laut.

Sasaran utama Solas Convention adalah untuk menetapkan standar minimum konstruksi, peralatan dan operasional kapal agar kompatibel dengan keselamatan yang dicita-citakan terhadap kapal tersebut. *Flag state* bertanggungjawab untuk meyakinkan bahwa kapal dibawah benderanya *comply* dengan persyaratan yang telah ditetapkan, dan dibuktikan dengan sertifikat yang membuktikan bahwa semua telah sesuai. Pengawasan (*control*) oleh pemerintah (*contracting government*) juga dimungkinkan dalam rangka untuk memeriksa kapal negara lain jika ditemukan indikasi kapal dan peralatannya tidak *comply* dengan persyaratan konvensi, prosedur ini dikenal sebagai *port state control*.

Konvensi Solas yang terakhir mencakup pasal-pasal mengenai kewajiban umum, prosedur amandemen, dan seterusnya. Kemudian ditambahkan dengan *annex* yang selanjutnya dibagi menjadi 12 bab. Bab I – Ketentuan Umum (*general provision*) Termasuk peraturan mengenai survei untuk bermacam-macam tipe kapal dan pengeluaran dokumen yang menyatakan bahwa kapal memenuhi persyaratan konvensi. Bab ini juga

mencakup ketentuan mengenai pengawasan kapal di pelabuhan pemerintah lain (*other contracting government*). Bab II-1 – Konstruksi, Subdivisi dan stabilitas, instalasi listrik. Bab II-2– Perlindungan, Pendeteksian dan Pemadaman Kebakaran. Bab III – Alat-alat keselamatan. Bab IV - Radio komunikasi. Bab V – Keselamatan navigasi. Bab VI – Angkutan Barang. Bab VII – Angkutan Barang berbahaya. Bab VIII – Kapal Nuklir. Bab IX – Manajemen keselamatan pengoperasian kapal. Bab X– Keselamatan kapal kecepatan tinggi. Bab XI-1 – Ketentuan khusus untuk keselamatan maritim. Bab XI-2 – Ketentuan khusus untuk keselamatan maritim.

Bab tersebut diadopsi tahun 2002 dan berlaku mulai 1 Juli 2004. Regulasi XI-2/3 dari bab baru ini merupakan gambaran tentang *International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS Code)*. *Part A code* ini merupakan mandatori dan part B berisi panduan tentang bagaimana agar dapat *comply* dengan persyaratan wajib (*mandatory requirement*). Regulasi ini mensyaratkan pemerintah untuk menetapkan tingkat keamanan (*security level*) dan peraturan tentang informasi *security level* kepada kapal bendera negaranya. Sebelum memasuki pelabuhan, atau selama di pelabuhan, dalam wilayah teritori *Contracting Government* kapal harus *comply* dengan persyaratan *security level* yang ditetapkan oleh pemerintah tersebut.

Dalam hal *security level*-nya lebih tinggi dari *security level* yang ditetapkan oleh pemerintah terhadap kapal tersebut, Regulasi XI-2/8 memperkuat peran nakhoda dalam melakukan profesionalitasnya dalam

mengambil keputusan yang diperlukan untuk mempertahankan keamanan kapalnya. Dengan kata lain bahwa tidak akan mendapatkan hambatan dari perusahaan, pencharter, atau orang lain yang respek dengan hal ini. Regulasi XI-2/5 mensyaratkan semua kapal untuk menyediakan sistem alarm pengamanan (*security alert system*) selambat-lambatnya sampai tahun 2006. Jika kapal berlayar, maka *ship-to-shore security alert* akan bekerja dan otoritas pelabuhan yang ditunjuk pemerintah akan mengetahui hal ini sehingga dapat mengidentifikasi kapal tersebut, lokasinya dan dapat mengetahui apakah keamanan kapal sudah sesuai atau tidak.

Security alert system dapat dilakukan dari *navigation bridge* dan sekurang-kurangnya dari tempat lain di kapal tersebut. Regulasi XI-2/6 menetapkan persyaratan bagi fasilitas pelabuhan, sebagai petunjuk bagi pemerintah untuk mengkaji tingkat keamanan fasilitas pelabuhan dan *port facility security plans* telah dikembangkan, dilaksanakan dan *direview* sesuai dengan ISPS Code. Regulasi lain dalam bab ini adalah laporan kepada IMO, pengawasan kapal di pelabuhan (termasuk *delay, detention*, larangan bergerak di pelabuhan atau mengeluarkan kapal dari pelabuhan), dan tanggungjawab perusahaan. Bab XII – Ketentuan khusus untuk keselamatan kapal curah. Bab ini mencakup persyaratan struktur kapal curah dengan panjang lebih dari 150 meter.

c) ISPS Code (*International Ship and Port Security Code*)

Amandemen SOLAS 1974 menyebabkan terjadinya perubahan yang esensial pada SOLAS 1974. SOLAS tidak hanya berisikan masalah

keselamatan jiwa di laut, melainkan juga memberi perhatian yang serius pada bidang keamanan pelayaran. Hasil amandemen ini memperoleh suatu ketentuan internasional yang mengatur masalah keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang dikenal dengan *International Ship and Port Security Code* (ISPS Code).

ISPS Code singkatan dari *Internasional Ship and Port Facility Security Code* merupakan *code* atau aturan yang baru-baru ini diterima dan disahkan di forum IMO-Conference pada tanggal 12 Desember 2002, dan menjadi Bab XI – 2 dari SOLAS – 1974. Percepatan pemberlakuan ISPS Code dipicu oleh peristiwa terorisme yang tragis di New York pada tgl 11 September 2001 sehingga IMO pada bulan November 2001 secara aklamasi menyetujui pengembangan tindakan-tindakan baru berkenaan dengan peningkatan keamanan di atas kapal-kapal dan pelabuhan-pelabuhan. Indonesia sebagai negara anggota IMO telah meratifikasi SOLAS 1974 melalui Keputusan Presiden No. 65 tahun 1980.

Adapun tujuan penerapan ISPS Code antara lain:

- 1) Percepatan pemberlakuan ISPS Code dipicu oleh peristiwa terorisme yang tragis di New York pada tgl 11 September 2001 sehingga IMO pada bulan November 2001 secara aklamasi menyetujui pengembangan tindakan-tindakan baru berkenaan dengan peningkatan keamanan di atas kapal-kapal dan Pelabuhan-pelabuhan. Indonesia sebagai negara anggota IMO telah meratifikasi SOLAS 1974 melalui Keputusan Presiden No. 65 tahun 1980.

- 2) Menetapkan peran dan tanggung jawab negara-negara penandatangan, badan-badan pemerintahan, pemerintah lokal dan industri pelayaran serta kepelabuhan pada tingkat nasional maupun internasional guna menjamin keamanan maritim;
- 3) Menjamin pengumpulan dini informasi secara efisien dan pertukaran informasi yang berkenaan dengan keamanan;
- 4) Menyiapkan metodologi bagi *assessment* keamanan sehingga tersedia rencana dan prosedur guna bereaksi terhadap setiap tingkat keamanan yang berubah;
- 5) Menjamin kerahasiaan yang memadai dan tindakan-tindakan keamanan maritim yang proposional.

Kemudian untuk mencapai tujuan di atas, peraturan internasional ini memiliki sejumlah persyaratan fungsional seperti:

- 1) Mengumpulkan, menilai dan saling menukar informasi yang berkenaan dengan ancaman dengan negara penandatangan yang bersangkutan;
- 2) Mempersyaratkan pemeliharaan protokol komunikasi untuk kapal-kapal dan pelabuhan-pelabuhan;
- 3) Memberikan akses yang tak terbatas bagi para petugas ISPS Code ke kapal, fasilitas pelabuhan, dan area-area terlarang;
- 4) Mencegah dimasukkannya senjata-senjata terlarang, alat pembakar atau bahan peledak ke kapal dan fasilitas pelabuhan;

- 5) Menyediakan alat-alat untuk membunyikan alarm sebagai reaksi terhadap ancaman keamanan atau insiden keamanan;
- 6) Mempersyaratkan adanya rencana keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan atas dasar penilaian/perkiraan keamanan;
- 7) Mempersyaratkan pelatihan, peragaan, dan latihan untuk menjamin pengenalan atau pembiasaan dengan rencana dan prosedur keamanan.

Dengan diratifikasinya ISPS Code maka Pemerintah Indonesia wajib untuk mentaati seluruh ketentuan yang diratifikasi. Apabila Pemerintah Indonesia tidak melaksanakan ketentuan tersebut maka berisiko pada pelabuhan luar negeri tidak akan menerima kapal-kapal berbendera Indonesia yang akan melakukan pelayaran internasional. Selain itu, kapal asing pun tidak dapat memasuki pelabuhan di Indonesia. Kondisi demikian berdampak pada sentra ekonomi khususnya industri ekspor impor barang.

- a) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landasan Kontingen Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1973 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2994);
- b) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3260);
- c) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*, (Lembaran Negara Republik

Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319);

- d) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1990 Nomor 49, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3419);
- e) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 52, Tambahan Lembaga Negara Nomor 5216);
- f) Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan Ikan dan Tumbuhan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 56, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3482);
- g) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3647);
- h) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaga Negara Nomor 4661);
- i) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaga Negara Nomor 5059);

- j) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 136, Tambahan Lembaga Negara Nomor 4152);
- k) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2, Tambahan Lembaga Negara Nomor 4168);
- l) Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073);
- m) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587);
- n) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4439);
- o) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
- p) Undang-Undang Nomor I Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014

Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5490);

- q) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849); dan
- r) Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073).

Ketujuh belas undang-undang di atas merupakan hukum positif dari pengaturan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai sesuai dengan ruang lingkup pembahasannya. Jumlah tersebut belum termasuk dengan peraturan pelaksana yang diterbitkan sebagai pedoman pelaksanaan pelaksanaan hukum izin pelayaran di bawah lembaga/kementerian terkait. Oleh karenanya dapat dibayangkan bahwa pengaturan pelaksanaan hukum izin pelayaran diuraikan dalam banyak peraturan perundang-undangan sehingga berpotensi untuk saling berbenturan atau tumpang tindih.

2. Lembaga-Lembaga Pemerintah yang Berwenang dalam Perizinan Pelayaran

Pada dasarnya, pelaksanaan hukum izin pelayaran dan peraturan yang mengatur aktivitas-aktivitas di perairan laut dan pantai Indonesia dilakukan oleh beberapa lembaga pemerintah secara bersama-sama. Adapun lembaga-

lembaga pemerintah yang berwenang pasca diterbitkannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (UU No.32 Tahun 2014) meliputi Bakamla (Badan Keamanan Laut), TNI Angkatan Laut, POLRI-Direktorat Kepolisian Perairan, Kementerian Perhubungan –Dirjen Perhubungan Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan- Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), Kementerian Keuangan-Dirjen Bea Cukai, dan Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Illegal (Satgas 115).¹⁰⁵ Kesemua lembaga pemerintah di atas bertanggung jawab untuk melaksanakan kegiatan pemantauan (*monitoring*), pengawasan (*control*), pengintaian/pengamatan (*surveillance*), dan pelaksanaan hukum izin pelayaran (*enforcement*) terhadap segala bentuk pelanggaran atau aktivitas ilegal yang terjadi di kawasan laut dan pantai.

Sebelum diundangkannya UU No.32 Tahun 2014, yurisdiksi penanganan pelanggaran hukum di wilayah laut terbagi di berbagai lembaga, antara lain, secara tersendiri dan terpisah, adalah TNI Angkatan Laut, Polisi Perairan (“Polair”), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (“Ditjen Bea Cukai”), Kejaksaan Agung RI, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Armada PLP/KPLP), Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (“KLHK”), Kementerian Kelautan dan Perikanan (“KKP”), Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (“Kementerian ESDM”), Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata (“Kemenbudpar”), Kementerian Hukum dan

¹⁰⁵Diakses melalui <https://law.ui.ac.id/v3/penegakan-hukum-di-wilayah-laut-indonesia/> pada 21 Juni 2020 pukul 11.00 WIB.

HAM (“Kemenhukham”), Kementerian Pertanian (“Kementan”) dan Kementerian Kesehatan (“Kemenkes”).¹⁰⁶

Komposisi lembaga pemerintah tersebut telah menghapuskan kewenangan Kementerian Kehutanan dari jajaran lembaga penegak hukum di wilayah laut dan pantai. Pada tahun 2007, melalui Direktorat Jenderal Pelestarian Hutan dan Konservasi Alam (Ditjen PHKA) Kementerian Kehutanan bertanggung jawab pula melaksanakan kegiatan pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di kawasan suaka alam laut (*marine protected areas*) di Indonesia. Kewenangan tersebut diberikan oleh Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumberdaya Alam Hayati dan Ekosistemnya (UU No. 5 Tahun 1990). Menurut undang-undang tersebut, terdapat empat jenis kawasan suaka alam laut yaitu taman nasional laut, taman wisata laut, cagar alam laut, dan kawasan suaka/pelestarian laut dan perairan.¹⁰⁷

Selain Kementerian Kehutanan, Kementerian Lingkungan Hidup juga memiliki porsi dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai. Secara formal, Kementerian Lingkungan Hidup tidak ditugaskan langsung untuk melaksanakan kegiatan patroli atau pengawasan di kawasan laut dan pantai. Lembaga ini fokus pada upaya untuk melindungi dan mengelola lingkungan hidup laut dan pantai yang ada di Indonesia. KLH sendiri juga memiliki penyidik Pegawai Negeri Sipil (PNS) untuk

¹⁰⁶ Diakses melalui <http://jurnaltaritim.com/2014/09/sistem-penegakan-hukum-dalam-ruu-kelautan/> pada 21 Juni 2020.

¹⁰⁷ Dirhamsyah, Pelaksanaan hukum izin pelayaran Laut di Indonesia, *Oseana*, Vol.XXXVII, No.1, Tahun 2007, hlm.3.

melakukan pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran dalam pengelolaan lingkungan dan pantai.¹⁰⁸

Lebih lanjut, pada masa pra-Undang-Undang No. 32 Tahun 2014, titik tumpu utama pelaksanaan hukum izin pelayaran terpusat pada Bakorkamla. Bakorkamla yang dimandatkan dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (UU No.6 Tahun 1996)¹⁰⁹ bertugas melakukan koordinasi di antara badan-badan tersebut. Bakorkamla, yang dahulu dibentuk dengan Surat Keputusan Bersama Menteri Pertahanan dan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman, dan Jaksa Agung,¹¹⁰ kini resmi diubah menjadi Bakamla dengan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Bakamla (Perpres No. 178 Tahun 2014). Perubahan tersebut merupakan amanat dari Pasal 59 ayat (3) UU No.32 Tahun 2014 yang berbunyi "dalam rangka pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah perairan dan yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patrol keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, dibentuk Badan Keamanan Laut."

¹⁰⁸ *Loc, cit.*

¹⁰⁹ Pasal 23 ayat (3) UU No. 6 Tahun 1996 menentukan: "Apabila diperlukan, untuk meningkatkan pemanfaatan, pengelolaan, perlindungan, dan pelestarian lingkungan Perairan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dibentuk suatu badan koordinasi yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden." Lih: Undang-Undang Perairan Indonesia, UU No. 6 Tahun 1996, Lembaran Negara No. 73 Tahun 1996, Tambahan Lembaran Negara No. 3647

¹¹⁰ Keputusan bersama itu masing-masing Nomor: KEP/B/45/XII/1972; SK/901/M/1972; KEP.779/MK/III/12/1972; J.S.8/72/1;KEP-085/J.A/12/1972 tentang Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan di Laut dan Komando Pelaksana Operasi Bersama Keamanan di Laut. Di tahun 2005, ditetapkan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA) yang menjadi dasar hukum dari Bakorkamla hingga digantikan oleh Bakamla pada 2014. Lih: Hukum Online, "Presiden Jokowi Resmi Bentuk Badan Keamanan Laut," 15 Desember 2014,

Berdasarkan Perpres No. 178 Tahun 2014, fungsi Bakamla diperluas dan diperkuat dibandingkan dengan fungsi Bakorkamla. Tujuannya agar Bakamla dapat mengefektifkan dan mengefisiensikan tugas pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut terutama sebagai pengelola kewenangan dari berbagai institusi terkait.¹¹¹ Tugas Bakamla lebih ditekankan pada upaya untuk menyinergiskan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait serta melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Secara praktis dapat dikatakan bahwa Bakamla turut berwenang untuk melakukan pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran secara langsung di lapangan. Secara lebih jelas, perbedaan tugas dan fungsi Bakorkamla dengan Bakamla tersaji dalam tabel perbandingan berikut:

**Tabel III:
Perbandingan Tugas dan Fungsi antara Bakorkamla dengan Bakamla**

No	Indikator	Bakorkamla	Bakamla	Ket.
1.	Dasar Hukum	Perpres No. 81 Tahun 2005	Pepres No.178 Tahun 2014	Berubah
2.	Pertanggung-jawaban	Presiden	Presiden melalui Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan	Berubah
3.	Tugas	Mengkoordinasi kan penyusunan kebijakan dan	Patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan	Berubah

¹¹¹ Margaretha Quina dan Henri Subagiyo, Ulasan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan “Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Laut: Peluang dan Tantangan”, *Jurnal Hukum Lingkungan*, Vol.2, No.1, Juli 2015, hlm.96.

		pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu.	Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia	
4.	Fungsi	<p>1. Perumusan dan penetapan kebijakan umum di bidang keamanan laut.</p> <p>2. Koordinasi kegiatan dalam pelaksanaan tugas di bidang keamanan laut yang meliputi kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan</p>	<p>1. Menyusun kebijakan nasional dibidang keamanan perairan dan yurisdiksi Indonesia.</p> <p>2. Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia.</p> <p>3. Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia.</p> <p>4. Menynergiskan dan memonitor pelaksanaan patrol perairan oleh instansi terkait.</p> <p>5. Memberikan dukungan teknis dan</p>	Berubah

		<p>aktivitas masyarakat dan pemerintah.</p> <p>3. Pemberian dukungan teknis dan administrasi di bidang keamanan laut.</p>	<p>operasional kepada instansi terkait.</p> <p>6. Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia.</p> <p>7. Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.</p>	
5.	Wewenang	Tidak diatur	<p>1. Melakukan pengejaran</p> <p>2. Memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut</p> <p>3. Mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia.</p>	Berubah

6.	Organisasi	Dibawah oleh Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan.	Dikoordinasikan oleh Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan	Tetap
7.	Anggota	Menteri Luar Negeri, Menteri Dalam Negeri, Menteri Pertahanan, Menteri Hukum dan HAM, Menteri Keuangan, Menteri Perhubungan, Menteri Kelautan dan Perikanan, Kejaksaan Agung RI, Panglima TNI, Kapolri, Kepala BIN, dan Kepala Staf TNI-AL.	Tidak diatur	

Sumber: Perpres No.5 Tahun 2008 dan Perpres No. 178 Tahun 2014

Berdasarkan tabel perbandingan di atas, diketahui bahwa penjelasan mengenai tugas, fungsi, dan kewenangan Bakamla diperluas dari

Bakorkamla. Bakorkamla yang semula hanya fokus menjadi badan koordinator kini melalui Bakamla diberikan kewenangan teknis untuk turut melakukan pelaksanaan hukum izin pelayaran secara langsung di lapangan. Meskipun demikian, kewenangan untuk mengintegrasikan serta mengkoordinasikan institusi terkait tetap berada di tangan Bakamla. Jika dilihat secara normatif, maka penguatan rumusan tugas dan fungsi Bakamla seharusnya menjadi landasan hukum yang cukup sebagai modal awal pelaksanaan hukum izin pelayaran yang lebih efektif.

Sebagaimana kita ketahui bahwa tugas utama Bakamla adalah untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan institusi terkait. Kondisi demikian merujuk pada tugas Bakamla untuk menata organisasi serta pembagian tugas dan kewenangan antar institusi terkait. Hal ini dikarenakan terjadinya tumpang tindih atas tugas dan kewenangan lembaga yang dulunya berada di bawah koordinasi Bakorkamla atau sebaliknya.¹¹² Tumpang tindih kewenangan menjadi isu yang tidak terelakkan mengingat banyaknya institusi yang terlibat dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia dengan fokus objek pengawasan yang berbeda. Kondisi demikian mengakibatkan adanya ruang pelaksanaan hukum izin pelayaran yang tidak terjamah sehingga menyebabkan kurangnya pemahaman akan pola interaksi dan koordinasi fungsi antar institusi.

¹¹² Margaretha Quina dan Henri Subagiyo, *Ibid.* hlm.97.

Masing-masing institusi terkait sebagaimana disinggung pada sub-pembahasan pertama memiliki prosedur tersendiri dalam melaksanakan tugas, fungsi, dan kewenangannya. Prosedur tersebut merujuk pada peraturan perundang-undangan yang diterbitkan oleh institusi induknya. Adapun gambaran perbandingan kewenangan pelaksanaan tugas dan fungsi serta kewenangan lembaga-lembaga pelaksanaan hukum izin pelayaran dan keamanan di laut dapat dilihat pada tabel berikut:¹¹³



¹¹³ Willem Nikson, *Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut dalam Pelaksanaan hukum izin pelayaran, Keselamatan, dan Keamanan Serta Perlindungan Laut/Maritim*, (Jakarta: Bakorkamla, 2009), hlm.59-74.

Tabel IV:
Perbandingan Tugas, Fungsi dan Kewenangan antara Instutusi Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Wilayah Perairan dan Wilayah Yuridiksi Indonesia

No	Institusi	Landasan Hukum	Tugas	Fungsi	Wewenang
1.	Departemen Perhubungan	UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	<p style="text-align: center;">Pasal 277</p> <p>1. Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas:</p> <p>a. Melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;</p> <p>b. Melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;</p> <p>c. Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;</p>	<p style="text-align: center;">Pasal 276</p> <p>(1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.</p> <p>(2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.</p> <p>(3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden</p>	<p style="text-align: center;">Pasal 278</p> <p>1. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk:</p> <p>a. Melaksanakan patroli laut;</p> <p>b. Melakukan pengejaran seketika (<i>hot pursuit</i>);</p> <p>c. Memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan</p> <p>d. Melakukan penyidikan</p> <p>2. Dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas</p>

			<p>d. Pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi laut;</p> <p>e. Pengamanan sarana bantu navigasi-pelayaran; dan</p> <p>f. Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan pencarian jiwa di laut.</p>	<p>dan secara teknis operasional dilakukan oleh Menteri.</p>	<p>sebagai pejabat PPNS dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p>
2.	Departemen Kelautan dan Perikanan	UU No.31 Tahun 2004 <i>jo.</i> UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan	<p>Pasal 66C</p> <p>1. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 66, pengawas perikanan berwenang:</p> <p>a. Memasuki dan memeriksa tempat kegiatan usaha perikanan;</p> <p>b. Memeriksa kelengkapan dan</p>	<p>Pasal 69</p> <p>(1) Kapal pengawas perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berfungsi melaksanakan pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di bidang perikanan.</p> <p>Pasal 69</p>	<p>Pasal 73</p> <p>(1) Penyidikan tindak pidana di bidang perikanan di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan, Penyidik Perwira TNI AL, dan/atau Penyidik Kepolisian</p>

			<p>keabsahan dokumen usaha perikanan;</p> <p>c. Memeriksa kegiatan usaha perikanan;</p> <p>d. Memeriksa sarana dan prasarana yang digunakan untuk kegiatan perikanan;</p> <p>e. Memverifikasi kelengkapan dan keabsahan SIPI dan SIKPI;</p> <p>f. Mendokumentasikan hasil pemeriksaan;</p> <p>g. Mengambil contoh ikan dan/atau bahan yang diperlukan untuk keperluan pengujian laboratorium;</p> <p>h. Memeriksa peralatan dan keaktifan sistem pemantauan kapal perikanan;</p>	<p>(1) Kapal pengawas perikanan berfungsi melaksanakan pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di bidang perikanan dalam wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia.</p> <p>(2) Kapal pengawas perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dilengkapi dengan senjata api.</p> <p>(3) Kapal pengawas perikanan dapat menghentikan, memeriksa, membawa, dan menahan kapal yang diduga atau patut diduga melakukan pelanggaran di wilayah pengelolaan perikanan Negara</p>	<p>Negara Republik Indonesia.</p> <p>(2) Selain penyidik TNI AL, Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan berwenang melakukan penyidikan terhadap tindak pidana di bidang perikanan yang terjadi di ZEEI.</p> <p>(3) Penyidikan terhadap tindak pidana di bidang perikanan yang terjadi di pelabuhan perikanan, diutamakan dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan.</p> <p>(4) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat melakukan koordinasi dalam penanganan penyidikan tindak pidana di bidang perikanan.</p>
--	--	--	--	--	--

			<p>i. menghentikan, memeriksa, membawa, menahan, dan menangkap kapal dan/atau orang yang diduga atau patut diduga melakukan tindak pidana perikanan di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia sampai dengan diserahkan kapal dan/atau orang tersebut di pelabuhan tempat perkara tersebut dapat diproses lebih lanjut oleh penyidik;</p> <p>j. menyampaikan rekomendasi kepada pemberi izin untuk memberikan sanksi sesuai dengan</p>	<p>Republik Indonesia ke pelabuhan terdekat untuk pemrosesan lebih lanjut.</p> <p>(4) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) penyidik dan/atau pengawas perikanan dapat melakukan tindakan khusus berupa pembakaran dan/atau penenggelaman kapal perikanan yang berbendera asing berdasarkan bukti permulaan yang cukup.</p>	<p>(5) Untuk melakukan koordinasi dalam penanganan tindak pidana di bidang perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (4), Menteri membentuk forum koordinasi.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 73A</p> <p>Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 berwenang:</p> <p>a) menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>b) memanggil dan memeriksa tersangka dan/atau saksi untuk didengar keterangannya;</p> <p>c) membawa dan menghadapkan seseorang</p>
--	--	--	--	--	--

			<p>ketentuan peraturan perundang-undangan;</p> <p>k. melakukan tindakan khusus terhadap kapal perikanan yang berusaha melarikan diri dan/atau melawan dan/atau membahayakan keselamatan kapal pengawas perikanan dan/atau awak kapal perikanan; dan/atau</p> <p>1. mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.</p> <p>2. Pengawas perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam melaksanakan tugasnya dapat dilengkapi dengan kapal pengawas perikanan,</p>	<p>sebagai tersangka dan/atau saksi untuk didengar keterangannya;</p> <p>d) menggeledah sarana dan prasarana perikanan yang diduga digunakan dalam atau menjadi tempat melakukan tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>e) menghentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan/atau menahan kapal dan/atau orang yang disangka melakukan tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>f) memeriksa kelengkapan dan keabsahan dokumen usaha perikanan;</p> <p>g) memotret tersangka dan/atau barang bukti tindak pidana di bidang perikanan;</p>
--	--	--	---	--

			senjata api, dan/atau alat pengaman diri.		<p>h) mendatangkan ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>i) membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;</p> <p>j) melakukan penyitaan terhadap barang bukti yang digunakan dan/atau hasil tindak pidana;</p> <p>k) melakukan penghentian penyidikan; dan</p> <p>l) mengadakan tindakan lain yang menurut hukum dapat dipertanggungjawabkan</p>
Departemen Kelautan dan Perikanan	UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan	Pasal 36	(1) Untuk menjamin terselenggaranya Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil secara terpadu dan		Pasal 36 (3) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berwenang:

		<p>Pulau-Pulau Kecil</p>	<p>berkelanjutan, dilakukan pengawasan dan/atau pengendalian terhadap pelaksanaan ketentuan di bidang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, oleh pejabat tertentu yang berwenang di bidang pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sesuai dengan sifat pekerjaannya dan diberikan wewenang kepolisian khusus.</p> <p>(2) Pengawasan dan/atau pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang menangani bidang pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau</p>		<p>a. Mengadakan patrol/perondaan di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil atau wilayah hukumnya serta</p> <p>b. Menerima laporan yang menyangkut kerusakan ekosistem pesisir, kawasan konservasi, kawasan pemanfaatan umum, dan Kawasan Strategis Nasional Tertentu.</p> <p>(4) Wewenang Pejabat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri.</p> <p>(5) Dalam rangka pelaksanaan pengawasan dan pengendalian Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana dimaksud pada ayat (1),</p>
--	--	--------------------------	--	--	---

		<p>Kecil sesuai dengan sifat pekerjaan yang dimilikinya.</p> <p>(6) Masyarakat dapat berperan serta dalam pengawasan dan pengendalian Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil sebagaimana dimaksud pada ayat (1).</p> <p>Pasal 37 Pengawasan terhadap perencanaan dan pelaksanaan pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil dilakukan secara terkoordinasi oleh instansi terkait sesuai dengan kewenangannya.</p> <p>Pasal 70</p>	<p>Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib melakukan pemantauan, pengamatan lapangan, dan/atau evaluasi terhadap perencanaan dan pelaksanaannya</p>
--	--	---	--

			(1) Selain pejabat penyidik Kepolisian Negara RI, pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.	
	Undang-Undang No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya	Pasal 39 (1) Selain Pejabat Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan	Pasal 39 (2) Kewenangan penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1). tidak mengurangi kewenangan penyidik sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif	

			<p>konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya. diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya.</p>		<p>Indonesia dan Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan.</p>
.	<p>Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP)</p>	<p>UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia</p>	<p>Pasal 24 (1) Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggaran,</p>		<p>Pelaksanaan hukum izin pelayaran dilaksanakan oleh instansi terkait antara lain: Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Departemen Perhubungan, Departemen Pertanian, Departemen Keuangan dan Departemen Kehakiman,</p>

			<p>dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi hukum internasional lainnya. dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.</p> <p>(2) Yurisdiksi adalah penegakan kedaulatan dan hukum terhadap kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dilaksanakan sesuai dengan ketentuan konvensi Hukum Internasional lainnya dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.</p> <p>(3) Apabila diperlukan, untuk pelaksanaan pelaksanaan hukum izin pelayaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dapat dibentuk suatu</p>	<p>sesuai dengan wewenang masing-masing instansi tersebut dan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan nasional maupun hukum internasional.</p>
--	--	--	---	---

			Badan Koordinasi yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden.		
3.	Departemen ESDM	UU No. 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi	<p style="text-align: center;">Pasal 50</p> <p>(1) Selain Penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi diberi wewenang khusus sebagai Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi</p>		<p style="text-align: center;">Pasal 50</p> <p>(2) Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berwenang:</p> <p>a. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan yang diterima berkenaan dengan tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi;</p> <p>b. Melakukan pemeriksaan terhadap orang atau badan yang diduga melakukan tindak pidana dalam kegiatan usaha minyak dan gas bumi;</p>

					<ul style="list-style-type: none"> c. Mengeledah tempat dan/atau sarana yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana dalam kegiatan usaha minyak dan gas bumi; d. Sarana dan prasarana kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi dan menghentikan penggunaan peralatan yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana; e. Menyegel dan/atau menyita alat kegiatan usaha Minyak dan Gas bumi yang digunakan untuk melakukan tindak pidana sebagai alat bukti;
--	--	--	--	--	--



					<p>f. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan Gas bumi;</p> <p>g. Menghentikan penyidikan perkara tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan gas Bumi.</p>
4.	TNI -AL	UU No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE		<p>Pasal 14</p> <p>(1) Aparatur penegak hukum di bidang penyidikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan</p>	Pertahanan dan keamanan di ZEE oleh TNI AL

				Bersenjata Republik Indonesia.	
	TNI- AL	UU No. 34 Tahun 2004 tentang TNI	<p style="text-align: center;">Pasal 9</p> <p>a. melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan;</p> <p>b. menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;</p> <p>c. melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah;</p> <p>d. melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut;</p>		


			e. melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.		
5.	TNI	UU No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara		<p style="text-align: center;">Pasal 10</p> <p>(1) Tentara Nasional Indonesia berperan sebagai alat pertahanan Negara Kesatuan Republik Indonesia.</p> <p>(2) Tentara Nasional Indonesia, terdiri atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara.</p> <p>(3) Tentara Nasional Indonesia bertugas melaksanakan kebijakan pertahanan negara untuk:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Mempertahankan kedaulatan negara dan keutuhan wilayah; b. Melindungi kehormatan dan keselamatan bangsa; 	

				<ul style="list-style-type: none"> c. Melaksanakan operasi militer selain perang; dan d. Ikut serta secara aktif dalam tugas pemeliharaan perdamaian regional dan internasional. 	
6.	Kepolisian RI	UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara	<p>Pasal 13</p> <p>Tugas pokok Kepolisian Negara RI adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat; b. menegakkan hukum; dan c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. <p>Pasal 14</p> <p>(1) Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara</p>		

			<p>Republik Indonesia bertugas:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan; b. menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan; c. membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap 	
--	--	--	---	--

			<p>hukum dan peraturan perundangan;</p> <p>d. turut serta dalam pembinaan hukum nasional;</p> <p>e. memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;</p> <p>f. melakukan koordinasi pengawasan. dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil. dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;</p> <p>g. melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan</p>	
--	--	--	---	--

			peraturan perundang-undangan lainnya.	
7.	Departemen Keuangan	UU No. 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas UU No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan		<p>Pasal 74</p> <p>Dalam melaksanakan tugas berdasarkan UU ini dan peraturan perundang-undangan lain yang pelaksanaannya dibebankan kepada Direktorat Jenderal, Pejabat Bea dan Cukai untuk mengamankan hak-hak negara berwenang mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang.</p> <p>Pasal 75 ayat (1)</p> <p>Pejabat Bea dan Cukai dalam melaksanakan pengawasan sarana pengangkut agar melalui jalur yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 ayat (1) serta untuk melaksanakan pemeriksaan sarana pengangkut sebagaimana</p>

				<p>dimaksud dalam pasal 90, menggunakan kapal patrol dan sarana lainnya.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 112</p> <p>(1) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang kepabeanan.</p> <p>(2) Penyidik sebagaimana dimaksud ayat (1) karena kewajibannya berwenang:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang
--	--	--	---	---

					<p>adanya tindak pidana di bidang kepabeaan;</p> <p>b. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;</p> <p>c. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan dengan tindak pidana di bidang kepabeaan;</p> <p>d. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang disangka melakukan tindak pidana kepabeaan;</p> <p>e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang idangka melakkan tindak pidana kepabeaan; dan seterusnya.</p>
--	--	--	--	--	---




8.	Departemen Kebudayaan dan Pariwisata	UU No. 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya	<p style="text-align: center;">Pasal 95</p> <p>(1) Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah mempunyai tugas melakukan Pelindungan, Pengembangan, dan Pemanfaatan Cagar Budaya.</p> <p>(2) Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan tingkatannya mempunyai tugas:</p> <p>a. mewujudkan, menumbuhkan, mengembangkan, serta meningkatkan kesadaran dan tanggung jawab akan hak dan kewajiban masyarakat dalam Pengelolaan Cagar Budaya;</p> <p>b. mengembangkan dan menerapkan</p>		<p style="text-align: center;">Pasal 96</p> <p>(1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan tingkatannya mempunyai wewenang:</p> <p>a. menetapkan etika pelestarian Cagar Budaya;</p> <p>b. mengoordinasikan Pelestarian Cagar Budaya secara lintas sektor dan wilayah;</p> <p>c. menghimpun data Cagar Budaya;</p> <p>d. menetapkan peringkat Cagar Budaya;</p> <p>e. menetapkan dan mencabut status Cagar Budaya;</p> <p>f. membuat peraturan Pengelolaan Cagar Budaya;</p>
----	--------------------------------------	---	---	--	--


			<p>kebijakan yang dapat menjamin terlindunginya dan termanfaatkannya Cagar Budaya;</p> <p>c. menyelenggarakan Penelitian dan Pengembangan Cagar Budaya;</p> <p>d. menyediakan informasi Cagar Budaya untuk masyarakat;</p> <p>e. menyelenggarakan promosi Cagar Budaya;</p> <p>f. memfasilitasi setiap orang dalam melaksanakan pemanfaatan dan promosi Cagar Budaya;</p> <p>g. menyelenggarakan penanggulangan</p>		<p>g. menyelenggarakan kerja sama Pelestarian Cagar Budaya;</p> <p>h. melakukan penyidikan kasus pelanggaran hukum;</p> <p>i. mengelola Kawasan Cagar Budaya;</p> <p>j. mendirikan dan membubarkan unit pelaksana teknis bidang Pelestarian, Penelitian, dan museum;</p> <p>k. mengembangkan kebijakan sumber daya manusia di bidang keurbakalaan;</p> <p>l. memberikan penghargaan kepada setiap orang yang telah melakukan</p>
--	--	--	---	--	--

			<p>bencana dalam keadaan darurat untuk benda, bangunan, struktur, situs, dan kawasan yang telah dinyatakan sebagai Cagar Budaya serta memberikan dukungan terhadap daerah yang mengalami bencana;</p> <p>h. melakukan pengawasan, pemantauan, dan evaluasi terhadap Pelestarian warisan budaya; dan</p> <p>i. mengalokasikan dana bagi kepentingan Pelestarian Cagar Budaya.</p>	<p>Pelestarian Cagar Budaya;</p> <p>m. memindahkan dan/atau menyimpan Cagar Budaya untuk kepentingan Pengamanan;</p> <p>n. melakukan pengelompokan Cagar Budaya berdasarkan kepentingannya menjadi peringkat nasional, peringkat provinsi, dan peringkat kabupaten/kota;</p> <p>o. menetapkan batas situs dan kawasan; dan</p> <p>p. menghentikan proses pemanfaatan ruang atau proses pembangunan yang</p>
--	--	--	--	---

				<p>dapat menyebabkan rusak, hilang, atau musnahnya Cagar Budaya, baik seluruh maupun bagian-bagiannya.</p> <p>(2) Selain wewenang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah berwenang:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. menyusun dan menetapkan Rencana Induk Pelestarian Cagar Budaya; b. melakukan pelestarian Cagar Budaya yang ada di daerah perbatasan dengan negara tetangga atau yang berada di luar negeri; c. menetapkan Benda Cagar Budaya, Bangunan Cagar
--	--	--	--	---

				<p>Budaya, Struktur Cagar Budaya, Situs Cagar Budaya, dan/atau Kawasan Cagar Budaya sebagai Cagar Budaya Nasional;</p> <p>d. mengusulkan Cagar Budaya Nasional sebagai warisan dunia atau Cagar Budaya bersifat internasional; dan</p> <p>e. menetapkan norma, standar, prosedur, dan kriteria Pelestarian Cagar Budaya.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 99</p> <p>(1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah bertanggung jawab terhadap pengawasan Pelestarian Cagar Budaya</p>
--	--	--	---	--


				<p>sesuai dengan kewenangannya.</p> <p>(2) Masyarakat ikut berperan serta dalam pengawasan Pelestarian Cagar Budaya.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 100</p> <p>(1) Penyidik Pegawai Negeri Sipil merupakan pejabat pegawai negeri sipil yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang Pelestarian Cagar Budaya yang diberi wewenang khusus melakukan penyidikan sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang tentang Hukum Acara Pidana terhadap tindak pidana Cagar Budaya.</p>
--	--	--	---	--

				<p>(2) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. menerima laporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana Cagar Budaya; b. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara; c. menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka; d. melakukan penggeledahan dan penyitaan; e. melakukan pemeriksaan dan penyitaan terhadap barang bukti tindak
--	--	--	---	--


					<p>pidana Cagar Budaya;</p> <p>f. mengambil sidik jari dan memotret seorang;</p> <p>g. memanggil dan memeriksa tersangka dan/atau saksi;</p> <p>h. mendatangkan seorang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara; membuat dan menandatangani berita acara; dan</p> <p>i. mengadakan penghentian penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana di bidang Cagar Budaya.</p>
--	--	--	--	--	---




					(3) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam pelaksanaan tugasnya berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.
9.	Departemen Kehutanan	UU No. 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan			<p>Pasal 77</p> <p>Selain pejabat penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, pejabat pegawai Negeri Sipil tertentu yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pengurusan hutan, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam KUHAP.</p>
10.	Departemen Hukum dan Perundang-Undangan	UU No. 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian			<p>Pasal 105</p> <p>PPNS Keimigrasian diberi wewenang sebagai penyidik tindak pidana Keimigrasian yang dilaksanakan sesuai</p>

				<p>dengan ketentuan Undang-Undang ini.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 106</p> <p>PPNS Keimigrasian berwenang:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. menerima laporan tentang adanya tindak pidana Keimigrasian; b. mencari keterangan dan alat bukti; c. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian; d. melarang setiap orang meninggalkan atau memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyidikan; e. memanggil, memeriksa, menggeledah, menangkap atau menahan seseorang yang disangka melakukan tindak pidana
--	--	--	---	--

				<p>Keimigrasian; menahan, memeriksa, dan menyita Dokumen Perjalanan;</p> <p>f. menyuruh berhenti orang yang dicurigai atau tersangka dan memeriksa identitas dirinya;</p> <p>g. memeriksa atau menyita surat, dokumen, atau benda yang ada hubungannya dengan tindak pidana Keimigrasian;</p> <p>h. memanggil seseorang untuk diperiksa dan didengar keterangannya sebagai tersangka atau saksi;</p> <p>i. mendatangkan ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;</p> <p>j. melakukan pemeriksaan di tempat tertentu yang</p>
--	--	--	--	--

				<p>diduga terdapat surat, dokumen, atau benda lain yang ada hubungannya dengan tindak pidana Keimigrasian;</p> <p>k. mengambil foto dan sidik jari tersangka;</p> <p>l. meminta keterangan dari masyarakat atau sumber yang berkompeten;</p> <p>m. melakukan penghentian penyidikan; dan/atau</p> <p>n. mengadakan tindakan lain menurut hukum.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 107</p> <p>(1) Dalam melakukan penyidikan, PPNS Keimigrasian berkoordinasi dengan penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia</p>
--	--	--	---	---

					(2) Setelah selesai melakukan penyidikan, PPNS Keimigrasian menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum.
11.	Kejaksaan RI	UU No. 8 Tahun 1981 tentang KUHAP		<p>Pasal 284 ayat (2) Dalam waktu dua tahun setelah undang undang ini diundangkan maka terhadap semua perkara diberlakukan ketentuan undang undang ini. dengan pengecualian untuk sementara mengenai ketentuan khusus acara pidana sebagaimana tersebut pada undangundang tertentu. sampai ada perubahan dan atau dinyatakan tidak berlaku lagi.</p>	<p>Pasal 1 Yang dimaksud dalam undang-undang ini dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan. 2. Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti

				<p>yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Penyidik pembantu adalah pejabat kepolisian negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam undang-undang ini. 4. Penyelidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia yang diberi wewenang oleh undangundang ini untuk melakukan penyelidikan. 5. Penyelidikan adalah serangkaian tindakan penyelidik untuk mencari dan menemukan suatu
--	--	--	---	---

					peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini
12.	Departemen Pertanian	UU No. 6 Tahun 2018 tentang Kekeantinaan Kesehatan		<p>Pasal 83 ayat (1) Selain penyidik pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang menyelenggarakan fungsi Karantina diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan sesuai dengan Undang-Undang ini.</p>	<p>Pasal 84 Selain penyidik pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang yang mengatur mengenai hukum acara pidana untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang Kekeantinaan Kesehatan.</p>

		<p>UU No.21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan</p>	<p>Pasal 16 ayat (1) Pejabat Karantina sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 bertugas melakukan tindakan Karantina meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. pemeriksaan; b. pengasingan; c. pengamatan; d. perlakuan; e. penahanan; f. penolakan; g. pemusnahan; dan h. pembebasan. 		<p>Pasal 81</p> <p>(1) Untuk mendukung penyelenggaraan Karantina, Pejabat Karantina dapat melakukan kegiatan intelijen.</p> <p>(2) Kegiatan intelijen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berkoordinasi dengan instansi yang bertanggung jawab di bidang intelijen negara dan/atau instansi lain yang melakukan fungsi intelijen.</p> <p>Pasal 82</p> <p>Kepolisian khusus melaksanakan pengamanan, pengawalan, pencegahan, penangkalan, patroli, dan penindakan non yustisial sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang ini.</p>
--	--	--	--	--	--

				<p style="text-align: center;">Pasal 83 ayat (2)</p> <p>Penyidik yang menyelenggarakan fungsi Karantina sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang untuk:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan berkenaan dengan tindak pidana di bidang Karantina; b. melakukan pemanggilan terhadap seseorang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi dalam tindak pidana di bidang Karantina; c. melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan barang bukti tindak pidana di bidang Karantina;
--	--	--	--	---



					<p>d. meminta keterangan dan barang bukti dari orang atau badan sehubungan dengan tindak pidana di bidang Karantina;</p> <p>e. membuat dan menandatangani berita acara; dan/atau</p> <p>f. menghentikan penyidikan.</p>
13.	Kementerian Lingkungan Hidup	UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup			<p style="text-align: center;">Pasal 94</p> <p>(1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi pemerintah yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup diberi wewenang sebagai penyidik sebagaimana dimaksud</p>

					<p>dalam Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan tindak pidana lingkungan hidup.</p> <p>(2) Penyidik pejabat pegawai negeri sipil berwenang:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan berkenaan dengan tindak pidana di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup; b. melakukan pemeriksaan terhadap setiap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup;
--	--	--	--	--	---





					<p>c. meminta keterangan dan bahan bukti dari setiap orang berkenaan dengan peristiwa tindak pidana di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup;</p> <p>d. melakukan pemeriksaan atas pembukuan, catatan, dan dokumen lain berkenaan dengan tindak pidana di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup; melakukan pemeriksaan di tempat tertentu yang diduga terdapat bahan bukti, pembukuan,</p>
--	--	--	--	--	--



					<p>catatan, dan dokumen lain;</p> <p>e. melakukan penyitaan terhadap bahan dan barang hasil pelanggaran yang dapat dijadikan bukti dalam perkara tindak pidana di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup;</p> <p>f. meminta bantuan ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan tindak pidana di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup;</p> <p>g. menghentikan penyidikan;</p> <p>h. memasuki tempat tertentu, memotret,</p>
--	--	--	--	--	--




				<p>dan/atau membuat rekaman audio visual;</p> <p>i. melakukan penggeledahan terhadap badan, pakaian, ruangan, dan/atau tempat lain yang diduga merupakan tempat dilakukannya tindak pidana; dan/atau</p> <p>j. menangkap dan menahan pelaku tindak pidana.</p> <p>(3) Dalam melakukan penangkapan dan penahanan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf k, penyidik pejabat pegawai negeri sipil berkoordinasi dengan penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia.</p>
--	--	--	---	---


				<p>(4) Dalam hal penyidik pejabat pegawai negeri sipil melakukan penyidikan, penyidik pejabat pegawai negeri sipil memberitahukan kepada penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia memberikan bantuan guna kelancaran penyidikan.</p> <p>(5) Penyidik pejabat pegawai negeri sipil memberitahukan dimulainya penyidikan kepada penuntut umum dengan tembusan kepada penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 95 ayat (1)</p>
--	--	--	---	--


					Dalam rangka pelaksanaan hukum izin pelayaran terhadap pelaku tindak pidana lingkungan hidup, dapat dilakukan pelaksanaan hukum izin pelayaran terpadu antara penyidik pegawai negeri sipil, kepolisian, dan kejaksaan di bawah koordinasi Menteri.
--	--	--	--	--	---




		<p>UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia</p>		<p>Pasal 10 ayat (1) Dalam melaksanakan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di landas kontinen harus dindahkan dan dilindungi kepentingan-kepentingan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Pertahanan dan keamanan nasional b. Perhubungan c. Telekomunikasi dan transmisi listrik di bawa laut d. Perikanan e. Penyelidikan oceanografi dan penyelidikan ilmiah lainnya f. Cagar alam
--	--	--	---	---

14.	Departemen Dalam Negeri	UU No. 32 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah	<p style="text-align: center;">Pasal 14 ayat (1)</p> Penyelenggaraan Urusan Pemerintahan bidang kehutanan, kelautan, serta energi dan sumber daya mineral dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi.		<p style="text-align: center;">Pasal 27</p> (1) Daerah provinsi diberi kewenangan untuk mengelola sumber daya alam di laut yang ada di wilayahnya. (2) Kewenangan Daerah provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan kekayaan laut di luar minyak dan gas bumi; b. pengaturan administratif; c. pengaturan tata ruang; d. ikut serta dalam memelihara keamanan di laut; dan e. ikut serta dalam mempertahankan kedaulatan negara.
-----	-------------------------------	--	--	--	--

				<p>(3) Kewenangan Daerah provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan.</p> <p>(4) Apabila wilayah laut antar dua Daerah provinsi kurang dari 24 (dua puluh empat) mil, kewenangan untuk mengelola sumber daya alam di laut dibagi sama jarak atau diukur sesuai dengan prinsip garis tengah dari wilayah antar dua Daerah provinsi tersebut.</p> <p>(5) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) tidak berlaku</p>
--	--	--	---	---

				<p>terhadap penangkapan ikan oleh nelayan kecil.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 28</p> <p>(1) Daerah Provinsi yang Berciri Kepulauan mempunyai kewenangan mengelola sumber daya alam di laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27.</p> <p>(2) Selain mempunyai kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Daerah Provinsi yang Berciri Kepulauan mendapat penugasan dari Pemerintah Pusat untuk melaksanakan kewenangan Pemerintah Pusat di bidang kelautan berdasarkan asas Tugas Pembantuan.</p> <p>(3) Penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilaksanakan</p>
--	--	--	---	---

				<p>setelah Pemerintah Daerah Provinsi yang Berciri Kepulauan memenuhi norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.</p> <p>Pasal 257</p> <p>(1) Penyidikan terhadap pelanggaran atas ketentuan Perda dilakukan oleh pejabat penyidik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(2) Selain pejabat penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditunjuk penyidik pegawai negeri sipil yang diberi tugas untuk melakukan penyidikan terhadap pelanggaran atas ketentuan Perda sesuai</p>
--	--	--	---	--

				<p>dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(3) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (2) menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum dan berkoordinasi dengan penyidik kepolisian setempat.</p> <p>(4) Penuntutan terhadap pelanggaran atas ketentuan Perda dilakukan oleh penuntut umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p>
--	--	--	--	--

Sumber: Willem Nikson, *Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut dalam Pelaksanaan hukum izin pelayaran, Keselamatan, dan Keamanan Serta Perlindungan Laut/Maritim*, (Jakarta: Bakorkamla, 2009) dengan perubahan.

Berdasarkan tabel perbandingan di atas diketahui setidaknya terdapat 14 (empat belas) institusi yang berwenang untuk menegakkan hukum di wilayah laut dan pantai. Keempat belas institusi tersebut tersebar di beberapa lembaga/kementerian negara dengan pembagian tugas, pokok, dan fungsi yang berbeda. Meskipun tugas, pokok, dan fungsi dari kelima belas lembaga/kementerian negara tersebut berbeda, mereka memiliki kesamaan tugas yakni melangsungkan pengawasan dan penyidikan atas tindak pelanggaran di wilayah laut dan pantai.

Jika diperhatikan kembali, diantara 14 (empat belas) institusi yang dibandingkan, terdapat beberapa kewenangan spesifik yang hanya dimiliki oleh institusi tertentu saja. Secara terperinci dari Tabel 3 di atas, kewenangan bentuk pelaksanaan hukum izin pelayaran seperti pengejaran seketika (*hot pursuit*) dan pemberhentian kapal hanya dapat dilakukan oleh Bakamla, TNI-AL, dan Penjaga laut dan pantai (*Coastal Guard*). Sementara itu, kewenangan berupa pemantauan (*monitoring*), pengawasan (*control*), pengintaian/pengamatan (*surveillance*), dan pelaksanaan hukum izin pelayaran (*enforcement*) sampai pada tahap penyidikan dapat dilakukan oleh kelima belas institusi tersebut.

B. Pluralisme Kewenangan Dalam Implementasi Perizinan Pelayaran

Hal yang menarik di sini adalah bahwa empat belas institusi yang diatur dalam setidaknya 18 (delapan belas) undang-undang di atas berpotensi untuk menuai permasalahan hukum, terutama tumpang tindih kewenangan. Hal ini dikarenakan terdapat beberapa institusi yang memiliki kesamaan wewenang di

lapangan misalkan pengejaran seketika oleh Bakamla, TNI-AL, dan *Coastal Guard*. Dalam kondisi ideal, seharusnya ketiga institusi tersebut dapat secara bersama-sama melakukan patroli sehingga memungkinkan melakukan pengejaran bersama. Atau pada kondisi yang lain Bakamla selaku coordinator kesemua institusi di atas dapat menyusun jadwal patroli sehingga semua institusi dapat menjalankan tugas sesuai dengan kewenangannya.

Akan tetapi pada faktanya, koordinasi ideal yang diharapkan belum dapat terwujud dengan baik. Hal ini dikarenakan mengatur dan mengoordinir berbagai institusi dalam satu naungan instruksi bukanlah persoalan yang mudah. Kondisi ini merupakan akibat dari pergeseran konsep *multi agency single task* menjadi *single agency multy task*. Dimana kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran yang dimiliki oleh 14 institusi di atas sedang dialihkan atau dirampingkan untuk dikelola oleh satu badan atau lembaga yang menaungi keseluruhan pemantauan (*monitoring*), pengawasan (*control*), pengintaian/pengamatan (*surveillance*), dan pelaksanaan hukum izin pelayaran (*enforcement*).

Lembaga ini merupakan lembaga tunggal yang memiliki fungsi dimensional menyeluruh yang meliputi fungsi-fungsi pelaksanaan hukum izin pelayaran, keamanan, dan keselamatan di laut, yang tugasnya terdiri dari aspek-aspek pelayanan sistem informasi peringatan dini, pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut, bea cukai, keamanan dan keselamatan pelayaran, pengendalian sumberdaya alam hayati dan non-hayati dalam lingkungan kelautan, pencarian dan pertolongan di laut serta pertahanan negara dalam

keadaan perang.¹¹⁴ Dengan kata lain, lembaga ini akan menjadi satu-satunya lembaga yang berwenang atas pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai.

Pelaksanaan *single agency multy task* diyakini dapat mengatasi persoalan *overlapping* kewenangan oleh beberapa institusi terkait. Hal ini dibuktikan dengan maraknya kasus *overlapping* kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut dan pantai, yang menyebabkan kerugian fisik maupun non-fisik bagi pihak lain misalkan pengusaha. Dilansir dari Carmelita Hartono selaku Indonesia National Shipowners Association (INSA), waktu berlayar menjadi tidak jelas karena kapal sewaktu-waktu dihentikan oleh badan yang berbeda-beda untuk pemeriksaan kapal. Kondisi demikian mengulur waktu pengiriman komoditas perdagangan mengingat akan menambah biaya operasional pengangkutan. Kondisi demikian disampaikan pula oleh Wakil Ketua Umum III INSA Darmansyah Tanamas yang memberikan gambaran riil pada pengangkutan batubara. Tongkang batu bara dengan kapasitas angkut 300.00 ton dengan nilai kargo Rp 1 Miliar – Rp 1.5 Miliar membutuhkan pengeluaran biaya angkut sebesar Rp 20.000.000, per hari. Bisa dibayangkan jika pada setiap jalur kapal dihentikan untuk pemeriksaan maka akan menambah beban biaya operasional.¹¹⁵ Kondisi tersebut juga menghambat pengiriman dan pengolahan komoditas. Dengan tidak langsung dapat dikatakan

¹¹⁴ Eka Martiana Wulansari, *op.cit*, hlm.4.

¹¹⁵ Sri Mas Sari, *Pelayaran Klaim Merugi Akibat Tumpang Tindih Hukum di Laut*, 13 Mei 2019, diakses melalui <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190513/98/921770/pelayaran-klaim-merugi-akibat-tumpang-tindih-hukum-di-laut> pada 22 Juni 2020 pukul 13.00 WIB.

bahwa tumpang tindih aturan pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut dan pantai menghambat perekonomian.

1. Tumpang Tindih Kewenangan Antara TNI AL dengan Direktorat Jenderal Bea Cukai

Selain itu, persoalan tumpang tindih kewenangan juga terjadi di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif. ZEE diatur dalam Pasal 14 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif, wilayah ZEE menjadi tanggung jawab dari angkatan laut Tentara Nasional Indonesia (TNI-AL). Selain itu, Pasal 224 UNCLOS 1982 secara tidak langsung menentukan bahwa instansi yang paling berwenang di laut adalah angkatan bersenjata di suatu negara. Atas dasar itu, TNI AL bertanggung jawab atas semua tindak pidana dan pelanggaran hukum di wilayah perairan laut Indonesia. Namun, dalam tataran implementasi terjadi konflik kewenangan di wilayah ZEE ini antara TNI-AL dengan Direktorat Jenderal Bea Cukai ketika melaksanakan kewenangan untuk melakukan proses hukum terhadap kapal yang diduga melakukan penyelundupan. Konflik juga terjadi antara TNI-AL dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan yang melakukan patroli di laut untuk pemeriksaan dan penyidikan di ZEE Indonesia ketika menangani proses hukum kapal nelayan yang melakukan pelanggaran di laut. Konflik terjadi karena tidak jelasnya pengaturan wilayah tugas Direktorat Jenderal Bea Cukai dan Kementerian Kelautan dan Perikanan, sehingga tidak jarang terjadi persinggungan antara TNI-AL dengan instansi lain dalam menangani kasus pelanggaran di wilayah

perairan Indonesia, khususnya di ZEE.¹¹⁶ Contoh tersebut merupakan salah satu kendala regulasi bagi pengembangan keamanan laut, karena regulasi yang ada memberikan beberapa kekuatan dari *stakeholders* yang berwenang dan bertanggung jawab di wilayah perairan laut.

Pada dasarnya ZEE berdasarkan contoh kasus di atas, ZEE berada di bawah naungan TNI AL dikarenakan TNI berwenang untuk menjaga dan mengamankan perairan yurisdiksi Nasional Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (1) UU No. 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (UU No.34 Tahun 2004) yang berbunyi:” 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 tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.”

Dalam rangka menjaga kedaulatan atas yurisdiksi RI, maka TNI dapat mengamankan wilayah perbatasan (Pasal 7 ayat (2) angka 4 UU No. 34 Tahun 2004) serta membantu pemerintah dalam pengamanan pelayaran dan penerbangan terhadap pembajakan, perompakan, dan penyelundupan (Pasal 7 ayat (2) angka 14 UU No. 34 Tahun 2004). Selain itu, khususnya TNI AL bertugas untuk menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional

¹¹⁶Sistem Pelaksanaan hukum izin pelayaran dalam RUU Kelautan, <http://jurnalmaritim.com/2014/16/2091/sistem-penegakanhukum-dalam-ruu-kelautan>, diakses tanggal 23 Juni 2020.

dan hukum internasional yang telah diratifikasi (Pasal 9 huruf b UU No.34 Tahun 2004).

Penjelasan pasal 9 huruf b menyebutkan sebagai berikut: Yang dimaksud dengan menegakkan hukum dan menjaga keamanan adalah segala bentuk kegiatan yang berhubungan dengan pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut sesuai dengan kewenangan TNI AL (*constabulary function*) yang berlaku secara universal dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku untuk mengatasi ancaman tindakan kekerasan, ancaman navigasi, serta pelanggaran hukum di wilayah laut yurisdiksi nasional. Menegakkan hukum yang dilaksanakan oleh TNI AL di laut, terbatas dalam lingkup pengejaran, penangkapan, penyelidikan dan penyidikan perkara yang selanjutnya diserahkan kepada Kejaksaan, TNI AL tidak menyelenggarakan pengadilan.¹¹⁷

Selain itu, berdasarkan Pasal 14 ayat (1) UU No. 5 Tahun 1983, telah ditegaskan pula kewenangan TNI AL sebagai penyidik atas pelanggaran yang terjadi di wilayah ZEE. Adapun Pasal 14 ayat (1) tersebut menerangkan bahwa, “Aparatur penegak hukum di bidang penyidikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia”.

Hal ini tidak terlepas dari status ZEE yang merupakan jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan

¹¹⁷ Lihat Penjelasan Pasal 9 UU No.34 Tahun 2004.

berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya dan air di atasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia (Pasal 2 UU No.5 Tahun 1983). Pada wilayah ZEE tersebut berlaku:¹¹⁸

- a. Hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, pengelolaan dan konservasi sumber daya alam hayati dan non-hayati dari dasar laut dan tanah di bawahnya serta air di atasnya dan kegiatan-kegiatan lainnya untuk eksplorasi dan eksploitasi ekonomis zona tersebut, seperti pembangkitan tenaga dari air, arus, dan angin;
- b. Yurisdiksi yang berhubungan dengan pembuatan dan penggunaan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi dan bangunan-bangunan lainnya, penelitian ilmiah mengenai kelautan, dan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut; dan
- c. Hak-hak lain dan kewajiban-kewajiban lainnya berdasarkan Konvensi Hukum Laut yang berlaku.

Lebih lanjut dalam hal terjadi pelanggaran hukum di wilayah ZEE, dalam pelaksanaannya TNI AL dianggap mampu karena memiliki sarana yang cukup seperti kapal dan persenjataan militer untuk mencegah dan menegakkan hukum di wilayah ZEE. Selain itu berdasarkan penjelasan tugas di atas, pada dasarnya segala bentuk pelanggaran yang terjadi wilayah yurisdiksi ZEE menjadi kewenangan TNI AL.

¹¹⁸ Lihat Pasal 4 ayat (1) UU No. 5 Tahun 1983.

2. Tumpang Tindih Kewenangan Antara Bakamla dengan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP)

Persoalan sengketa akibat *overlapping* kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai juga terjadi pada Bakamla dan KPLP. Bakamla merupakan badan yang diamanatkan oleh UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan yang berada di bawah komando Menkopolhukam. Sedangkan KPLP diamanatkan oleh UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berada di bawah komando Kementerian Perhubungan. Dua lembaga ini digadang-gadang akan menjadi lembaga tunggal yang disebut dengan *Indonesia Coastal Guard* untuk merealisasikan *single agency multy task*. Tentunya persoalan di atas menjadi menarik untuk dibahas mengingat banyaknya argumentasi pro-kontra mengenai lembaga mana yang dipandang layak untuk menyandang nama *coastal guard*.

Pada dasarnya Pasal 62 UU No. 32 Tahun 2014 menerangkan bahwa fungsi Bakamla mencakup:

- a) menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- b) menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;

- c) melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- d) menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;
- e) memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;
- f) memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- g) dan melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional, yang dalam Sistem Pertahanan Semesta dinyatakan sebagai Komponen Cadangan/Komcad (*Maritime Militia*).

Lebih tegas lagi, kewenangan Bakamla, diatur dalam Pasal 63 ayat (1), yang menyatakan bahwa; Dalam melaksanakan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 dan Pasal 62, Badan Keamanan Laut berwenang melakukan pengejaran seketika; memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara terintegrasi dan terpadu dalam satu kesatuan komando dan kendali. Di dalam Bakamla sendiri sesuai dengan amanat perpres 178 tahun 2014 pasal 28 sudah

dibentuk Unit Penindakan Hukum, di mana Unit tersebut berisikan representatif dari penyidik-penyidik dari instansi terkait yang nantinya dapat langsung menangani tangkapan atau *onboard* di atas kapal-kapal patroli sehingga tidak ada masalah aturan atau permasalahan bukan penyidik Bakamla tidak boleh menangkap, padahal di dalam kapal-kapal patroli Bakamla sendiri sudah berisikan para penyidik dari masing-masing instansi terkait.¹¹⁹

Dari kewenangan Bakamla sesuai dengan Undang-Undang Kelautan No 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Bakamla dapat melaksanakan penindakan sampai dengan penangkapan segala bentuk tindak pidana atau pelanggaran di laut. Dengan kewenangan Bakamla yang ada saat ini, Bakamla tidak bersifat sektoral melainkan multi fungsi, dan multi tugas. Wilayah kerja dari Bakamla dari Perairan Indonesia sampai dengan Wilayah Yurisdiksi Indonesia (Dari laut pedalaman sampai dengan Landas Kontinen).

Sementara itu, mengacu pada Pasal 277 ayat (1) UU No.17 Tahun 2008 yang menjadi fungsi kerja KPLP adalah:

- 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;

¹¹⁹ Surya Wiranto, *Siapa yang lebih Tepat menjadi Coast Guard Indonesia?*, 19 November 2019, diakses melalui <http://samudranesia.id/siapa-yang-lebih-tepat-menjadi-coast-guard-indonesia/> pada 23 Juni 2020.

- d) pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
- e) pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan
- f) mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.

Berdasarkan Pasal 277 di atas diketahui bahwa terdapat batasan ruang lingkup objek pengamanan oleh KPLP yakni hanya mencakup pelayaran (lalu lintas kapal), pencemaran di laut, pekerjaan *salvage*, bawah air, eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut, sarana bantu navigasi, dan *search and rescue*. Dalam rangka melaksanakan fungsinya, maka KPLP dapat:

- a) merumuskan dan menetapkan kebijakan umum pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut;
- b) menyusun kebijakan dan standar prosedur operasi pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut secara terpadu;
- c) kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan Pemerintah di wilayah perairan Indonesia; dan
- d) memberikan dukungan teknis administrasi di bidang pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut secara terpadu.

Lebih lanjut, tugas KPLP sebagaimana diatur dalam Pasal 346 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 menyebutkan bahwa, “Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai mempunyai tugas

merumuskan dan melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai.”

Tugas tersebut dinilai jauh berbeda dengan tugas KPLP sebagaimana yang diatur pada pasal 277 UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Posisi KPLP saat ini merupakan salah satu Direktorat di Kementerian Perhubungan. Itulah sebabnya secara hukum KPLP tidak dapat dianggap sebagai Penjaga Laut dan Pantai (PLP) yang diamanatkan oleh UU No. 17 Tahun 2008. Kemudian, KPLP sebagai lembaga eksisting juga tidak bisa disebut sebagai penegak hukum seperti yang diamanatkan oleh UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Penggunaan UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai dasar hukum KPLP untuk bertindak dalam melaksanakan tugas menjadi tidak sesuai, bahkan bisa berpotensi melanggar hukum.¹²⁰

Guna menelaah kewenangan kedua lembaga di atas secara mendalam maka perlu ada poin perbandingan yang mencakup tujuan pembentukan, maksud dari pembentukan, dasar hukum, tugas pokok, kewenangan, kapal sebagai sarana pendukung, dan keberadaan personil. Adapun perbandingan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.¹²¹

¹²⁰ Soleman B. Ponto, *Penjaga Laut dan Pantai (LPL), Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) Serta Badan Keamanan Laut (Bakamla)*, 18 Januari 2018 diakses melalui <https://www.emaritim.com/2018/01/ketika-indonesia-harus-memilih-antara-20.html>.

¹²¹ *Ibid.*

Tabel V:
Perbandingan antara Bakamla dengan KPLP

No.	Indikator	Bakamla	KPLP	Ket.
1.	Dasar Hukum	Peraturan Presiden No. 178 Tahun 2014 <i>jo.</i> UU No. 32 Tahun 2014	SK Menhub No.KM.14/U/plib-73 <i>jo.</i> Peraturan Menteri Perhubungan No.KM 60 Tahun 2010 <i>jo.</i> UU No.17 Tahun 2008	
2.	Tujuan Pembentukan	Bakamla dibentuk untuk menyatukan seluruh Kewenangan Pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut agar berada pada satu lembaga saja sesuai dengan ketentuan yang ada pada Pasal 63 ayat (2) Undang-undang nomor 32 tahun 2014 Kelautan yang berbunyi : Kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara terintegrasi dan terpadu dalam	Pembentukan Penjaga Laut dan Pantai bertujuan untuk menjaga Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di wilayah laut Indonesia serta di wilayah laut ZEE Indonesia, dan wilayah laut Landas Kontinen Indonesia seperti yang diamanatkan pada Penjelasan Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Penjelasan:	

		<p>satu kesatuan komando dan kendali.</p>	<p>Dari penjelasan hal yang perlu mendapat perhatian, antara lain : Pertama, Penjaga laut dan pantai memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, dan fungsi koordinasi di bidang pelaksanaan hukum izin pelayaran di luar keamanan dan keselamatan pelayaran. Kedua, Pembentukan Pejaga Laut dan Pantai adalah untuk pemberdayaan Bakorkamla dan Perkuatan KPLP. Hal ini merupakan penegasan, bahwa Bakamla bukanlah kelanjutan dari Bakorkamla. Ketiga, ketentuan yang menyangkut Keselamatan dan Keamanan Pelayaran yang ada</p>	
--	--	---	---	--

			dalam Undang-undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, selain di Wilayah laut Indonesia juga berlaku di Wilayah laut Internasional yaitu wilayah laut ZEE Indonesia dan wilayah laut landas kontinen Indonesia.	
3.	Maksud Pembentukan	Bakamla adalah organisasi yang dibentuk dan berkedudukan dibawa dan bertanggungjawab presiden melalui menteri yang mengkoordinasikannya sebagaimana yang diatur oleh pasal 60 Undang- undang nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan.	PLP dibentuk untuk menjamin terselenggaranya Keamanan dan Keselamatan di laut. Ketentuan pada pasal 276 Undang- undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengamanatkan pembentukan Penjaga Laut dan Pantai (PLP) yang bertanggung jawab langsung kepada Presiden melalui Menteri.	Kedua lembaga ini bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri
4.	Tugas Pokok	Pasal 61	Pasal 276	

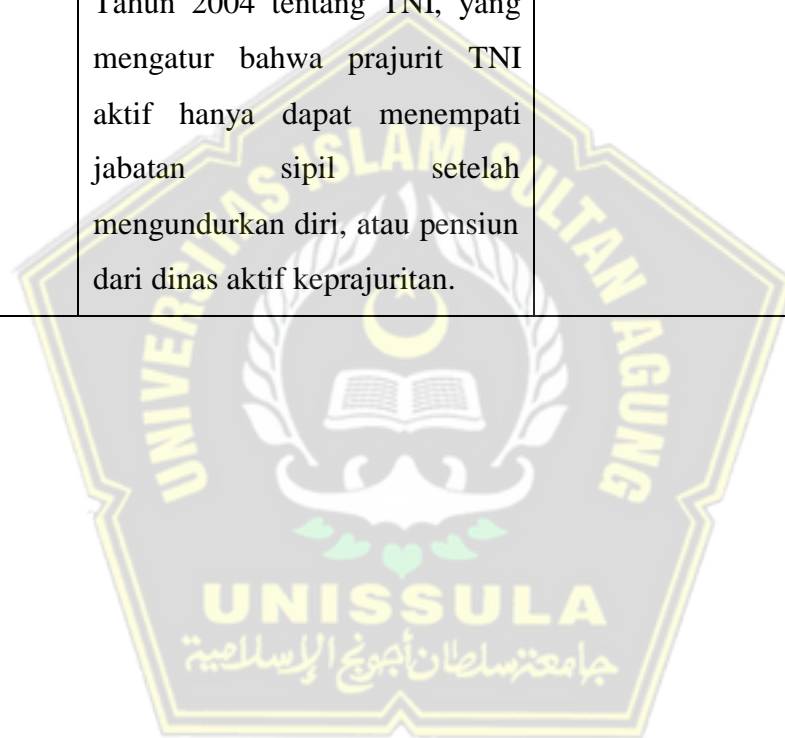
		<p>Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.</p>	<p>(1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.</p> <p>(2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.</p> <p>(3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilakukan oleh Menteri.</p>	
5.	Kewenangan	<p>Pasal 63</p> <p>(1) Dalam melaksanakan tugas dan fungsi sebagaimana</p>	<p>Pasal 276</p> <p>(1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan</p>	

		<p>dimaksud dalam Pasal 61 dan Pasal 62, Badan Keamanan Laut berwenang: a. melakukan pengejaran seketika; b. memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan c. mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.</p> <p>(2) Kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara</p>	<p>dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.</p> <p>(2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.</p> <p>(3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilakukan oleh Menteri.</p>	
--	--	--	--	--

		<p>terintegrasi dan terpadu dalam satu kesatuan komando dan kendali.</p>	
6.	Kapal	<p>Dalam Undang-undang nomor 32 tahun 2014 tentang kelautan sama sekali tidak ditemukan ketentuan yang mengamanatkan untuk melengkapi Bakamla dengan kapal. Dengan demikian bisa disimpulkan bahwa dalam melaksanakan tugas pokoknya Bakamla "tidak memerlukan Kapal".</p>	<p>Dalam melaksanakan tugasnya, PLP didukung oleh sarana prasaran berupa kapal negara dan pesawat udara negara sebagaimana yang diatur oleh pasal 279 ayat 1 UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal Negara adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya, sebagaimana yang diatur pada pasal</p>

			1 ayat 38 UU/17 tahun 2008 tentang Pelayaran.	
7.	Personil	<p>Saat ini, Bakamla tidak berada langsung dibawa Kemenkopolkam, sebagaimana Bakorkamla, yang Ketuaanya adalah Menkopolkam. Bakamla saat ini adalah organisasi sipil, dan tidak termasuk dalam daftar jabatan yang diizinkan oleh Undang-undang 34 tahun 2004 tentang TNI untuk diawaki oleh personil TNI aktif. Namun kenyataannya, sebagian besar personil Bakamla diisi oleh anggota TNI AL aktif, bahkan pimpinannya pun ditunjuk dari perwira TNI AL berpangkat</p>	PNS Departemen Perhubungan Kementerian Perhubungan RI	

		<p>Laksamana Madya. Hal ini bertentangan dengan UU No. 34 Tahun 2004 tentang TNI, yang mengatur bahwa prajurit TNI aktif hanya dapat menempati jabatan sipil setelah mengundurkan diri, atau pensiun dari dinas aktif keprajuritan.</p>	
--	--	---	--



Berdasarkan tabel 4 di atas diketahui bahwa perbedaan utama antara Bakamla dengan KPLP terletak pada ruang lingkup objek pengawasan. Dimana Bakamla lebih menekankan pada jangkauan pengamanan dan pengawasan di seluruh wilayah laut dan yurisdiksi RI, sedangkan KPLP fokus pada lalu lintas pelayaran. Selain itu ditinjau dari kedudukan, kedudukan Bakamla lebih tinggi daripada KPLP mengingat Bakamla diterbitkan dalam Perpres sedangkan KPLP dalam SK Menhub. Berkaitan dengan hal tersebut, perlu dipahami bahwa norma antar undang-undang ataupun undang-undang dengan peraturan pelaksanaannya maka perlu diterapkan kaidah ketaatan asas hukum sebagaimana dikemukakan oleh Hans Kelsen dalam Teori Jenjang Hukum.

Hans Kelsen menyatakan bahwa norma hukum dari suatu negara manapun selalu berlapis-lapis dan berjenjang-jenjang. Norma yang di bawah berlaku bersumber dan berdasar pada norma yang lebih tinggi, norma yang lebih tinggi berlaku bersumber dan berdasar pada norma yang lebih tinggi lagi sampai pada suatu norma yang tertinggi yang disebut Norma Dasar.¹²² Susunan hirarki peraturan perundang-undangan menjadi salah satu asas yang penting dalam proses dan teknis penyusunan peraturan perundang-undangan. Adapun jenis-jenis dan hirarki peraturan perundang-undangan terdiri atas:¹²³

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

¹²²Maria Farida Indrari, *Ilmu Perundang-Undangan Jenis Fungsi dan Materi Muatan*, (Yogyakarta: Kanisius, 2007), hlm.44.

¹²³Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

- b) Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c) Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d) Peraturan Pemerintah;
- e) Peraturan Presiden;
- f) Peraturan Daerah Provinsi; dan
- g) Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

Berdasarkan hierarki norma di atas, dapat disimpulkan bahwa setiap peraturan pelaksana yang diterbitkan oleh masing-masing lembaga/kementerian negara tidak boleh bertentangan dengan undang-undang atau peraturan di atasnya. Demikian pula penyusunan suatu undang-undang baru harus memperhatikan norma dalam undang-undang lain yang terkait sehingga substansi yang diatur tidak saling bertentangan ataupun tumpang tindih. Dengan demikian ketentuan pengaturan mengenai Bakamla dalam Perpres memiliki kedudukan norma lebih tinggi daripada SK Menhub. Dengan menggunakan analogi sederhana pula dapat dikatakan bahwa kinerja KPLP sebenarnya dapat diintegrasikan di bawah Bakamla yang secara khusus menaungi lalu lintas laut/pelayaran.

BAB IV
KELEMAHAN-KELEMAHAN KEBIJAKAN PENGELOLAAN IZIN
PELAYARAN SAAT INI

Pada bab ini akan diuraikan keterkaitan penggunaan Teori Bekerjanya Hukum Chambliss dan Seidman untuk menelaah kelemahan-kelemahan yang menyebabkan sistem pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai tidak berjalan efektif. Berdasarkan uraian fakta-fakta yang telah dibahas dalam BAB III maka dapat disimpulkan bahwa permasalahan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai yang didominasi oleh persoalan tumpang tindih kewenangan antar institusi penegak hukum. Persoalan tersebut disebabkan karena banyaknya lembaga yang berwenang dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran (18 lembaga) yang tidak memiliki batas ruang lingkup pengaturan kewenangan yang jelas.

Tumpang tindih kewenangan tersebut berdampak buruk pada sektor ekonomi khususnya pada usaha pengiriman jalur laut. Dimana kapal-kapal dagang diharuskan mengalami beberapa pemeriksaan yang dilakukan oleh banyak institusi sehingga berpengaruh pada peningkatan biaya operasional pengiriman. Tidak hanya kasus tersebut, pada kasus pelaksanaan hukum izin pelayaran atas penyelundupan di wilayah ZEE yang berujung pada sengketa kewenangan antara TNI AL, pihak Bea Cukai, dan Direktorat Jenderal Kelautan dan Perikanan. Terakhir, persoalan yang digambarkan adalah isu mengenai pembentukan *Indonesia Coastal Guard* sebagai badan tunggal yang bertugas atas pelaksanaan

hukum izin pelayaran di laut yang melibatkan perdebatan antara Bakamla atau KPLP.

A. Penjelasan Umum Mengenai Teori Bekerjanya Hukum dalam Masyarakat Chambliss dan Seidman

Teori ini menyatakan bahwa tindakan apa pun yang akan diambil oleh pemegang peran, lembaga-lembaga pelaksana maupun pembuat undang-undang selalu berada dalam lingkup kompleksitas kekuatan-kekuatan sosial, budaya, ekonomi dan politik dan lain sebagainya. Seluruh kekuatan-kekuatan sosial selalu ikut bekerja dalam setiap upaya untuk memfungsikan peraturan-peraturan yang berlaku, menerapkan sanksi-sanksinya, dan dalam seluruh aktivitas lembaga-lembaga pelaksanaannya. Akhirnya peran yang dijalankan oleh lembaga dan pranata hukum itu merupakan hasil dari bekerjanya berbagai macam kelemahan.¹²⁴

Skema tersebut diuraikan dalam dalil-dalil sebagai berikut:

- (1) Setiap peraturan hukum memberitahu tentang bagaimana seorang pemegang peranan (*role occupation*) itu diharapkan bertindak.
- (2) Bagaimana seorang pemegang peranan itu akan bertindak sebagai suatu respon terhadap peraturan hukum merupakan fungsi peraturan-peraturan yang ditujukan kepadanya, sanksi-sanksinya, aktivitas dari lembaga-lembaga pelaksana serta keseluruhan kompleks kekuatan sosial, politik, dan lain-lainnya mengenai dirinya.

¹²⁴ William J. Chambliss dan Robert B. Seidman dalam Esmi Warassih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosilogis*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2010), hlm. 10.

- (3) Bagaimana lembaga-lembaga pelaksana itu akan bertingkah sebagai respons terhadap peraturan hukum merupakan fungsi peraturan-peraturan hukum yang ditujukan kepada mereka sanksi-sanksinya, keseluruhan kompleks dari kekuatan-kekuatan sosial, politik, dan lain-lainnya yang mengenai diri mereka serta umpan-umpan balik yang datang dari para pemegang peranan.
- (4) Bagaimana para pembuat undang-undang itu akan bertindak merupakan fungsi peraturan-peraturan yang mengatur tingkah laku mereka, sanksi-sanksinya, keseluruhan kompleks kekuatan-kekuatan sosial, politik, ideologis, dan lain-lainnya yang mengenai diri mereka serta umpan-umpan balik yang datang dari pemegang peranan serta birokrasi.¹²⁵

Berdasarkan teori di atas dapat dilihat bahwa persoalan ketidakefektifan pelaksanaan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai disebabkan oleh kelemahan-kelemahan berupa:

1. Kelemahan Substansi Hukum

Kelemahan politik dalam Teori Chambliss dan Seidman digambarkan sebagai seorang pemegang peranan itu akan bertindak sebagai suatu respon terhadap peraturan hukum merupakan fungsi peraturan-peraturan yang ditujukan kepadanya, sanksi-sanksinya, aktivitas dari lembaga-lembaga pelaksana serta keseluruhnya kompleks kekuatan

¹²⁵ Robert Seidman, *Law and Development: A General Model*, dalam Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Masyarakat*, (Bandung:Angkasa,1979), hlm. 26-28.

sosial, politik, dan lain-lainnya mengenai dirinya. Selain pemegang peranan, dijelaskan pula oleh Chambliss dan Seidman bahwa para pembuat undang-undang itu akan bertindak merupakan fungsi peraturan-peraturan yang mengatur tingkah laku mereka, sanksi-sanksinya, keseluruhan kompleks kekuatan-kekuatan sosial, politik, ideologis, dan lain-lainnya yang mengenai diri mereka serta umpan-umpan balik yang datang dari pemegang peranan serta birokrasi.¹²⁶

Uraian di atas menunjukkan bahwa kekuatan politik mempengaruhi para pembuat peraturan yang dalam hal ini adalah peraturan terkait pemberian dan pembagian kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai kepada beberapa institusi. Selain pada tataran pembuat peraturan, setiap pemegang peranan yang melaksanakan kewenangan tersebut juga mendapat tekanan politik dari pihak yang berkepentingan baik politik dalam negeri ataupun politik internasional.

Politik tentunya mempengaruhi kondisi pemerintahan mengingat keberadaan suatu negara selalu mendapat pengaruh dari kondisi lingkungannya. Lingkungan sekitar yang dimaksud antara lain lingkungan strategis (*strategic environment*) yang menunjukkan pola interaksi dinamis antara konteks internal dan eksternal, hubungan kecenderungan, peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*). Pola interaksi tersebut tentunya melibatkan sejumlah actor negara dan aktor non-negara yang dikatakan

¹²⁶Robert Seidman, *Law and Development : A General Model*, dalam Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Masyarakat*, (Bandung:Angkasa,1979), hlm 26-28.

Yerger sebagai hubungan interaksi dinamis akan melibatkan pola hubungan antara lingkungan alam, aktor negara, dan aktor non-negara.¹²⁷

Paragraf di atas bermaksud menunjukkan bahwa eksistensi dan ketahanan suatu negara dipengaruhi oleh lingkungan strategis. Dimana pengelolaan sektor maritime tergolong sebagai lingkungan strategis dikarenakan lingkungan strategis memiliki berbagai konteks, kondisi, hubungan, tren, interaksi, dan dampak terhadap internal maupun eksternal suatu entitas Negara yang mempengaruhi keberhasilan dalam menjalin hubungan dengan dunia fisik, entitas Negara-Negara lain, dan para aktor. Aktor non-negara merupakan organisasi-organisasi di sektor privat baik yang berorientasi profit maupun non-profit.¹²⁸

Lingkungan strategis tersebut mempengaruhi eksistensi negara dengan keteracakan (*randomness*) ataupun keteraturan (*order*). Lingkungan strategis rawan akan perubahan dan perkembangan yang cepat sehingga berimplikasi pada *output* kebijakan dan arah orientasi institusi politik. Kondisi demikian akan berimplikasi pada dampak positif maupun negatif. Implikasi positif akan membawa manfaat guna mendukung cita-cita, tujuan, dan kepentingan politik, sedangkan implikasi negatif menyebabkan peningkatan potensi ancaman bagi keberlangsungan politik.

¹²⁷ Yerger dalam I Nengah Putra A dan Abdul Hakim, Analisa Peluang dan Ancaman Keamanan Maritim Indonesia Sebagai Dampak Perkembangan Lingkungan Strategis, *ASRO Jurnal-STTAL*, Vol.6, Juli-Desember 2016, hlm.1.

¹²⁸ *Ibid.* hlm.2.

Lingkungan strategis ini perlu dicermati sebagai bentuk pertimbangan untuk menerbitkan keputusan politik.¹²⁹

Lebih lanjut, lingkungan strategis berkembang dari berbagai bentuk dimensi seperti Dimensi Keamanan, ekonomi, politik, sosial, teknologi, dan lain sebagainya. Setiap dari dimensi di atas saling bersaing satu sama lainnya sehingga perlu adanya pemindaian.

Hal tersebut berkaitan pula dengan gagasan bahwa implementasi kebijakan publik memiliki hubungan yang erat dengan politik. Politik domestik dan internasional tersebut dianalisis dengan menggunakan pendekatan intermestik. Pendekatan intermestik ditujukan untuk mengalisis perubahan di era globalisasi yang dijadikan jembatan antara pendekatan internasional dan pendekatan domestik untuk menyusun atau merubah suatu kebijakan pelaksanaan hukum izin pelayaran laut.¹³⁰

Melalui kebijakan penyusunan peraturan akan kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai, seringkali dikaitkan dengan agenda kebijakan dan agenda politik. Hal ini merujuk pada arah atau strategi pelaksanaan hukum izin pelayaran laut seperti apa yang dikehendaki untuk diberlakukan. Jika melihat kondisi faktual maka strategi yang dimaksud cenderung merujuk pada konteks pembagian kewenangan pada setiap instansi terkait.

¹²⁹ *Ibid.*, hlm.3.

¹³⁰ Peni Susetyorini, Kebijakan Kelautan Indonesia dalam Perspektif UNCLOS 1982, *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*, Jilid 48, No.2, April 2019, hlm.167.

Lebih lanjut, pengaruh politik pada pembagian kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai sangat erat berkaitan dengan situasi perpolitikan yang diusung oleh kabinet. Kondisi tersebut dipertegas dalam Buku Putih Pertahanan Indonesia yang menyebutkan bahwa penataan signifikan sedang mewarnai jalannya kondisi politik nasional mulai dari aspek infrastruktur politik, suprastruktur politik, dan budaya politik. Khusus pada sektor maritim dibentuklah Kementerian Koordinator Kemaritiman pada tahun 2014 sekarang diubah menjadi Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Investasi sehingga dapat memperbaiki serta meningkatkan kualitas lalu lintas koordinasi kebijakan kemaritiman.¹³¹

Selain membentuk Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Investasi, hubungan antar kementerian/lembaga negara turut mewarnai pasang surut pelaksanaan hukum izin pelayaran wilayah laut dan pantai sebagaimana telah disinggung pada pembahasan kelemahan pertama. Bahwasannya arah politik yang dicanangkan oleh presiden dan wakil presiden terpilih akan berpengaruh pada lembaga/kementerian manakah yang akan memperoleh porsi dukungan terbesar sebagai “penguasa” pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai.

2. Kelemahan Struktur Hukum

Jika ditelaah dengan menggunakan teori Chamblish dan Seidman maka peranan hubungan politik dan budaya mempunyai peranan yang

¹³¹ *Ibid.*, hlm.11.

besar dalam menentukan keharmonisan hubungan dan koordinasi antar lembaga pemerintahan. Mengingat adanya struktur kewenangan yang tercipta merupakan produk politik yang dilahirkan oleh tatanan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini peranan hubungan politik dan budaya merujuk pada aspek koordinasi lembaga baik secara vertikal ataupun horizontal. Baik internal lembaga itu sendiri ataupun hubungan eksternal yang dibangun dengan lembaga lainnya. Jika diperhatikan, permasalahan utama pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai terletak pada koordinasi dan sinkronisasi kewenangan antar lembaga terkait. Dalam sinkronisasi dan komunikasi tersebut sudah berjalan efektif maka logikanya keberadaan Bakorkamla tidak perlu diubah menjadi Bakamla. Kedudukan Bakorkamla ditetapkan sebagai lembaga utama yang bertugas mengoordinir lembaga-lembaga lain yang turut memiliki kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai.

Kondisi demikian disebabkan oleh ego instansional masing-masing lembaga dimana seluruh lembaga menerapkan Koordinasi Bawah Kendali Operasi (BKO) sehingga departemen pelaksana hanya tunduk dengan arahan lembaga yang menaunginya.¹³² Selain itu muncul pula perbedaan persepsi kewenangan yang memunculkan terjadinya miskordinasi yang pada akhirnya menyebabkan pelaksanaan pelaksanaan hukum izin pelayaran menjadi tidak efektif untuk menyelesaikan permasalahan

¹³² Bambang Usadi, Sistem Penegakan Hukum dalam RUU Kelautan, *Jurnal Maritim*, diakses melalui <http://jurnalmaritim.com/2014/09/sistem-penegakan-hukum-dalam-ruu-kelautan>.

keamanan di laut dan pantai.¹³³ Bahkan sulitnya koordinasi dan sinkronisasi kewenangan antar lembaga tersebut diamini oleh Mantan Menkopolhukam Luhut Binsar pasca satu tahun pasca dibentuknya Bakamla.

Lebih lanjut, masalah koordinasi antar lembaga tersebut berimbas pada ketidakefektifitasan penyerapan dan penggunaan anggaran pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai. Kondisi demikian praktis merugikan keuangan negara mengingat setiap lembaga penegak hukum memperoleh sumber anggaran dari APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara). Secara spesifik kondisi demikian mengakibatkan:¹³⁴

- a. Citra Indonesia merosot di mata Internasional karena banyak negara mengancam akan menggunakan kapal perang untuk mengawal kapal niaga mereka akibat ketidakmampuan Indonesia memelihara keamanan dan keselamatan di perairan Indonesia.
- b. Negara mengalami kerugian sekitar 30 hingga 40 Triliun Rupiah per tahun karena *illegal fishing*, belum termasuk maraknya penyelundupan, kerusakan lingkungan laut dan pantai serta pelayaran.
- c. Beban asuransi maritim di perairan Indonesia meningkat karena dinyatakan sebagai wilayah laut paling tidak aman.

¹³³ Eka Martiana Wulansari, *Op.cit.*, hlm.3.

¹³⁴ *Ibid.*, hlm.4.

- d. Uang negara dibelanjakan tidak efisien untuk membiayai pembelian kapal patroli dan pembangunan sistem operasi penegak hukum "*Multi Agency Single Task*".
- e. Masih tingginya angka pelanggaran dan kejahatan di laut (APK) dan lemahnya pelaksanaan hukum izin pelayaran disebabkan adanya perbedaan persepsi antara aparat penegak hukum dalam penerapan hukumannya.

Sementara itu ditinjau dari aspek implementasi kebijakan publik, bahwa pada dasarnya implementasi kebijakan publik menekankan tidak hanya melibatkan perilaku badan-badan administrasi yang bertanggungjawab untuk melaksanakan program dan menimbulkan ketaatan pada diri kelompok sasaran, tetapi juga menyangkut jaringan kekuatan politik, ekonomi dan sosial yang langsung atau tidak langsung dapat mempengaruhi perilaku dari semua pihak yang terlibat, dan pada akhirnya berpengaruh terhadap dampak, baik yang diharapkan (*intended*) maupun yang tidak diharapkan (*unintended*) dari program.¹³⁵

Implementasi sendiri merujuk pada proses mendapatkan sumber daya tambahan, sehingga dapat menghitung apa yang harus dikerjakan. Implementasi tidak kurang dari suatu tahapan dari suatu kebijaksanaan yang paling tidak, memerlukan dua macam tindakan yang berurutan. Pertama, merumuskan tindakan yang akan dilakukan, kedua,

¹³⁵ Mazmanian dan Sabatier dalam M. Fahturrahman, Kelemahan Birokrasi dalam Keberhasilan Implementasi Kebijakan Publik, *Jurnal TARBAWI*, Vol.2, No.2, Juli-Desember 2016, hlm.18

melaksanakan tindakan apa yang telah dirumuskan. Inti utama dari implementasi kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan dalam hal ini tindakan pelaksanaan hukum izin pelayaran yang dilakukan oleh masing-masing institusi terkait. Tindakan-tindakan ini, pada suatu saat berusaha untuk mentransformasikan keputusan-keputusan menjadi pola-pola operasional, serta melanjutkan usaha-usaha tersebut untuk mencapai perubahan baik yang besar maupun yang kecil yang diamanatkan oleh keputusan-keputusan kebijakan tertentu.¹³⁶ Oleh karenanya proses implementasi kebijaksanaan tersebut dipengaruhi oleh berbagai kelemahan baik perilaku organisasi yang melaksanakan program/kebijakan, kekuatan politik, ekonomi, dan sosial yang mempengaruhi perilaku dari semua pihak yang terlibat dan pada akhirnya berpengaruh terhadap dampak, baik yang diharapkan maupun yang tidak diharapkan.¹³⁷

Lebih lanjut dalam pelaksanaan kebijakan, kelemahan birokrasi memiliki peranan yang penting bagi suksesnya implementasi kebijakan. Hal tersebut terlihat dari kinerja birokrasi yang sarat dengan acuan: 1) Komitmen terhadap nilai-nilai sosial politik yang telah disepakati bersama (*public defined societal values*) dan tujuan publik (*public purpose*); 2) Implementasi nilai-nilai sosial politik yang berdasarkan etika dalam tatanan manajemen publik (*provisde an ethical basic for public management*); 3) Realisasi nilai sosial politik (*exercising social political*

¹³⁶ *Ibid.*

¹³⁷ *Ibid.*, hlm.19.

values); 4) Penekanan pada pekerjaan kebijakan publik dalam rangka pelaksanaan mandat pemerintah (*emphasis on public policy in carrying out mandate of government*); 5) Keterlibatan dalam pelayanan publik (*involvement overall quality of public services*); 6) Bekerja dalam rangka penanganan kepentingan umum (*operate in public interest*).¹³⁸

Selain itu, salah satu hal yang mempengaruhi implementasi kebijakan adalah adanya dimensi fragmentasi. Dimensi fragmentasi menegaskan bahwa struktur birokrasi yang terfragmentasi dapat meningkatkan gagalnya komunikasi, dimana para pelaksana kebijakan akan punya kesempatan yang besar berita/instruksinya akan terganggu.

Fragmentasi birokrasi ini akan membatasi kemampuan para pejabat dalam yuridiksi tertentu, akibat lebih lanjut adalah terjadinya pemborosan sumber daya yang langka. Dengan demikian keberhasilan implementasi kebijakan kompleks, perlu adanya kerjasama yang baik dari banyak orang. Oleh karenanya dengan adanya organisasi yang terpecah-pecah, dapat merintangangi koordinasi yang diperlukan untuk mengimplementasikan suatu kebijakan yang kompleks dan dapat memboroskan sumber-sumber langka, adanya perubahan yang tidak diinginkan, menciptakan kekacauan, kebingungan yang kesemuanya itu akan mengarah pada pelaksanaan kebijakan yang menyimpang dari tujuan semula yang telah ditetapkan sebelumnya.¹³⁹

¹³⁸ Tasmin dalam *ibid.*, hlm.20.

¹³⁹ *Ibid.*, hlm.21.

Berdasarkan uraian di atas, gambaran mengenai dimensi fragmentasi cukup mewakili alasan substansial atas terjadinya miskoordinasi kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai. Dimana bentuk nyata akibat dimensi fragmentasi terlihat pada gagalnya komunikasi yang dibangun oleh penegak hukum di wilayah laut dan pantai. Akibatnya, sebagaimana telah disinggung di atas yakni adalah pemborosan anggaran yang berujung pada kerugian keuangan negara.

Kurangnya sarana dan prasarana dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai turut menjadi salah satu kelemahan yang mempengaruhi tidak efektifnya pelaksanaan hukum izin pelayaran. Sarana dan prasarana berfungsi untuk memberikan dukungan operasional pelaksanaan hukum izin pelayaran terutama saat bertugas langsung di lapangan. Kondisi akan kurangnya dukungan sarana prasarana tersebut disampaikan oleh Ketua Bakamla Desi Albert Mamahit, pada Rapat Monev Gerakan Nasional Penyelamatan Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan untuk Provinsi Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur pada tahun 2015.¹⁴⁰

Selain Bakamla diketahui pula bahwa permasalahan kurangnya sarana prasarana dialami oleh TNI AU untuk melaksanakan operasi kegiatan pengamatan laut dari udara. Sebagaimana kita ketahui bahwa

¹⁴⁰ Desi Albert Mamahit, *Peran dan Upaya Bakamla dalam Penyelamatan Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan*, disampaikan saat Rapat Monev Gerakan Nasional Penyelamatan Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan untuk Provinsi Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur di Kuta pada 4 Agustus 2015, hlm.26. Diakses melalui <https://acch.kpk.go.id/images/ragam/gn-sda/denpasar/06-PAPARAN-KEPALA-BAKAMLA-RI GN-SDA.pdf>

pelaksanaan *sea patrols* dilakukan melalui pelayaran dan pengamatan udara. Kondisi demikian mengakibatkan mayoritas pelaksanaan hukum izin pelayaran di perairan diawasi dari patroli laut dan pantai. Kegiatan pengamatan dari udara hanya dipergunakan untuk kegiatan operasi pertolongan kecelakaan di laut (*safety-at-sea*), *Search and Rescue* (SAR), dan operasi pengejaran perompak (*hot pursuit*) dan nelayan asing yang melakukan praktek *illegal fishing*.¹⁴¹ Selanjutnya, kondisi akan kurangnya dukungan sarana prasarana tersebut disampaikan pula oleh Polri terkait dengan penanganan *illegal fishing*. Kondisi demikian mengakibatkan kinerja dalam penegakan *illegal fishing* tidak maksimal.¹⁴²

Selain itu, kondisi demikian juga terjadi pada TNI AL dimana dalam menjalankan tugasnya untuk mengamankan 3.544.743,9 km² wilayah laut Indonesia hanya memiliki 74.000 personil aktif. Kekuatan TNI AL Indonesia dilihat dari sarana prasarananya memiliki 221 kapal perang. Jumlah tersebut terdiri dari 2 kapal selam, 6 kapal frigat, 10 korvet, 16 korvet anti kapal selam serta 21 kapal misil. Sementara itu terdapat 51 kapal patroli, 12 kapal penyapu, dan 4 kapal transport amfibi. Guna pengawasan di bawah laut, TNI AL memiliki dua kapal selam.¹⁴³

Jumlah tersebut tergolong besar jika dibandingkan dengan negaranegara di kawasan ASEAN lainnya. Akan tetapi jumlah tersebut cenderung kurang jika dibandingkan dari jangkauan luas perairan yang harus diawasi.

¹⁴¹ Dirhamsyah, *Op.cit.*, hlm.1.

¹⁴²Diakses melalui https://nasional.kompas.com/read/2014/12/26/_18454071/Polri.Masih.Kurang.Sarana.dan.Prasarana.untuk.Atasi.Illegal.Fishing

¹⁴³ I Nengah Putra dan Abdul Hakim, *op.cit.*, hlm.14.

Dibandingkan dengan Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, dan Filipina, Indonesia tergolong memiliki armada kapal patroli yang sedikit. Dengan kata lain alusista yang dimiliki oleh TNI AL tidak seimbang dengan jangkauan wilayah yang harus diawasi.¹⁴⁴

TNI AL sebagai salah satu institusi penegak hukum di wilayah laut yang memiliki persediaan asset alutsista yang besar pun dianggap belum sesuai dengan standar, apalagi dibandingkan dengan lembaga-lembaga lainnya, misalkan Bakamla. Jika mengacu pada Pasal 61 UU No. 32 Tahun 2014 yang menunjuk Bakamla untuk melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, maka seharusnya Bakamla memiliki alokasi anggaran untuk pembelian kapal patroli dan alat-alat lain untuk mendukung pelaksanaan patroli laut.

Kurangnya sarana prasarana tersebut ditengarai karena terbatasnya anggaran di bidang pelaksanaan hukum izin pelayaran wilayah laut dan pantai. Kondisi demikian salah satunya terjadi akibat krisis ekonomi yang terjadi pada tahun 1998. Pada tahun 1999, kondisi keuangan pemerintah masih mendapat tekanan yang cukup kuat. Defisit anggaran pemerintah membengkak hingga jumlah – Rp 33.158, 25 M. Pada tahun 2000, deficit anggaran pemerintah turun sampai pada jumlah – RP 16.100 M. Tahun 2001 sampai dengan 2004 defisit anggaran pemerintah cenderung mengalami kenaikan dan kembali turun pada tahun 2005 dengan jumlah

¹⁴⁴ *Ibid.*

defisit sebesar – Rp 11.100 M.¹⁴⁵ Mengingat ketidakstabilan kondisi keuangan pemerintah, pemerintah berusaha menormalisasi kondisi perekonomian dengan memulihkan sektor riil.

Krisis ekonomi tersebut telah memaksa Pemerintah Indonesia untuk melakukan penataan ulang terhadap penggunaan dana pemerintah. Penyerapan anggaran dioptimalkan untuk menempatkan program-program pengentasan kemiskinan pada prioritas yang paling tinggi. Kondisi tersebut mengakibatkan program pelaksanaan hukum izin pelayaran di perairan Indonesia tidak menjadi prioritas utama sehingga anggaran yang diberikan pun tergolong rendah. Akibatnya, terjadi penurunan jumlah dan kualitas patroli laut dan pengamatan dari udara secara drastis.¹⁴⁶

Kondisi demikian pun secara perlahan diperbaiki dengan cara meningkatkan sektor anggaran di bidang pertahanan, perhubungan, dan Kepolisian RI seiring dengan pertumbuhan ekonomi di era reformasi. Khusus pada fungsi pertahanan yang merujuk pada visi, misi, dan agenda prioritas pemerintah yang selanjutnya dijabarkan dalam tujuan dan sasaran strategis pertahanan negara. Visi pertahanan negara pada tahun 2015-2019 adalah terwujudnya pertahanan seluruh wilayah NKRI. Upaya yang dilakukan untuk mewujudkan pertahanan adalah dengan menjaga dan melindungi kedaulatan negara, menjaga dan melindungi keutuhan wilayah

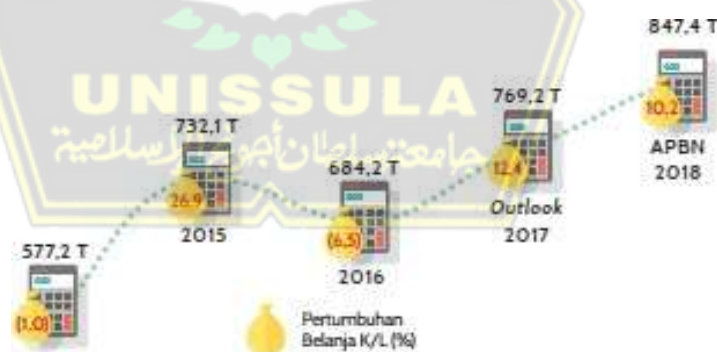
¹⁴⁵ Yusni Maulida, Mardiana, dan Anthoni Meyes, Pengaruh Defisit Anggaran, Jumlah Uang Beredar dan Independensi Bank Indonesia terhadap Inflasi, hlm.2. Diakses melalui <https://media.neliti.com/media/publications/8827-ID-pengaruh-defisit-anggaran-jumlah-uang-beredar-dan-independensi-bank-indonesia-te.pdf>

¹⁴⁶ Dirhamsyah, *Op.cit.*, hlm.6.

NKRI dari segala bentuk ancaman.¹⁴⁷ Prioritas nasional pembangunan pertahanan ditujukan dalam rangka penguatan pertahanan dengan kegiatan prioritas terdiri atas: (1) pengamanan pemilihan umum; (2) pengamanan kawasan perbatasan dan kedaulatan negara; dan (3) penguatan pertahanan berdaya gentar tinggi. Untuk mewujudkan hal tersebut, anggaran fungsi pertahanan dalam APBN tahun 2019 dialokasikan sebesar Rp108.428,7 miliar.¹⁴⁸ Anggaran tersebut meningkat dari alokasi anggaran pada tahun 2017 dan 2018.

Tercatat belanja Kementerian/Lembaga Negara (K/L) mengalami pertumbuhan 10.2% per tahun sejak tahun 2014-2018. Dalam APBN 2018, belanja K/L meningkat sebesar Rp 78,2 T dari *outlook* 2017. Adapun gambaran peningkatan pertumbuhan belanja K/L dapat dilihat pada skema berikut:¹⁴⁹

Bagan III
Peningkatan APBN K/L, Indonesia Tahun 2014-2018



Sumber: Kementerian Keuangan, APBN 2018

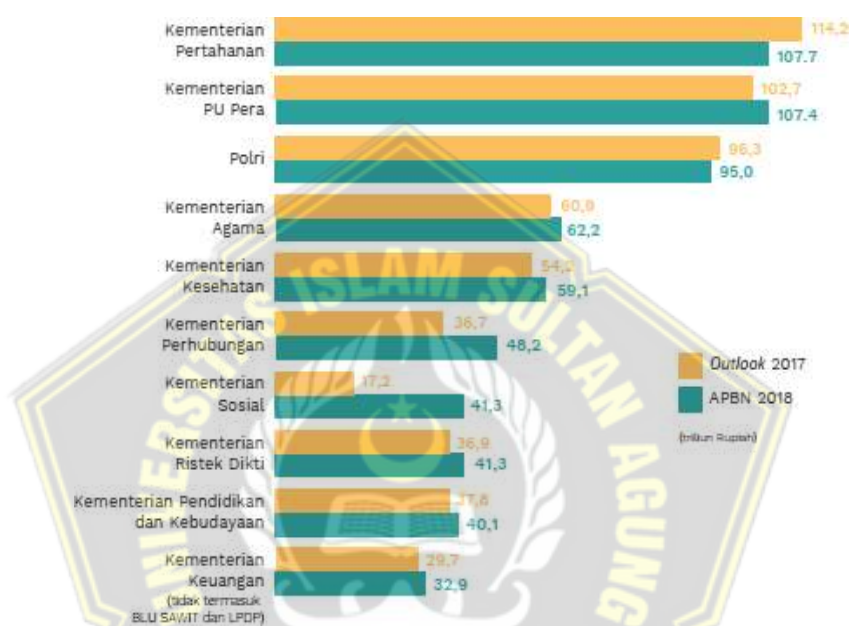
¹⁴⁷ Diakses melalui <https://www.kemenkeu.go.id/media/11212/nota-keuangan-beserta-apbn-ta-2019.pdf>

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ Direktorat Penyusunan APBN Kementerian Keuangan RI, *Informasi APBN 2018: Pemantapan Pengelolaan Fiskal untuk Mengakselerasi Pertumbuhan Ekonomi yang Berkeadilan*, hlm.6 diakses melalui <https://www.kemenkeu.go.id/media/6552/informasi-apbn-2018.pdf>

Ketiga kementerian dan lembaga negara tersebut juga menjadi bagian dari sepuluh Kementerian/Lembaga dengan alokasi penerimaan anggaran terbesar baik di tahun 2017 hingga 2018. Adapun perolehan anggaran 10 K/L di atas terlihat dalam skema berikut:¹⁵⁰

**Bagan IV:
10 K/L dengan Anggaran Terbesar 2018**



Berdasarkan skema di atas diketahui bahwa pada dasarnya lembaga pelaksanaan hukum izin pelayaran seperti TNI AL yang berada di bawah koordinasi Kementerian Pertahanan, KPLP di bawah Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Polisi Air (Polair) di bawah Polri, dan Direktorat Jenderal Bea Cukai di bawah Kementerian Keuangan mempunyai alokasi anggaran yang cukup untuk menegakkan hukum di wilayah laut dan pantai.

¹⁵⁰ *Ibid.*

Alokasi anggaran yang difokuskan pada 4 (empat) lembaga di atas sebenarnya juga menunjukkan ketimpangan anggaran bidang institusi penegak hukum di wilayah laut dan pantai lainnya. Dalam hal ini tingginya alokasi anggaran pertahanan merujuk pada pemberian sarana prasarana yang besar pada TNI AL untuk menambah dukungan penegakan kedaulatan wilayah perairan RI. Kondisi tersebut seolah menunjukkan bahwa prioritas pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai diprioritaskan untuk dikelola TNI AL.

Sementara itu pada Nota Keuangan Tahun 2019 dituliskan bahwa anggaran Bakamla sebesar Rp 447,4 M yang diperuntukkan untuk penyelenggaraan manajemen pelaksanaan tugas teknis Bakamla dan peningkatan operasi keamanan dan keselamatan laut. Adapun *output* dari manajemen pelaksanaan adalah pengadaan kapal 80 m tahap 3.¹⁵¹ Anggaran sebesar Rp 447,4 M tersebut pada dasarnya jauh lebih besar daripada anggaran yang dialokasikan untuk belanja Bakamla pada tahun 2016-2018. Dimana pada tahun 2016 belanja Bakamla mencapai Rp 0,8 T. Pada tahun 2017 turun menjadi Rp 0,7 T, kemudian turun kembali menjadi Rp 0,5 T pada tahun 2018.¹⁵² Nominal anggaran Bakamla tersebut tidak sebanding dengan nilai APBN Kementerian Pertahanan dan Polri. Meskipun dari segi institusi tidak dapat dibandingkan karena perbedaan cakupan dan luas kewenangan, setidaknya anggaran Bakamla yang

¹⁵¹ Diakses melalui <https://www.kemenkeu.go.id/media/11212/nota-keuangan-beserta-apbn-ta-2019.pdf>

¹⁵² *Ibid.*

ditampilkan hanya cukup untuk pengadaan kapal serta operasional administrasi pemerintahan.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa minimnya alokasi anggaran pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai tentunya berakibat pada tidak optimalnya pelaksanaan pelaksanaan hukum izin pelayaran. Hal ini dikarenakan kekurangan alat untuk menjangkau wilayah yang diawasi, kurangnya kesempatan untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia anggota, hingga kurangnya kesejahteraan personil.

3. Kelemahan Kultur Hukum

Jika mengacu pada dokumen Lampiran I Peraturan Presiden RI No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, salah satu prinsip yakni prinsip partisipasi digunakan sebagai dasar pelaksanaan kebijakan kelautan yang penting dikarenakan: (1) seluruh pemangku kepentingan (*stakeholders*) diharapkan mempunyai peran dalam perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan pengendalian sesuai dengan peran masing-masing; (2) memiliki informasi yang terbuka untuk mengetahui kebijakan pemerintah dan mempunyai akses yang cukup untuk memanfaatkan sumber daya; (3) menjamin adanya representasi pemangku kepentingan dalam pengambilan keputusan dan ikut menjadi aktor dalam mengidentifikasi ancaman dan peluang; serta (4) memanfaatkan sumber daya secara adil.

Prinsip tersebut digunakan untuk mendorong partisipasi semua pihak yang terkait guna menyukseskan Kebijakan Kelautan Indonesia.

Adapun prinsip ini secara riil digunakan untuk mendorong pengembangan sumber daya manusia di bidang kelautan sebagai bagian dari pilar-pilar Kebijakan Kelautan Indonesia. Kebijakan pengembangan SDM ditujukan untuk mengembangkan potensi sumber daya manusia di bidang kelautan yang professional, beretika, berdedikasi, dan mampu mengendepankan kepentingan nasional dalam mendukung pembangunan kelautan secara optimal dan terpadu.

Adapun program-program utama dalam melaksanakan strategi pengembangan sumber daya manusia, sebagai berikut:

- a. peningkatan jasa di bidang kelautan yang diimbangi dengan ketersediaan lapangan kerja;
- b. pengembangan standar kompetensi sumber daya manusia di bidang kelautan;
- c. peningkatan dan penguatan peranan ilmu pengetahuan dan teknologi, riset, dan pengembangan sistem informasi kelautan;
- d. peningkatan gizi masyarakat kelautan;
- e. peningkatan perlindungan ketenagakerjaan;
- f. peningkatan pendidikan dan kesadaran masyarakat kelautan yang diwujudkan melalui semua jalur, jenis, jenjang pendidikan;
- g. penyusunan kurikulum pendidikan yang berorientasi kelautan;
- h. peningkatan kualitas dan kuantitas perguruan tinggi bidang kelautan;

- i. penyediaan insentif dan bantuan pendidikan bidang kelautan dan riset strategis kelautan;
- j. pengembangan kualitas dan kuantitas sekolah pelayaran dan perikanan;
- k. peningkatan kolaborasi riset kelautan dan pengembangan pusat keunggulan kelautan; dan
- l. peningkatan tata kelola ilmu pengetahuan dan teknologi, pengembangan sarana dan prasarana ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, serta agenda riset kelautan strategis.

Bila melihat persoalan kualitas penegak hukum di wilayah laut dan pantai maka diketahui bahwa sebagian besar institusi terkait kekurangan sumber daya manusia terutama kualitas penyidik. Hal ini dikarenakan tidak semua penyidik memiliki kualifikasi sarjana hukum atau setidaknya menguasai teknik dan dasar-dasar penyidikan di laut.¹⁵³ Selain itu, rendahnya mentalitas aparat penegak hukum juga menjadi permasalahan besar. Rendahnya kualitas integritas penegak hukum termasuk penegakan di bidang pelayaran dan kelautan cenderung memperburuk pelaksanaan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut.

Pada dasarnya pelaksanaan hukum izin pelayaran berupa penyidikan atas pelanggaran di wilayah laut dilakukan oleh TNI AL, PPNS, dan Polri. Dengan diperbaruinya UU No.32 Tahun 2014, Bakamla turut pula

¹⁵³ R. Soesilo, *Taktik dan Teknik Penyidikan Perkara Kriminal*, (Bogor: Politea,1980), hlm. 57

berwenang sebagai penyidik di laut. Dalam hal ini batasan akan kewenangan penyidikan yang dilakukan oleh keempat lembaga tersebut yang masih samar. Tidak jarang ketiga atau keempat institusi tersebut bertemu di satu titik untuk menyidik pelaku pelanggaran di wilayah laut sehingga merugikan operasional penyidikan. Selain itu ketika ketiga atau keempat institusi bertemu lantas pihak manakah yang diprioritaskan untuk memasukan Berita Acara Pemeriksaan (BAP) ke Kejaksaan. Kondisi demikian tidak jarang menyebabkan terjadinya konflik kewenangan.¹⁵⁴

Permasalahan yang terjadi pada pelaksanaan penyidikan di atas terlihat memperburuk kondisi pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dikarenakan institusi terkait kekurangan jumlah penyidik. Kondisi demikian menunjukkan adanya ego dari masing-masing instansi untuk melaksanakan penyidikan tanpa memperdulikan keselarasan pelaksanaan hukum izin pelayaran dan terpenuhinya kapasitas penyidik hukum yang layak.

¹⁵⁴ Puteri Hikmawati, *Permasalahan Hukum dalam Penyidikan Tindak Pidana di Bidang Perikanan, Negara Hukum*, Vol.3, No.1, Juni 2012, hlm.88-90

BAB V

REKONSTRUKSI KEBIJAKAN KEWENANGAN PELAKSANAAN HUKUM IZIN PELAYARAN YANG BERBASIS NILAI KEADILAN

A. Perbandingan *Coast Guard* di Beberapa Negara

1. Philippine Coast Guard (PCG)

Filipina mengklaim memiliki zona ekonomi eksklusif 2.263.816 kilometer persegi¹⁵⁵ dengan jumlah pulau 7.641,¹⁵⁶ total luas daratan, termasuk perairan pedalaman adalah 300.000 kilometer persegi,¹⁵⁷ dengan garis pantai terpanjang keempat di dunia 36.289 kilometer.¹⁵⁸

Undang-Undang Penjaga Pantai Filipina (PJG) adalah *Republic Act* No. 9993 Tahun 2009 amandemen *Republic Act* No. 5173 Tahun 1967 yang disahkan oleh Senat dan DPR Filipina tanggal 27 Juli 2009.¹⁵⁹

Berdasarkan Perintah Eksekutif No.475 tanggal 30 Maret 1998 mengalihkan PCG dari Departemen Pertahanan Nasional ke kantor Presiden.¹⁶⁰ selanjutnya pada tanggal 15 April 1998 Presiden Filipina Fidel

¹⁵⁵ “Sea Around Us | Fisheries, Ecosystems and Biodiversity,” *Sea Around Us*, last modified 2016, accessed May 22, 2021, <http://www.searoundus.org/data/#/eez/608?chart=catch-chart&dimension=taxon&measure=tonnage&limit=10>.

¹⁵⁶ “Namria Discovers 400 to 500 New Islands in PHL Archipelago,” *GMA News*, last modified 2016, accessed May 22, 2021, <https://www.gmanetwork.com/news/news/nation/555068/namria-discovers-400-to-500-new-islands-in-phl-archipelago/story/>.

¹⁵⁷ “Philippine Population Density (Based on the 2015 Census of Population) | Philippine Statistics Authority,” *Republic of the Philippines The Philippine Statistics Authority*, last modified 2016, accessed May 22, 2021, <https://psa.gov.ph/content/philippine-population-density-based-2015-census-population>.

¹⁵⁸ “Total Coastline Coverage by Country,” last modified 2021, accessed May 22, 2021, <https://www.globalfirepower.com/coastline-coverage.php>.

¹⁵⁹ *Philippines Coast Guard Law No. 9993*, 2009, accessed May 22, 2021, https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2010/ra_9993_2010.html.

¹⁶⁰ *Executive Order No. 475*, 1998, accessed May 23, 2021, <https://www.officialgazette.gov.ph/1998/03/30/executive-order-no-475-s-1998/>.

V Ramos mengeluarkan Perintah Eksekutif No.477, menempatkan PCG di bawah administrasi Departemen Perhubungan (DOTC).¹⁶¹

PCG bertanggung jawab atas keselamatan Jiwa di laut dan perlindungan lingkungan laut sesuai dengan ketentuan RA 5173 sebagaimana telah diubah menjadi RA 9993, PD 600, PD 601, PD 602, PD 979.¹⁶²

Pendirian PJG ditetapkan sebagai dinas bersenjata dan berseragam berada di Departemen Perhubungan dan pada saat perang dikendalikan oleh Departemen Pertahanan Nasional. Hal ini adalah merupakan amanat dari RA No. 9993 Seksi 2

Establishment – The Philippine Coast Guard hereinafter referred to as the PCG, is hereby establishe as an armed and uniformed service (DOTC). Provided, that in times of war, as declared by Congress, the PCG of parts thereof, shall be attached to the Department of Nasional Defense.

Dalam RA No. 9993 seksi 3 mengatur tentang kewenangan dan fungsi PCG adalah:

- (a) Menegakkan peraturan sesuai dengan semua konvensi maritim internasional, instrumen perjanjian dan hukum nasional untuk peningkatan keselamatan hidup dan harta benda di laut dalam yuridiksi maritim Filipina dan melakukan implementasi kontrol negara pelabuhan;

¹⁶¹ *Executive Order No. 477, 1998, accessed May 23, 2021, <https://www.officialgazette.gov.ph/1998/04/15/executive-order-no-477-s-1998/>.*

¹⁶² Ibid. Section 2.

- (b) Inspeksi di semua kapal, namun tidak terbatas pada inspeksi sebelum keberangkatan, untuk memastikan dan menegakkan kepatuhan dengan standar keselamatan, aturan dan regulasi;
- (c) Menahan dan menghentikan atau mencegah kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan, regulasi berlayar atau meninggalkan pelabuhan;
- (d) Melakukan evaluasi kesiapan darurat terhadap kapal laut niaga;
- (e) Tunduk pada persetujuan sekretaris DOTC untuk menerbitkan dan menegakkan aturan dan regulasi untuk peningkatan keselamatan hidup dan harta benda, pada semua aktivitas yang berhubungan dengan maritim;
- (f) Mengkordinasikan, mengembangkan, membangun, memelihara dan mengoperasikan alat bantu navigasi, sistem lalu lintas kapal, komunikasi maritim, dan fasilitas SAR di dalam yuridiksi maritim Filipina;
- (g) Menghilangkan, menghancurkan bahaya pendangkalan dan bahaya navigasi ke pelabuhan, termasuk penangkapan ikan ilegal di kapal di atau dekat jalur laut yang dapat menyebabkan bahaya terhadap lingkungan laut;
- (h) Mengeluarkan ijin penyelamatan kapal dan mengawasi semua operasi penyelamatan laut, serta menetapkan dan menegakkan aturan dan peraturan yang mengatur hal yang sama;

- (i) Memberikan bantuan kepada orang dan kapal yang mengalami kesulitan dan melakukan penyelamatan dalam kecelakaan laut di dalam yuridiksi maritim Filipina, termasuk laut lepas, sesuai dengan konvensi internasional yang berlaku. Dalam menjalankan fungsi ini PCG dapat meminta layanan dari badan Pemerintah lain dan armada laut;
- (j) Investigasi semua kecelakaan laut yang menyebabkan korban, kematian dan kerusakan harta benda;
- (k) Membantu pelaksanaan hukum izin pelayaran tentang perikanan, imigrasi, tarif dan beacukai, kehutanan dan senjata api, bahan peledak, perdagangan manusia, obat-obatan berbahaya dan bahan kimia yang dikendalikan kejahatan transnasional, dan hukum yang berlaku dalam yuridiksi maritim Filipina;
- (l) Menaiki dan memeriksa semua jenis kapal dagang dan perahu;
- (m) Menegakkan hukum dan mengatur aturan dan regulasi untuk perlindungan laut dan sumber daya dari sumber lepas pantai atau polusi dalam yuridiksi maritim Filipina;
- (n) Mengembangkan kemampuan respon penanggulangan dan pemulihan tumpahan minyak terhadap polusi yang disebabkan oleh kapal;
- (o) Melakukan fungsi lain yang mungkin diperlukan untuk mencapai tujuan undang-undang

PCG dipimpin oleh seorang Komandan yang berpangkat Laksamana dan pernah menjabat sebagai Komandan Distrik PCG. Komandan akan

memiliki jangka waktu maksimal tiga (3) tahun. Seorang komandan yang telah bertugas selama tiga (3) tahun sebelum pensiun wajib dianggap pensiunan dan berhak atas semua tunjangan yang tersedia untuk petugas Penjaga Pantai.¹⁶³

PCG akan terus memelihara, mengawasi, mengembangkan dan melatih PCGA sebagai organisasi relawan sipil di bawah kendali dan pengawasan langsung dari Komandan PCG. PCGA akan membantu PCG dalam hal keselamatan jiwa dan properti di laut. Pelestarian lingkungan laut dan sumber dayanya, penyelenggaraan SAR, pemeliharaan alat bantu navigasi dan kegiatan lain yang meningkatkan hubungan kemasyarakatan maritim yang meliputi aksi sipil, partisipasi dalam Program Pelatihan Dinas Nasional, pengembangan pemuda, rekreasi keselamatan dan aktivitas terkait lainnya.¹⁶⁴

Sekretaris DOTC mengeluarkan aturan dan regulasi, menentukan, memperbaiki, dan menetapkan biaya, tarif, denda, ketentuan tindakan, keputusan, dan perintah terkait dengan implementasi fungsi. PCG.¹⁶⁵

Pada tanggal 9 Desember 1974, Presiden Filipina Ferdinand E. Marcos mengeluarkan Keputusan Presiden No. 600 (PD 600) tentang Keputusan Pencemaran Laut 1974¹⁶⁶, PD 601 tentang Revisi UU PCG

¹⁶³ *Philippines Coast Guard Law No. 9993* Section 5.

¹⁶⁴ *Ibid.* Section 11.

¹⁶⁵ *Ibid.* Section 21.

¹⁶⁶ *P.D. No. 600, 1974*, accessed May 24, 2021, https://lawphil.net/statutes/presdecs/pd1974/pd_600_1974.html.

1974¹⁶⁷, PD 602 tentang Pembentukan Pusat Operasi Pencemaran Minyak Nasional di Markas PCG¹⁶⁸.

PD 600 tentang Keputusan Pencemaran Laut 1974, merupakan kebijakan nasional untuk mencegah dan mengendalikan pencemaran laut melalui pembuangan limbah dan hal-hal lain yang membahayakan kesehatan manusia, sumber daya hayati dan kehidupan laut, merusak fasilitas, atau mengganggu penggunaan yang sah di laut dan yurisdiksi teritorial Filipina.¹⁶⁹

Setiap kapal secara tidak sengaja atau sebaliknya, membuang minyak atau campuran berminyak di perairan yang tunduk pada yurisdiksi Filipina, Operator/Pemilik kapal tersebut harus segera memberi tahu Penjaga Pantai Filipina, memberikan rincian tentang nama kapal dan perusahaan, lokasi tumpahan, jenis tumpahan minyak, dan jumlah, cuaca, pasang surut, kondisi laut dan penyebab tumpahan harus dilaporkan. Kegagalan memberi tahu Penjaga Pantai tentang minyak atau campuran berminyak yang dikeluarkan dari kapalnya dikenakan denda sebesar Peso 10.000 atau penjara tidak lebih dari enam bulan tetapi tidak kurang dari 30 hari. Pemilik atau operator kapal atau harus membayar biaya pembersihan tumpahan minyak.¹⁷⁰

Komandan, Penjaga Pantai Filipina diberi wewenang untuk menetapkan aturan dan regulasi sesuai dengan tujuan Keputusan ini, tetapi

¹⁶⁷ *P.D. No. 601*, 1974, accessed May 24, 2021, https://lawphil.net/statutes/presdecs/pd1974/pd_601_1974.html.

¹⁶⁸ *P.D. No. 602*, 1974, accessed May 24, 2021, https://lawphil.net/statutes/presdecs/pd1974/pd_602_1974.html.

¹⁶⁹ *P.D. No. 600* Section 2.

¹⁷⁰ *Ibid.* Section 7.

tidak terbatas pada, desain dan peralatan kapal, prosedur transfer minyak, operasi transfer minyak, persyaratan komunikasi, pengawasan operasi, pengujian dan inspeksi peralatan.¹⁷¹

Untuk menangani bahaya tumpahan minyak yang semakin meningkat sebagai akibat dari bertambahnya ukuran dan jumlah kapal tanker yang melintasi perairan Filipina maka dibentuklah Pusat Operasi Pencemaran Minyak Nasional berdasarkan PD 602 dalam seksi 1 mengatur bantuan dari

instansi lain dimana Pusat dapat meminta departemen, biro, kantor, lembaga, atau instansi Pemerintah manapun untuk mendapatkan bantuan yang diperlukan dalam bentuk personel, fasilitas dan sumber daya lainnya.

PCG dapat bernegosiasi langsung dengan perusahaan lokal dalam penggunaan fasilitas pencegahan dan pemulihan minyak.¹⁷²

Pada tanggal 18 Agustus 1976, Presiden Filipina Ferdinand E. Marcos mengeluarkan Keputusan Presiden No. 979 (PD 979), Keputusan ini selanjutnya disebut Keputusan Pencemaran Laut Tahun 1976 sebagai kebijakan Nasional dalam rangka mencegah dan mengendalikan pencemaran laut melalui pembuangan limbah dan hal-hal lain yang membahayakan Kesehatan manusia, sumber daya hayati dan kehidupan laut, merusak fasilitas atau mengganggu penggunaan laut yang sah.¹⁷³

¹⁷¹ Ibid. Section 8.

¹⁷² *P.D. No. 602* Section 3.

¹⁷³ *Presidential Decree No. 979, 1976*, accessed May 24, 2021, <https://coastguard.gov.ph/index.php/related-links/29-auxiliary-menu/related-laws/191-presidential-decree-no-979>.

Pada seksi 4, Keputusan Presiden ini berisi mengenai larangan pembuangan minyak, gas beracun dan zat cair berbahaya lainnya ke laut, perairan teritorial dan perairan pedalaman Filipina.

PCG memiliki tanggung jawab utama untuk menegakkan hukum, aturan dan regulasi yang mengatur pencemaran laut bersama Komisi Pengendalian Polusi Nasional berkoordinasi dan bekerja sama satu sama lain dalam penegakan ketentuan keputusan ini dan peraturan pelaksanaannya, dan dapat meminta kantor pemerintah lainnya atau lembaga lain untuk memberikan bantuan.¹⁷⁴

Setiap orang yang melanggar ketentuan dalam seksi 4 Keputusan ini akan dikenakan denda 200 Peso sampai 10.000 Peso atau dengan penjara selama tiga puluh hari sampai dengan satu tahun atau keduanya, denda dan penjara, untuk setiap pelanggaran, tanpa mengurangi tanggung jawab perdata pelaku sesuai dengan hukum yang ada.¹⁷⁵

Setiap kapal yang darinya minyak atau bahan berbahaya lainnya dibuang dengan melanggar ketentuan seksi 4 atau peraturan yang ditentukan sesuai dengan ketentuan tersebut, akan dikenakan sanksi denda yang ditentukan dalam bagian ini, dan kapal tersebut ditahan di pelabuhan Filipina sampai dendanya dibayar.¹⁷⁶

¹⁷⁴ Ibid. Section 6.

¹⁷⁵ Ibid. Section 7.

¹⁷⁶ Ibid.

PCG sebagai badan pelayaran, memiliki lima bidang fungsional, yaitu:¹⁷⁷

- a. Fungsi *Maritime Safety Administration* (MARSAD) adalah untuk memastikan kelayakan kapal yang melintasi perairan, melalui pemeriksaan Port State Control (PSC) kapal asing. memberlakukan standar peraturan keselamatan kapal, di kapal domestik melalui pelaksanaan inspeksi kontrol Negara Bendera, Evaluasi Kesiapan Darurat, Inspeksi Pra-Keberangkatan, Inspeksi Peralatan SOLAS dan akreditasi pemasok dan produsen peralatan SOLAS, memastikan keselamatan navigasi melalui pengembangan, pembentukan, pemeliharaan, dan pengoperasian alat bantu navigasi, menetapkan aturan navigasi dan skema pemisah lalu lintas; mengatur pembangunan jembatan dan bangunan di atas aliran air yang dapat dilayari; mengawasi operasi penyelamatan; mengatur parade laut serta melakukan inspeksi sekolah pelatihan maritim sebagai anggota Dewan Pelatihan Maritim.
- b. *Maritime Search and Rescue* (MARSAR), PCG melakukan pemantauan marabahaya 24 jam, respon dan aktivitas bantuan untuk membantu orang atau kapal yang mengalami musibah di laut. Komando memperoleh informasi tentang insiden kemudian

¹⁷⁷ "Philippine Army," last modified 2011, accessed May 25, 2021, https://kalasagnglahi.angelfire.com/main_pcg.html.

menyebarkannya ke unit terdekat yang mampu memberikan bantuan awal, dan segera meluncurkan operasi pencarian dan penyelamatan.

c. *Marine Environmental Protection* (MAREP), PCG, sebagaimana diamanatkan oleh PD 600 dan PD 601 sebagaimana telah diubah oleh PD 979 adalah satu-satunya badan yang bertanggung jawab atas pencegahan, mitigasi dan pengendalian pencemaran minyak laut melalui pelaksanaan pemantauan dan pengendalian pencemaran laut, operasi dan peningkatan kapabilitas PCG dalam operasi tanggap tumpahan minyak dan penegakan semua hukum dan peraturan lingkungan laut yang berlaku.

d. Fungsi *Maritime Law Enforcement* (MARLEN), PCG sebagai fungsi pelaksanaan hukum izin pelayaran maritim khususnya pada bidang anti penyelundupan, anti pembajakan, *illegal fishing, illegal entry, illegal logging*, undang-undang tentang obat-obatan berbahaya dan hukum lain yang berlaku sebagaimana diatur dalam Nota Kesepakatan di antara 21 lembaga pemerintah lainnya.

e. *Maritime Operations* (MAROPS), PCG melakukan operasi keamanan maritim untuk melindungi pelabuhan, pelabuhan, dan perairan pesisir dan melakukan pengendalian pelayaran,

komunikasi maritim, dan strategi fasilitas pelabuhan pada saat darurat.

Philippine Coast Guard Auxiliary (PCGA) adalah organisasi relawan berseragam berorientasi layanan yang didirikan pada tahun 1972 oleh Penjaga Pantai Filipina. PCGA berkomitmen untuk mendukung dan membantu PCG dalam mempromosikan keselamatan jiwa dan harta benda di laut, perlindungan lingkungan laut dan sumber dayanya, pelaksanaan pencarian dan penyelamatan maritim, pemeliharaan alat bantu navigasi, keselamatan rekreasi dan kegiatan lain yang meningkatkan hubungan kemasyarakatan maritim yang meliputi aksi sipil dan pengembangan pemuda melalui Program Pelatihan Layanan Nasional (NSTP), dan kegiatan terkait lainnya.

2. Japan Coast Guard (JCG)

Jepang memiliki garis pantai 29,751 km, dengan luas daratan 380,000 km persegi, perairan teritorial dan zone ekonomi eksklusif 4,470,000 km persegi, dimana terlihat luas perairan Jepang dua belas kali lebih besar daripada luas daratannya.¹⁷⁸

Penjaga Pantai Jepang dahulunya dikenal dengan nama *Maritime Service Agency* (MSA) didirikan pada tahun 1948 dan pada tahun 2000 resmi mengganti nama menjadi *Japan Coast Guard* (JPG)¹⁷⁹.

////¹⁷⁸ Japan Coast Guard, "Justice And Humanity" (Tokyo, 2018), last modified 2018, accessed May 7, 2021, <https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/english.pdf>.

¹⁷⁹ Desmond Ball and Richard Tanter, "The Tools of Owatsumi," in *Japan's Ocean Surveillance and Coastal Defence Capabilities* (ANU Press, 2015), 99–102, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt13wwwvt.20>.

Undang-Undang JCG adalah¹⁸⁰ *JCG Act No.71 of September 5, 2012* amandemen *JCG Act No.28 of April 27, 1948* (selanjutnya disebut UU JCG)

Pasal 1 ayat (1) UU JCG menentukan bahwa JCG dibentuk sebagai biro eksternal yang dikelola oleh Menteri Pertanahan, Prasarana, Angkutan dan Pariwisata sesuai dengan ketentuan Pasal 3 ayat (2) UU Organisasi Pemerintah Nasional (UU No. 120 tahun 1948) untuk melindungi nyawa dan harta benda manusia, dan untuk mencegah, menyelidiki, dan memberantas pelanggaran hukum di laut.

Misi JCG untuk mengamankan, keselamatan dan keamanan laut dengan melakukan urusan administrasi yang berkaitan dengan penegakan peraturan perundang-undangan di laut, penyelamatan laut, pencegahan pencemaran laut, pemeliharaan ketertiban, dalam navigasi kapal di laut, pencegahan dan pemberantasan kejahatan di laut, investigasi dan penangkapan penjahat di laut, regulasi tentang lalu lintas kapal di laut, hidrografi dan alat bantu navigasi, serta urusan administrasi lainnya yang berkaitan dengan pengamanan di laut.¹⁸¹

Urusan administrasi yang berkaitan secara konvensional dengan Sekretariat Kementerian Perhubungan, Sekretariat Komisioner Biro Maritim Kementerian Perhubungan, Komisioner Pelayaran, stasiun kapal dan stasiun pelaut, penyidik Pengadilan Kecelakaan Laut, Biro Mercusuar,

¹⁸⁰ “Japanese Laws and Regulations for Maritime Safety and Security Policy Program (Tentative Translation),” *The Nippon Foundation*, accessed May 18, 2021, <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=Japanese+Laws+and+Regulations+for+Maritime+Safety+and+Security+Policy+Program%28Tentative+Translation%29>.

¹⁸¹ *Japan Coast Guard Act No.71, 2012 Article 2(1)*.

Departemen Hidrografi, dan urusan administrasi lainnya yang berada di bawah yurisdiksi badan pemerintah lainnya, yang berada di bawah urusan administrasi yang akan dialihkan ke yurisdiksi JCG.¹⁸²

Pasal 5 UU JCG menyatakan JCG bertanggung jawab atas urusan administrasi untuk mencapai misi yang ditetapkan dalam Pasal 2 ayat (1), mengenai hal-hal yang berkaitan dengan:

- 1) pelaksanaan hukum izin pelayaran dan peraturan di laut;
- 2) pertolongan nyawa manusia, kargo, dan kapal dalam kecelakaan laut dan bencana alam dan kasus lain yang memerlukan pertolongan;
- 3) Penanggulangan bangkai kapal
- 4) investigasi kecelakaan laut (kecuali yang dilakukan oleh Japan Transport Safety Board dan Japan Marine Accident Tribunal);
- 5) penghilangan hambatan lalu lintas kapal;
- 6) pengawasan orang, selain petugas Penjaga Pantai Jepang, yang melakukan pertolongan untuk menyelamatkan nyawa manusia, kargo, dan kapal dalam kecelakaan laut dan menghilangkan hambatan lalu lintas laut;
- 7) pengawasan yang diperlukan bagi penumpang atau orang yang melakukan pengangkutan kargo laut;
- 8) navigasi dan sinyal untuk lalu lintas kapal;
- 9) regulasi pelabuhan;

¹⁸² Ibid. Article 2(2).

- 10) pengamanan lalu lintas kapal di perairan di mana lalu lintas kapal mengalami kemacetan;
- 11) pencegahan pencemaran laut, (mengacu pada Pencegahan Pencemaran Laut dan Bencana Laut UU No. 136 tahun 1970)
- 12) pemeliharaan ketertiban navigasi kapal di laut;
- 13) patroli dan penjagaan di perairan pesisir;
- 14) pemberantasan kerusakan dan gangguan di laut;
- 15) pencegahan dan pemberantasan kejahatan di laut;
- 16) penyelidikan dan penangkapan penjahat di laut;
- 17) penahanan;
- 18) bantuan internasional dalam penyelidikan;
- 19) kerjasama, gotong royong, dan kontak dengan Badan Kepolisian Nasional dan kepolisian prefektur (selanjutnya disebut sebagai “badan administrasi kepolisian”), bea cukai, kantor karantina, dan badan administratif terkait lainnya;
- 20) kegiatan bantuan bencana internasional sesuai dengan Act on Dispatchment of the Japan Disaster Relief Team (UU No. 93 tahun 1987);
- 21) survei hidrografi dan observasi oseanografi;
- 22) persiapan dan penyediaan publikasi hidrografi dan publikasi informasi aeronautika;
- 23) pemberitahuan tentang hal-hal yang diperlukan untuk keselamatan lalu lintas kapal;

- 24) konstruksi, pemeliharaan, pengoperasian, dan persediaan mercusuar dan alat bantu navigasi lainnya;
- 25) pengamatan cuaca dan laporannya berdasarkan peralatan yang terpasang pada mercusuar dan alat bantu navigasi lainnya;
- 26) pengawasan orang selain Penjaga Pantai Jepang yang melakukan pembangunan, pemeliharaan, atau pengoperasian mercusuar atau alat bantu navigasi lainnya;
- 27) kerjasama internasional yang berkaitan dengan urusan administrasi di bawah yurisdiksinya;
- 28) pelatihan yang berkaitan dengan urusan administrasi di bawah yurisdiksinya di fasilitas pelatihan pendidikan yang ditentukan dalam Perintah Kabinet;
- 29) pembangunan, pemeliharaan, dan pengoperasian kapal dan pesawat udara yang akan digunakan untuk menjalankan urusan administrasi di bawah yurisdiksinya;
- 30) pembangunan, pemeliharaan, dan pengoperasian fasilitas komunikasi yang akan digunakan untuk menjalankan urusan administrasi di bawah yurisdiksinya;
- 31) hal-hal lain sebagaimana diatur dalam pasal 2 ayat (1)

Berdasarkan uraian Pasal 5 UU JCG bahwa JCG dalam menjalankan tugasnya menjalin kerjasama dan komunikasi dengan badan administrasi kepolisian, beacukai, karantina dan badan administratif terkait lainnya. Secara tegas Kerjasama tersebut diatur dalam Pasal 27 ayat (1) dan ayat (2):

- (1) *The Japan Coast Guard and the police administrative agencies, customs, and other relevant administrative agencies shall maintain contact, and shall consult one another where it is deemed necessary for the prevention or suppression of a crime or for the investigation or arrest of a criminal, and moreover, may request the dispatch of relevant officers or other necessary cooperation.*
- (2) *The Japan Coast Guard, police administrative agency, customs, or other relevant administrative agency that has received a request for cooperation in accordance with the preceding paragraph shall cooperate as far as possible with the request.*

Berkenaan dengan pulau-pulau terpencil yang telah publikasikan oleh Komandan JCG dan Komisaris Jenderal Badan Kepolisian Nasional sehingga sulit bagi polisi untuk segera menangani tindak pidana. Karena lokasinya yang jauh dari daratan atau karena alasan lain, Petugas JCG dan asistennya dapat menangani kejahatan di pulau tersebut sesuai dengan diskusi Komandan Penjaga Pantai Jepang dengan Komisaris Jenderal Polisi Nasional.¹⁸³ Pelaksanaan Tugas Kepolisian secara mutatis mutandis berlaku bagi pelaksanaan tugas Penjaga Pantai. dan asistennya.¹⁸⁴

Kepala JCG adalah Komandan JCG. Komandan JCG akan mengkoordinasikan dan mengatur urusan JCG dan mengarahkan serta mengawasi para perwira di bawah komando Komandan di bawah arahan dan pengawasan Menteri Pertanahan, Prasarana, Transportasi dan Pariwisata; dengan ketentuan bahwa urusan administrasi berada di bawah

¹⁸³ Ibid. Article 28, paragraph 2(1).

¹⁸⁴ Ibid. paragraph 2(2).

Mutatis Mutandis adalah asas yang menyatakan bahwa pada dasarnya sesuai dengan prosedur yang terdapat dalam ketentuan peraturan tetapi memiliki kewenangan melakukan perubahan prosedur pada hal-hal yang diperlukan atau penting sesuai dengan kondisi yang mendesak

yurisdiksi menteri selain Menteri Pertanahan, Prasarana, Transportasi, dan Pariwisata tunduk pada arahan dan pengawasan menteri tersebut.¹⁸⁵

Komandan JCG mengangkat seorang kapten pelabuhan dari antara petugas JCG. Kapten pelabuhan akan berada di bawah arahan dan pengawasan Komandan JCG dan akan bertanggung jawab atas urusan administrasi yang diatur dalam undang-undang dan peraturan yang berkaitan dengan peraturan pelabuhan.¹⁸⁶

Komandan Penjaga Pantai Jepang harus menentukan pangkalan dan distrik kapal yang ditugaskan jika diperlukan untuk menjaga alat bantu navigasi, mencegah penyelundupan, dan memberikan bantuan kepada pelaut yang dalam kesulitan.¹⁸⁷

Komandan JCG dapat meminta petugas JCG yang bertugas sebagai anggota awak kapalnya atau pesawat terbangnya untuk melaksanakan Penugasan Kerja Sama Perdamaian Internasional dan melaksanakan pengangkutan yang ditugaskan sepanjang tidak menghalangi misi Penjaga Pantai Jepang, sesuai dengan ketentuan Undang-Undang tentang Kerja Sama dengan Perserikatan Bangsa-Bangsa. Operasi Penjaga Perdamaian dan Operasi Lainnya (UU No. 79 Tahun 1992).¹⁸⁸

Seluruh negara dan perairan pantai dibagi menjadi beberapa wilayah JCG dan setiap wilayah JCG, akan dibentuk Markas Besar JCG di bawah yurisdiksi JCG, nama Wilayah JEG, serta lokasi masing-masing Markas

¹⁸⁵ Ibid. Article 10, paragraphs (1) & (2).

¹⁸⁶ Ibid. Article 21.

¹⁸⁷ Ibid. Article 24.

¹⁸⁸ Ibid. Article 23(3).

Besar JCG ditetapkan dengan Perintah Kabinet. Markas Besar JCG dapat mengangkat seorang Wakil Komandan sesuai dengan ketentuan Perintah Kabinet.¹⁸⁹

Berdasarkan laporan JCG tanggal 1 April 2018, dengan markas besarnya di Tōkyō, JCG telah membagi negara menjadi 11 wilayah untuk memfasilitasi operasi penjaga pantainya. Setiap wilayah memiliki Markas Penjaga Pantai Regional yang di dalamnya terdapat 71 Kantor Penjaga Pantai, 2 Stasiun Udara Penjaga Pantai, 61 Stasiun Penjaga Pantai, 7 Pusat Pelayanan Lalu Lintas Kapal, 12 Stasiun Udara, 1 kantor Pasukan Serangan Kejahatan Terorganisir Transnasional, 1 Pos Keamanan Khusus, 1 Stasiun Penyelamatan Khusus, 1 Stasiun Tim Pemogokan Nasional dan 1 Observatorium Hidrografi.¹⁹⁰

Markas Besar JCG Regional Jepang dapat mendirikan departemen sesuai dengan Ordonansi Kementerian Pertanian, Infrastruktur, Transportasi dan Pariwisata dalam jumlah yang ditentukan oleh Perintah Kabinet. Organisasi internal Markas Besar JCG ditetapkan dengan Ordonansi Kementerian Pertanian, Prasarana, Transportasi dan Pariwisata. serta dapat menugaskan sebagian urusan pemerintahan di bawah yurisdiksi satu Markas JCG Regional ke Markas JCG Regional lain terbatas pada yang berkaitan dengan distrik di sekitar batas pantai, dalam hal

¹⁸⁹ Ibid. Article 12, paragraphs (1), (2) & (3).

¹⁹⁰ Guard, "Justice And Humanity."

Menteri menganggap perlu untuk mengelola alat bantu navigasi atau untuk kelancaran pelaksanaan pekerjaan lain.¹⁹¹

JCG menunjuk Petugas Penjaga Pantai dan asisten Petugas Penjaga Pantai. Pangkat mereka ditetapkan oleh Perintah Kabinet. Petugas Penjaga Pantai menerima perintah dari atasan mereka, dan harus mengurus urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 ayat (1).¹⁹²

Dalam hal Petugas JCG melaksanakan urusan administratif yang berkaitan dengan pelaksanaan hukum izin pelayaran dan peraturan sesuai dengan ketentuan Undang-undang ini, maka kewenangan Petugas JCG dianggap sebagai pegawai sipil dari otoritas administratif dengan yurisdiksi atas urusan administrasi yang berkaitan dengan pelaksanaan hukum izin pelayaran dan peraturan dan mereka harus tunduk pada penerapan pelaksanaan hukum izin pelayaran dan peraturan yang diberlakukan oleh otoritas administratif yang berkaitan.¹⁹³

Lebih lanjut dalam UU JCG pasal 25 menegaskan tak satu pun dari ketentuan Undang-undang ini akan ditafsirkan sebagai mengizinkan organisasi atau pelatihan Penjaga Pantai Jepang atau perwiranya sebagai angkatan bersenjata atau mengizinkan mereka untuk terlibat dalam fungsi angkatan bersenjata.

¹⁹¹ *Japan Coast Guard Act No.71* Article 12, paragraphs (4), (5) & (6).

¹⁹² *Ibid.* Article 14.

¹⁹³ *Ibid.* Article 15.

Petugas JCG dapat menjalin kerjasama dengan orang dan kapal di sekitarnya, jika perlu, untuk melaksanakan tugas yang diberikan dalam Pasal 5 (ii) atau saat menangkap penjahat atau dalam peristiwa darurat.¹⁹⁴

Petugas JCG dapat, jika diperlukan untuk melaksanakan tugasnya, memerintahkan nakhoda kapal atau orang yang mengarahkan kapal atas nama nakhoda untuk menyerahkan dokumen yang tersimpan di kapal, atau menghentikan dan memeriksa kapal sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku. Pemeriksaan identitas kapal, pelabuhan pendaftaran, nama nakhoda, pelabuhan asal, pelabuhan tujuan atau tempat tujuan, sifat muatannya atau ada atau tidak adanya kargo, dan hal-hal lain yang dianggap penting terkait dengan kapal, kargo, atau pelayaran, atau mungkin mengajukan pertanyaan yang diperlukan untuk melaksanakan tugasnya kepada awak kapal dan penumpang, pemilik, penyewa atau penyewa kapal, atau orang lain yang dianggap tahu. hal-hal yang penting untuk menjamin keselamatan dan keamanan di laut.¹⁹⁵

Petugas JCG harus mengenakan seragam dan membawa sertifikat identifikasi saat melakukan inspeksi di tempat atau mengajukan pertanyaan, dan seragam Petugas JCG harus disediakan oleh Ordonansi Kementerian Pertanahan, Infrastruktur, Transportasi dan Pariwisata.¹⁹⁶

Pasal 18 ayat (1) UU JCG menetapkan tindakan yang perlu diambil petugas JCG ketika terjadi kejahatan di laut atau dalam kasus di mana

¹⁹⁴ Ibid. Article 16.

¹⁹⁵ Ibid. Article 17(1).

¹⁹⁶ Ibid. Article 17, paragraphs (2) & (3).

terdapat situasi bahaya seperti bencana alam, kecelakaan laut, dan terdapat risiko kerusakan yang meluas ke nyawa atau tubuh orang atau kerusakan serius pada property membutuhkan urgensi:

- (i) menghentikan navigasi kapal atau menghentikan keberangkatan kapal;
- (ii) mengubah rute kapal atau memindahkan kapal ke tempat tertentu;
- (iii) melarang awak kapal, penumpang, atau orang lain di atas kapal naik atau turun kapal;
- (iv) membongkar muatan, atau membatasi atau melarang pembongkarannya;
- (v) membatasi atau melarang lalu lintas di antara kapal lain atau antara kapal dan pantai;
- (vi) selain tindakan yang ditetapkan dalam item sebelumnya, untuk menahan tindakan yang kemungkinan besar dapat menyebabkan bahaya bagi nyawa atau tubuh orang atau merusak properti di laut secara serius.

Tindakan menghentikan navigasi kapal atau memberhentikan keberangkatan kapal dan merubah rute kapal atau memindahkan kapal ke tempat tertentu hanya dapat dilakukan bila petugas JCG menganggap sangat jelas bahwa kejahatan sangat mungkin akan dilakukan di laut dan ketertiban umum di laut sangat terganggu dan tidak ada cara lain yang sesuai,

berdasarkan penilaian yang wajar dari tampilan kapal, cara navigasi, perilaku abnormal awak kapal, atau dari keadaan sekitarnya lainnya.¹⁹⁷

Petugas JCG dan asistennya dapat membawa senjata untuk menjalankan tugasnya, Ketentuan Pasal 7 Undang-Undang Pelaksanaan tugas Polisi (UU No. 136 Tahun 1948) berlaku mutatis mutandis terhadap penggunaan senjata oleh petugas JCG dan asistennya.¹⁹⁸

Act No.136 of 1948, Article 7 reads:

In the event that there are reasonable grounds to deem it necessary for the apprehension of a criminal or the prevention of a criminal's escape, for self-protection or the protection of others, or for suppression of resistance to the execution of his or her official duty, a police official may use a weapon within the limits judged reasonably necessary in the situation. Provided, however, that the police official shall not inflict injury upon any person except in a case falling under Article 36 (Self-Defence) of the Criminal Act (Act No. 45, 1907) or of Article 37 (Averting present Danger) of the same act, or a case falling under any of the following items:

- (i) In the event that a person who is actually in the act of committing, or is suspected on sufficient grounds of having committed, a violent and dangerous crime which is subject to the death penalty, life imprisonment with work, or imprisonment with work or imprisonment without work for a maximum period of not less than three years, resists a police official's execution of duty regarding such person or attempts to escape, or a third person resists the police official in order to allow the subject person to escape; provided there are reasonable grounds on the part of the police official to believe that there are no other means but to do so either for the prevention of such resistance or escape or for the apprehension of such persons.*
- (ii) In event of arrest of a person under an arrest warrant, or execution of a subpoena or detention warrant, if the subject person resists the police official's execution of duty with respect to such subject person or attempts to escape, or a third person resists the police official in*

¹⁹⁷ Ibid. Article 18(2).

¹⁹⁸ Ibid. Articles 19 & 20(1).

order to allow the subject person to escape; provided there are reasonable grounds on the part of the police official to believe that there are no other means but to do so either for the prevention of such resistance or escape or for the apprehension of the such persons.

Ketentuan Pasal 7 UU No. 136 Tahun 1948 menetapkan bahwa:

Dalam hal adanya alasan yang masuk akal untuk penangkapan penjahat, pencegahan pelarian penjahat, untuk perlindungan diri atau perlindungan orang lain, atau untuk menekan perlawanan terhadap pelaksanaan tugas resminya, seorang petugas polisi dapat menggunakan senjata dalam batas yang dianggap perlu, asalkan, bagaimanapun, petugas polisi tidak boleh melukai siapa pun kecuali dalam kasus yang termasuk dalam Pasal 36 (Bela Diri) dari Undang-Undang Pidana (UU No. 45, 1907) atau Pasal 37 (Mencegah Bahaya saat ini) dari tindakan yang sama, atau kasus yang termasuk dalam salah satu item berikut:

- (i) Dalam hal seseorang yang sebenarnya sedang melakukan, atau dicurigai atas dasar cukup melakukan, kejahatan kekerasan dan berbahaya yang dapat diancam hukuman mati, penjara seumur hidup dengan pekerjaan, atau penjara dengan pekerjaan atau penjara tanpa kerja untuk jangka waktu paling lama tidak kurang dari tiga tahun, menolak pelaksanaan tugas petugas polisi terhadap orang tersebut atau upaya untuk melarikan diri, atau orang ketiga melawan petugas polisi untuk memungkinkan orang yang bersangkutan melarikan diri; asalkan ada alasan yang masuk akal di pihak petugas polisi untuk percaya bahwa tidak ada cara lain

selain melakukannya baik untuk mencegah perlawanan, atau melarikan diri atau untuk menangkap orang-orang tersebut.

- (ii) Dalam hal penangkapan seseorang di bawah surat perintah penangkapan, atau eksekusi panggilan pengadilan atau surat perintah penahanan, jika orang tersebut menolak pelaksanaan tugas petugas polisi sehubungan dengan orang tersebut atau upaya untuk melarikan diri, atau orang ketiga menolak petugas polisi untuk memungkinkan orang tersebut melarikan diri; asalkan ada alasan yang masuk akal di pihak petugas polisi untuk percaya bahwa tidak ada cara lain selain melakukannya baik untuk mencegah perlawanan atau melarikan diri atau untuk menangkap orang-orang tersebut.

Berkenaan dengan ketentuan pasal 20 ayat (2) UU JCG menentukan selain penggunaan senjata sesuai dengan ketentuan Pasal 7 UU Pelaksanaan Tugas Polri yang diterapkan secara mutatis mutandis. Petugas JCG atau asistennya dapat menggunakan senjata sejauh yang dinilai diperlukan secara wajar sesuai dengan situasi jika ada alasan yang masuk akal untuk percaya bahwa tidak ada cara lain untuk menghentikan kapal dalam kasus di mana perintah diberikan berulang kali kepada anggota awak, untuk menghentikan kapal sesuai dengan ketentuan Pasal 17 ayat (1) dan anggota awak kapal tidak mematuhi, dan selanjutnya, menolak pelaksanaan tugas JCG atau asistennya, atau upaya untuk melarikan diri, dan jika Komandan JCG menganggap bahwa ini adalah situasi yang berada di bawah semua

item berikut berdasarkan penilaian yang wajar dari bentuk kapal tersebut, cara navigasi, perilaku abnormal awak kapal. atau dari keadaan sekitar atau informasi terkait lainnya.

- (i) Kapal asing (kecuali kapal perang dan kapal yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah yang hanya untuk tujuan nonkomersial), yang bernavigasi di perairan pedalaman atau laut teritorial Jepang melanggar ketentuan Pasal 19 UNCLOS (kecuali jika ada alasan yang sah untuk navigasi);
- (ii) Jika navigasi tersebut dibiarkan, kemungkinan akan terulang di masa mendatang;
- (iii) Adanya kecurigaan bahwa navigasi tersebut sedang dilakukan untuk persiapan melakukan kejahatan serius di wilayah Jepang;
- (iv) Mencegah terjadinya kejahatan serius di masa depan melalui penangguhan navigasi dan melakukan inspeksi di atas kapal.

Dua organisasi bertanggung jawab untuk mengamankan dan menjaga laut teritorial Jepang dan menjaga ketertiban di laut sekitar Jepang yaitu *Japan Coast Guard (JCG)* dan *Japan Maritime Self Defense Force (JMSDF)*. JCG adalah badan pelaksanaan hukum izin pelayaran sipil nonmiliter, sedangkan JMSDF adalah badan militer dan angkatan laut.¹⁹⁹

Menurut statistik JCG, pada tahun 2015 CCG (China Coast Guard) dilengkapi dengan senjata melakukan penyusupan ke laut teritorial Jepang

¹⁹⁹ Kentaro Furuya, "Maritime Security-The Architecture of Japan's Maritime-Security System in the East China Sea," *Naval War College Review* 72 (2019): 27.

sebanyak tiga puluh lima kali, melibatkan sembilan puluh lima kapal, dan berlayar di zona bersebelahan selama 240 hari, dengan hitungan 709 kapal.²⁰⁰

JCG adalah organisasi utama yang bertugas melakukan operasi untuk menjaga dan mengamankan Senkaku. Banyak yang menganggapnya lebih dari sekadar organisasi pelaksanaan hukum izin pelayaran “belaka”. Richard J Samuels menggambarkan JCG sebagai "militer semu" dan merupakan "cabang keempat" militer Jepang, dan menunjukkan bahwa Jepang mengubah kebijakan keamanannya untuk mengintegrasikan fungsi polisi dan militer di laut.²⁰¹ Mengenai peran JCG dan JMSDF dalam sistem keamanan, David Leheny menggambarkan JCG sebagai "burung kenari di tambang batubara", menggunakan metafora untuk menyarankan bahwa JCG digunakan untuk menguji opini publik tentang apakah perpanjangan peran JMSDF akan dapat diterima.²⁰²

Pasal 82 UU SDF menetapkan bahwa JMSDF dapat mengambil tindakan yang diperlukan di laut ketika ada kebutuhan untuk melindungi kehidupan atau properti dan untuk menjaga keamanan di laut.²⁰³

Parlemen Jepang pada hari Jumat tanggal 5 June 2020 memberlakukan revisi undang-undang anti-pembajakan online untuk

²⁰⁰ Ibid., 29.

²⁰¹ Ibid.

²⁰² Ibid., 30.

²⁰³ Chie Kojima, “Maritime Law Enforcement in Japan,” *The Korean Journal of International and Comparative Law Comparative Law* 6, no. 2 (2018): 117–133, https://brill.com/view/journals/kjic/6/2/article-p117_2.xml?language=en.

memperketat kontrol hak cipta.²⁰⁴ Revisi undang-undang tersebut karena peningkatan jumlah situs web pembajakan dan lintah, terutama situs Mangamura, menyimpan salinan tidak resmi dari judul manga populer, termasuk "Attack on Titan" dan "One Piece". menyebabkan kerugian diperkirakan lebih dari 300 miliar yen (\$ 2,75 miliar)) kepada penerbit.²⁰⁵

Bersumber pada RUU Tindakan Anti Pembajakan (UU tentang Hukuman dan Tindakan terhadap Pembajakan).²⁰⁶ Undang-undang mendefinisikan tindakan berikut yang dilakukan untuk tujuan pribadi di laut lepas atau laut teritorial serta perairan internal Jepang oleh awak atau penumpang kapal (kecuali untuk kapal perang dan kapal pemerintah lainnya) sebagai " tindakan pembajakan ": (a) merebut kapal lain dalam navigasi atau mengambil kendali operasi kapal lain dengan penyerangan, intimidasi atau cara lain; (b) merampok properti di atas kapal lain dalam pelayaran untuk memperoleh keuntungan yang melanggar hukum; (c) menculik seseorang di atas kapal lain dalam navigasi dengan tujuan menyandera orang tersebut untuk meminta orang ketiga menyerahkan property; (d) menuntut orang ketiga untuk menyerahkan properti dengan mengambil atau menculik seseorang di atas kapal yang dirampok; (e)

²⁰⁴ "Japan Enacts Copyright Control Law to Ban Pirated Manga Downloads," *Kyodo News*, last modified 2020, accessed May 21, 2021, <https://english.kyodonews.net/news/2020/06/33f524714d35-japan-enacts-copyright-control-law-to-ban-pirated-manga-downloads.html>.

²⁰⁵ Ibid.

²⁰⁶ *Outline of the Draft Anti-Piracy Measures Law (Law on Punishment of and Measures against Acts of Piracy)*, 2020, accessed May 21, 2021, <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=the+Japanese+Counterpiracy+Act%29>.

membobol atau merusak kapal lain; (f) mengoperasikan kapal dan mendekati, mengganggu atau menghalangi jalannya kapal lain.

Dalam kasus seperti ini undang-undang mengizinkan JCG menggunakan senjata sebagaimana yang diatur dalam Pasal 7 UU tentang Pelaksanaan tugas Polisi untuk menyakini kurangnya tindakan lain yang sesuai untuk menghentikan tindakan pembajakan.

Tindakan JMSDF berdasarkan UU SDF menetapkan Kementerian Pertahanan atas persetujuan Perdana Menteri untuk memerintahkan operasi tanggapan anti-pembajakan jika ada kebutuhan luar biasa untuk mengambil tindakan terhadap tindakan pembajakan, Ketentuan yang relevan untuk penggunaan senjata oleh petugas JCG berlaku, mutatis mutandis, untuk Pasukan JMSDF.

3. China Coast Guard (CCG)

China memiliki garis pantai 18.000 km, dengan laut teritorial 370.000 km persegi serta 3.000.000 km persegi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).²⁰⁷

Sebelum tahun 2013 terdapat lima badan administrasi utama pelaksanaan hukum izin pelayaran maritim yang dikenal dengan 5 dragon yaitu:²⁰⁸

- a. Biro Anti Penyeludupan (ASB), berada di bawah Jenderal Administrasi Bea Cukai dan Kementerian Keselamatan Publik, entitas bersenjata ini

²⁰⁷ Anguang Zheng, "Integrating the China Coast Guard with the PLA Navy," in *Grey and White Hulls*, ed. Ian Bowers and Swee Lean Collin Koh (Singapore: Springer Nature Singapore Pte Ltd., 2019), 17, <http://doi.org/10.1007/978-981-13-9242-9>.

²⁰⁸ *Ibid.*, 18.

bertanggung jawab atas penyelidikan kriminal dan kasus penyeludupan di sepanjang perbatasan darat dan sungai.

- b. Biro Kepolisian (CMPB) dikenal juga sebagai *China Coast Guard* (CCG) berada di bawah Kementerian Keamanan Publik, mereka adalah bagian pasukan Polisi Maritim aktif yang bertanggung jawab memerangi kejahatan maritim.
- c. Pengawasan Laut China (CMS) berada di bawah Administrasi Kelautan Nasional (SOA), dan Kementerian Pertanahan dan Sumber Daya, bertanggung jawab untuk menegaskan klaim hak dan kedaulatan laut China di wilayah yang disengketakan
- d. Komando Pelaksanaan hukum izin pelayaran Perikanan (FLEC) berada di bawah Kementerian Pertanian, bertugas menegakkan hukum perikanan PRC dan menangani sengketa perikanan dengan entitas asing di ZEE.
- e. Administrasi Keselamatan Maritim (MSA) berada di bawah Kementerian Perhubungan bertanggung jawab atas keselamatan hidup di laut (SOLAS), pengendalian dan pembersihan polusi di laut, inspeksi Pelabuhan dan investigasi maritim.

Pada bulan Maret 2013, China melakukan reformasi dan restrukturisasi sistem administrasi maritimnya, membentuk penjaga pantai yang baru, dengan cara menggabungkan empat entitas, seperti ASB, CMPB, CMS dan FLEC yang diawasi oleh Administrasi Kelautan Nasional (SOA), berada di bawah Kementerian Pertanahan dan Sumber

Daya.²⁰⁹ Adapun tugas utama dari CCG yang baru terbentuk sebagaimana yang diamanatkan oleh kantor umum negara pada tanggal 9 Juni 2013 adalah mempromosikan kemampuan MLE dan menjaga ketertiban maritim serta hak dan kepentingan, khususnya pada hal-hal sebagai berikut:²¹⁰

- a. Patroli pada perairan teritorial dan wilayah sengketa seperti pulau Diaoyu dan pulau Huangyan;
- b. Komprehensif MLE seperti anti penyeludupan, anti pembajakan dan imigran illegal;
- c. Keamanan maritim dan pemeriksaan kapal;
- d. Keamanan pelabuhan dan pesisir, lindungi forum Boao, CPC, Biro Pusat Liburan Musim Panas Beidaihe, dan platform minyak dan gas, penelitian dan survey Kelautan;
- e. Riset dan Survey;
- f. Pencarian dan penyelamatan, bantuan darurat maritim;
- g. Bekerjasama dengan PLA dalam operasi militer

Terdapat perbedaan yang sangat besar dari empat entitas yang disatukan dalam membentuk CCG, mereka berada dalam departemen yang berbeda, berfungsi dalam struktur organisasi yang berbeda, mendalami budaya yang berbeda serta dilatih untuk visi yang berbeda, sehingga

²⁰⁹ Ibid., 21.

²¹⁰ Ibid., 25.

diperlukan reformasi kelembagaan yang jauh lebih besar dan inisiatif rekonstruksi pada partai, administrasi, militer dan polisi.²¹¹

Pada bulan Maret 2018 diumumkan bahwa *Coast Guard* akan ditempatkan di bawah administrasi PAP, dimana sejak 1 Januari 2018, PAP sudah berada dalam kendali terpadu Komisi Militer Pusat (CMC).²¹²

Keputusan menetapkan bahwa dalam rantai komando baru unit-unit PAP akan menerima perintah dari kantor pusat Kepolisian dan arahan dari CMC. Kembalinya CCG ke PAP berarti akan dimasukkan ke dalam sistem CMC dan tidak lagi menerima perintah dari Dewan Negara (Kabinet China).²¹³ Dimana salah satu prinsip reformasi kelembagaan partai dan administrasi pada tahun 2017 adalah “militer adalah militer, polisi adalah polisi dan sipil adalah sipil”. Berdasarkan prinsip ini PAP berubah dari Kepolisian Bersenjata menjadi kekuatan militer tidak lagi menjadi Lembaga Kepolisian. Karena CCG telah dikembalikan ke PAP maka CCG telah menjadi bagian dari sistem militer Tiongkok, reformasi ini merupakan *point* penting bagi CCG.²¹⁴

Pada tanggal 22 Juni 2018, Kongres Panitia Tetap Rakyat Nasional, badan legislatif tertinggi China menetapkan CCG menjalankan kekuasaan Polisi untuk memerangi aktivitas kriminal maritim, keselamatan dan menegakkan hukum di berbagai bidang termasuk eksploitasi sumber daya laut, perlindungan lingkungan, pengelolaan perikanan, dan penyeludupan

²¹¹ Ibid., 23.

²¹² Ibid., 24.

²¹³ Zheng, “Integrating the China Coast Guard with the PLA Navy.”

²¹⁴ Ibid.

serta mengembangkan mekanisme kerjasama hukum untuk penegakan dengan keamanan publik dan otoritas administrasi lainnya.²¹⁵

Pada tanggal 22 Januari 2021, Komite Tetap Konggres Nasional China mengesahkan Undang-Undang CCG yang baru dan dinyatakan mulai berlaku tanggal 1 Februari 2021.²¹⁶ memicu protes dari negara tetangga China seperti Jepang, Vietnam, Filipina.²¹⁷

Kawashima Shin, Profesor dari Universitas Tokyo berpendapat ada dua faktor yang dipermasalahkan dalam undang-undang CCG tersebut yaitu pertama ruang lingkup penerapan UU ini bermasalah karena tidak terdapat definisi tentang Perairan Yuridiksi, sedangkan dalam RUU CCG mendefinisikan Perairan Yuridiksi adalah perairan internal, laut territorial, zona bersebelahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen, maka CCG dengan kewenangan yang diberikan oleh UU dapat mempergunakan senjata untuk mengambil sikap tegas terhadap kapal asing di wilayah laut China Timur dan Laut China Selatan, berdasarkan hukum nasionalnya.²¹⁸ Kedua, beberapa negara memiliki sengketa dengan China mengenai wilayah laut China Selatan dan Laut China Timur menganggap bahwa UU tersebut sebagai perluasan perairan dan zona serta ZEE yang bersebelahan dari

²¹⁵ Ibid., 26.

²¹⁶ *China Coast Guard Law*, 2021, accessed May 26, 2021, <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=china+coast+guard+law>.

²¹⁷ Kawashima Shin, "China's Worrying New Coast Guard Law," *The Diplomat*, 2021, accessed May 29, 2021, <https://thediplomat.com/2021/03/chinas-worrying-new-coast-guard-law/>.

²¹⁸ Ibid.

pulau-pulau yang dianggap oleh China sebagai wilayahnya sendiri dan tunduk pada manajemen dan kontrol China.²¹⁹

Hal senada disampaikan oleh Captain Raul, Pensiunan AL Amerika Serikat, Profesor Hukum Internasional di *Naval War College* bahwa UU CCG yang baru tidak sesuai dengan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) mengenai klaim China terhadap wilayah maritim, di lepas daratan dan pulau Hainan dan kedaulatan di atas pulau-pulau Laut China Selatan dan perairan berdekatan serta hak kedaulatan dan yuridiksi atas perairan, dasar laut, dan lapisan tanah yang relavan yang dicakup oleh sembilan garis putus.²²⁰ Klaim China atas hak berdaulat dan di wilayah maritim Laut China Selatan dalam sembilan garis putus-putus telah ditolak oleh pengadilan arbitrase Internasional karena tidak sesuai dengan UNCLOS.²²¹

Menurut Wataru Okada, seorang Perwira JMSDF, China menghapus definisi Perairan Yuridiksi dalam UU CCG yang baru adalah untuk menghindari kritik dari masyarakat internasional mengenai niat abadinya dibalik bahasa yang tidak jelas.²²²

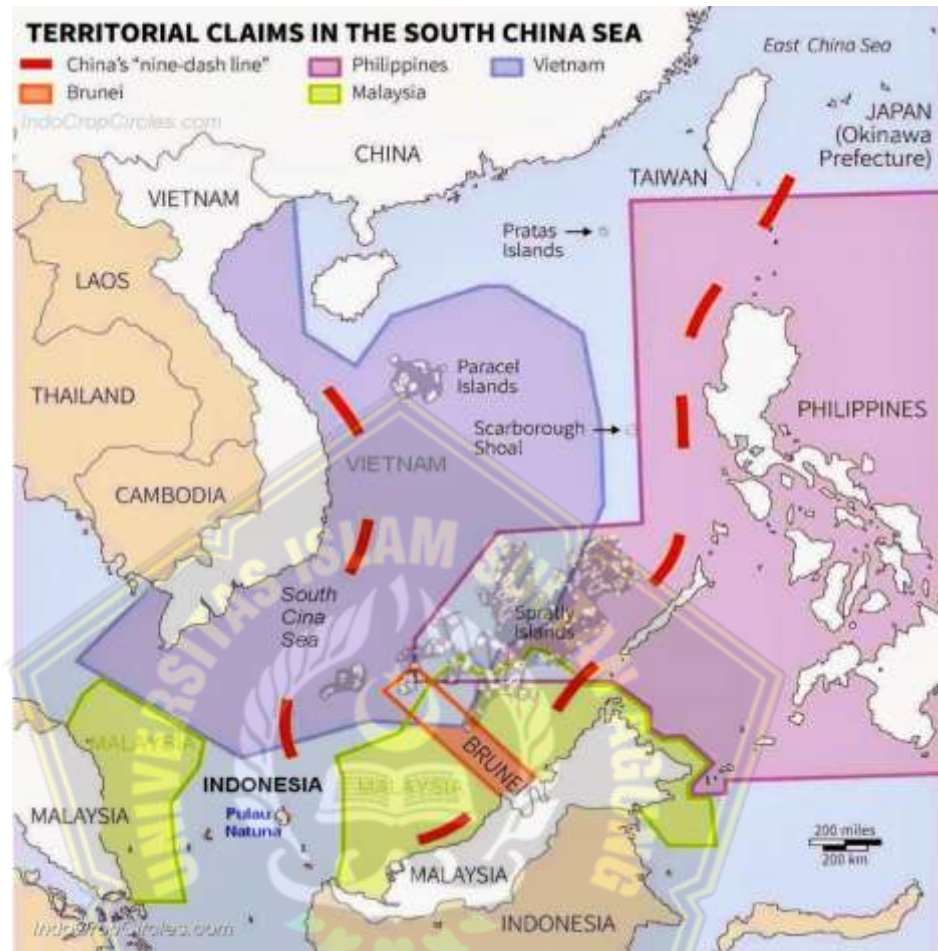
²¹⁹ Ibid.

²²⁰ Raul Pedrozo, "Maritime Police Law of the People's Republic of China," *International Legal Studies* 97 (2021): 465–477, accessed May 27, 2021, <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol97/iss1/24/>.

²²¹ Ibid.

²²² Wataru Okada, "China's Coast Guard Law Challenges Rule-Based Order," *The Diplomat* (Washington, D.C., April 2021), accessed May 29, 2021, <https://thediplomat.com/2021/04/chinas-coast-guard-law-challenges-rule-based-order/>.

Gambar 2
Klaim China Terhadap Laut China Selatan



sumber: IndoCropCircles.com

Pasal 21 UU CCG menetapkan CCG memiliki hak untuk menghentikan kapal perang asing dan kapal pemerintah asing yang digunakan untuk tujuan non-komersial yang melanggar UU dan peraturan domestik China di perairan di mana China mengklaim sebagai wilayah yurisdiksinya dan memerintahkan mereka untuk segera pergi, bagi mereka yang menolak pergi CCG dapat mengambil tindakan pengusuran paksa

dan penarikan paksa.²²³ Tindakan penggusuran paksa dan penarikan paksa terhadap kapal perang asing dan kapal pemerintah negara lain akan memicu terjadinya konflik bersenjata²²⁴ dan tindakan ini merupakan pelanggaran hukum Internasional terhadap ketentuan Pasal 32, 95 dan 96 UNCLOS 1982 yang menyatakan dengan tegas bahwa tidak ada ketentuan dalam Konvensi ini yang mempengaruhi kekebalan kapal perang dan kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial di Yuridiksi negara manapun selain negara bendera (*flag state*).²²⁵

Berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, Pasal 236 UNCLOS memberikan kekebalan kepada kapal perang, kapal pendukung militer dan kapal pemerintah dari yuridiksi penegakan negara Pantai, Jika CCG menarik paksa terhadap kapal-kapal tersebut merupakan pelanggaran terhadap UNCLOS.²²⁶

CCG diijinkan untuk menggunakan semua tindakan yang diperlukan termasuk penggunaan senjata terhadap organisasi asing dan individu asing di laut yang melanggar kedaulatan nasional dan hak kedaulatan dan yurisdiksi China.²²⁷

Dalam kasus Saiga, kapal tanker yang menyediakan bahan bakar untuk kapal penangkap ikan di zona berdekatan Guinea, pengadilan

²²³ *China Coast Guard Law* Article 21.

²²⁴ Okada, "China's Coast Guard Law Challenges Rule-Based Order."

²²⁵ *Ibid.*

²²⁶ Shigeki Sakamoto, "China's New Coast Guard Law and Implications for Maritime Security in the East and South China Seas," *The Lawfare Institute in Cooperation with Brookings*, last modified 2021, accessed May 27, 2021, <https://www.lawfareblog.com/chinas-new-coast-guard-law-and-implications-maritime-security-east-and-south-china-seas>.

²²⁷ *China Coast Guard Law* Article 22.

Internasional Hukum Laut dalam putusannya atas kasus Saiga tahun 1999 menyatakan tiga persyaratan dalam hal penggunaan senjata, sebagai berikut: (a) harus dihindari semaksimal mungkin, (b) harus wajar, tidak berlebihan dan masuk akal (c) tidak boleh membahayakan kehidupan manusia.²²⁸ Jika CCG melakukan terhadap kapal penangkap ikan Jepang melampaui parameter di atas, tindakan tersebut merupakan pelanggaran hukum internasional.²²⁹

Angkatan Bersenjata China terdiri dari tiga organisasi besar dengan sub komponen maritim, yaitu Tentara Pembebasan Rakyat (PLA) berisi PLA Navy (PLAN), dan Polisi Bersenjata Rakyat (PAP), Pemimpin Pasukan Pelaksanaan hukum izin pelayaran Maritim (MLE) China, termasuk Penjaga Pantai China (CCG); dan Milisi Maritim Angkatan Bersenjata Rakyat (PAFMM).²³⁰

PAFMM China adalah sekumpulan pelaut dan kapal dilatih, diperlengkapi, dan diatur langsung oleh Komando Militer Lokal (PLA). Unit-unit biasanya menjawab rantai komando PLA dan pasti akan melakukannya bila diaktifkan untuk misi tertentu.²³¹

²²⁸ Pedrozo, "Maritime Police Law of the People's Republic of China."

²²⁹ Sakamoto, "China's New Coast Guard Law and Implications for Maritime Security in the East and South China Seas."

²³⁰ Andrew S. Erickson, "China's Three 'Navies' Each Have the World's Most Ships," last modified 2018, accessed May 5, 2021, <https://warisboring.com/chinas-three-navies-each-have-the-worlds-most-ships/>.

²³¹ Ibid.

PAFMM (Milisi Maritim Angkatan Bersenjata Rakyat adalah kekuatan laut ketiga China yang tak tertandingi oleh negara lain manapun, bahkan Vietnam.²³²

Peraturan tentang Milisi diundangkan oleh Dewan Negara dan CMC pada tanggal 24 Desember 1990 untuk menggantikan peraturan sebelumnya pada Agustus 1978 dan diterapkan pada tanggal 1 Januari 1991²³³.

Pasal 33 menyatakan bahwa: “Organisasi Milisi di wilayah pertahanan perbatasan darat-laut dan wilayah kesiapan tempur utama lainnya, harus sesuai dengan persyaratan dari organ militer tingkat tinggi, melakukan pertahanan bersama dengan PLA dan Pasukan Polisi Bersenjata Rakyat yang ditempatkan di wilayah tersebut.”

CCG merupakan penjaga pantai terbesar di dunia²³⁴, terdapat tiga cabang CCG yaitu: cabang Laut China Utara (Beihai), cabang Laut China Timur (Donghai), dan cabang Laut China Selatan (Nanhai). Setiap cabang bertanggung jawab atas kegiatan maritim sesuai dengan laut dan pesisir Provinsi. Strategi China adalah menggunakan badan penegak hukum maritim sipil ke wilayah sengketa seperti Laut China Timur dan Laut China Selatan, Angkatan Laut PLA (PLAN) mengawasi dari jarak jauh jika terjadi eskalasi, model ini sudah ditunjukkannya di pulau Huangyan, Beting Thomas Kedua, dan Kepulauan Diaoyu.

²³² Ibid.

²³³ Ibid.

²³⁴ Ibid.

CCG juga mengadakan sesi latihan berkala bersama dengan Penjaga Pantai AS dan ikut berpartisipasi dalam forum tahunan bersama dengan Badan Penjaga Pantai Pasifik utara di Alaska bersama dengan Penjaga pantai AS, Kanada, Jepang, Korea Selatan, dan Rusia

CCG telah telah meningkatkan kemampuan operasionalnya secara signifikan sejak kendali CCG dipindahkan dari Dewan Negara ke Komisi Militer Pusat pada bulan Maret 2018 menjadikan CCG setara secara hierarki dengan Tentara Pembebasan Rakyat (PLA).²³⁵

Pasal 83 UU CCG menugaskan CCG dengan operasi pertahanan maritim, sebuah misi yang biasanya jatuh ke Angkatan Laut suatu negara. CCG mengalami peningkatan militerisasi melalui akuisisi platform baru.²³⁶ Beberapa kapal dipindahkan dari dari Angkatan Laut PLA ke CCG, beberapa diantaranya dilengkapi dengan meriam 76 milimeter yang sama ditemukan di kapal perang, meskipun mengaku sebagai lembaga penegak hukum, kemampuan tempur CCG jauh melampaui sebagian besar Angkatan Laut Asia dan dianggap oleh banyak orang sebagai penjaga pantai terkuat di dunia, karena ukuran dan kekuatan CCG negara lain terpaksa mengirim Kapal Angkatan Laut untuk bersaing dengan asset CCG yang tangguh, kecenderungan militerisasi ini sangat meningkatkan eskalasi dan risiko konflik bersenjata.²³⁷

²³⁵ Okada, "China's Coast Guard Law Challenges Rule-Based Order."

²³⁶ Ibid.

²³⁷ Ibid.

B. Rekonstruksi Sistem Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Wilayah Laut dan Pantai yang Berbasis Nilai Keadilan

Keberadaan kebijakan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai pada dasarnya untuk mewujudkan keadilan hukum. Menurut Islam keadilan hukum mampu terwujud apabila dalam kebijakan hukum sesuai dengan tujuan hukum menurut Islam. Tujuan hukum menurut Islam pada dasarnya diatur dalam prinsip *maqsid al-Syariah*, pada prinsip *maqsid al-Syariah* dijelaskan bahwa hukum harus mampu melindungi lima hal, adapun lima hal tersebut adalah:²³⁸

- 1) Agama;
- 2) Akal;
- 3) Jiwa;
- 4) Harta benda;
- 5) Keturunan.

Berdasarkan uraian pada BAB III disertasi ini terkait dengan permasalahan pada pengaturan pembagian kewenangan penegak hukum dalam rangka pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai maka perlu adanya usulan rekonstruksi sistem pelaksanaan hukum izin pelayaran yang berbasis nilai keadilan. Adapun rekonstruksi dilakukan dengan:

²³⁸*Ibid*, hlm. 48.

1. Rekonstruksi Sistem Pelaksanaan Kewenangan Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Wilayah Laut dan Pantai di Indonesia yang Berbasis Sistem Single Agency Multy Tasks

Sampai saat ini Indonesia belum mempunyai suatu lembaga yang memiliki fungsi yang bersifat dimensional atau menyeluruh yang meliputi fungsi-fungsi pelaksanaan hukum izin pelayaran, keamanan dan keselamatan di laut, yang tugasnya terdiri atas aspek-aspek pelayanan sistem informasi peringatan dini, pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut, bea cukai, keamanan dan keselamatan pelayaran, pengendalian sumberdaya alam hayati dan non-hayati dalam lingkungan kelautan, pencarian dan pertolongan di laut serta pertahanan negara dalam keadaan perang. Selama ini lembaga yang ada menjalankan fungsi tersebut tetapi karena tidak terintegrasi dalam sebuah lembaga, sehingga belum dapat berjalan dengan optimal. Praktik selama ini menunjukkan bahwa pelaksanaan hukum izin pelayaran, keamanan dan keselamatan di laut yang dilaksanakan oleh satuan-satuan patroli dari berbagai Instansi/Kementerian belum mampu menciptakan keamanan laut di perairan Indonesia, hal ini akan sulit dicapai karena masing-masing instansi/kementerian terkait mempunyai strategi/kebijakan, peralatan (sarana prasarana), SDM yang berbeda-beda, tidak dalam satu sistem yang terintegrasi, serta dalam kesatuan komando dan kendali. Sehingga dapat dimengerti jika dalam pelaksanaannya sering terjadi *overlapping* kewenangan dan friksi antar instansi bahkan ego sektoral diantara instansi atau lembaga tersebut besar kemungkinan terjadi.

Sistem pelaksanaan hukum izin pelayaran, keamanan dan keselamatan di laut yang seperti ini kemudian dikenal dengan istilah "*Multi Agency Single Task*". Penerapan sistem "*Multi Agency Single Task*" tidak hanya menyebabkan kerugian dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran semata, tetapi juga kerugian pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara serta ekonomi kelautan, secara spesifik kerugian Indonesia atas penerapan sistem ini, antara lain:²³⁹

- 1) Citra Indonesia merosot di mata Internasional karena banyak negara mengancam akan menggunakan kapal perang untuk mengawal kapal niaga mereka akibat ketidakmampuan Indonesia memelihara keamanan dan keselamatan di perairan Indonesia.
- 2) Negara mengalami kerugian sekitar 30 hingga 40 Trilliun Rupiah per tahun karena ilegal fishing, belum termasuk maraknya penyelundupan, kerusakan lingkungan laut dan pantai serta pelayaran.
- 3) Beban asuransi maritim di perairan Indonesia meningkat karena dinyatakan sebagai wilayah laut paling tidak aman.
- 4) Uang negara dibelanjakan tidak efisien untuk membiayai pembelian kapal patroli dan pembangunan sistem operasi penegak hukum "*Multi Agency Single Task*".
- 5) Masih tingginya angka pelanggaran dan kejahatan di laut (APK) dan lemahnya pelaksanaan hukum izin pelayaran disebabkan adanya

²³⁹ Eka Martiana Wulansari, Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Laut dengan Sistem *Single Agency Multy Tasks*, *Jurnal Rechtsvinding*, hlm. 4-5

perbedaan persepsi antara aparat penegak hukum dalam penerapan hukumannya.

Berbagai persoalan di atas membuat kita berpikir ulang untuk tetap menerapkan sistem "*Multi Agency Single Task*". Sistem ini tidak dapat dipertahankan atau dengan kata lain, Indonesia harus mulai beralih pada sistem yang lain. Salah satu sistem yang diyakini dapat menyelesaikan persoalan dalam pelaksanaan pelaksanaan hukum izin pelayaran, keamanan dan keselamatan di laut di Indonesia adalah sistem "*Single Agency Multy Tasks*" Sistem "*Single Agency Multy Tasks*" diyakini dapat memberikan kontribusi besar dalam mengatasi berbagai persoalan dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran keamanan dan keselamatan di laut, hal ini mengingat karakteristik sistem "*Single Agency Multy Tasks*" yang sangat berbeda dengan sistem "*Multi Agency Single Task*". Seperti yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya bahwa sistem *Multi Agency Single Task* menyebabkan pelaksanaan hukum izin pelayaran, keamanan dan keselamatan di laut sulit dilaksanakan karena lembaga atau instansi penegak hukum terkotak-kotak, tidak terintegrasi dengan baik karena bersifat sektoral, sehingga menimbulkan beberapa permasalahan hukum antara lain tumpang tindih wewenang yang menimbulkan konflik antar aparat penegak hukum; dan tidak adanya kesatuan komando dan kendali, sehingga kegiatan operasional pelaksanaan hukum izin pelayaran, keamanan dan keselamatan di laut sulit dipadukan.²⁴⁰

²⁴⁰ *Loc, Cit.*

Melalui sistem "*Single Agency Multy Tasks*" persoalan tersebut dapat diatasi karena sistem ini menghendaki adanya satu lembaga atau badan ini bersifat tunggal, integratif dan dalam pelaksanaan operasinya ada pada "satu komando". Dalam konteks ke Indonesian penerapan sistem "*Single Agency Multy Tasks*" dapat dilakukan dengan jalan mengoptimalkan segenap kewenangan, kekuatan dan kemampuan yang dimiliki *stakeholder* secara sinergi dengan tidak menghapus *stakeholder* yang ada dan fungsi atau kewenangan utamanya serta peraturan perundang-undangan yang memberikan kewenangan kepadanya. Sinergitas kewenangan, kekuatan dan kemampuan harus tercermin dalam struktur organisasi, mekanisme, prosedur dan ketentuan-ketentuan lain yang mendukung kelancaran tugas pelaksanaan hukum izin pelayaran, keamanan dan keselamatan di laut. Dengan menyatukan/mengintegrasikan kewenangan tersebut pada satu badan akan lebih memudahkan untuk melakukan koordinasi dan kontrol disebabkan komando dan kendali ada pada satu tangan (tidak sektoral). Badan ini dibentuk sebagai wadah pengintegrasian seluruh atau sebagian fungsi atau kewenangan untuk melakukan pelaksanaan hukum izin pelayaran, keamanan dan keselamatan di laut yang secara sektoral berada di *stakeholder* (kementerian atau instansi terkait). Sebagai legalitasnya perlu didukung instrumen hukum yang menjadi dasar hukum dari badan tersebut. Dalam pembentukan badan ini perlu mempertimbangkan dimensi dan tahapan pembentukannya, yang terdiri tiga dimensi:²⁴¹

²⁴¹ *Loc, Cit.*

- a. Dimensi Kewenangan. Dimensi kewenangan secara operasional dijabarkan dalam bentuk struktur organisasi. Untuk menerjemahkan kewenangan ke dalam struktur organisasi bukan pekerjaan yang mudah. Banyak upaya dilakukan guna mencoba menerjemahkan yang dimiliki organisasi dalam bentuk struktur organisasi, tapi seringkali kurang berhasil oleh karena itu dalam menerjemahkan dimensi kewenangan harus sesuai dengan tujuan organisasi;
- b. Dimensi Historis. Dimensi ini merupakan suatu keharusan yang perlu dipertimbangkan dalam pembentukan organisasi, karena dengan mempertimbangkan masa lalu dapat bersikap di masa kini dan menentukan masa depan. Seringkali karena dimensi ini, sebenarnya organisasi sudah tidak sesuai lagi dengan perubahan jaman tetap dipertahankan sedangkan keberadaan organisasi yang diperlukan tidak segera dibentuk; dan
- c. Dimensi Sumber Daya, dimensi ini turut menentukan berhasil tidaknya pelaksanaan kewenangan yang telah dijabarkan dalam bentuk unsur-unsur kelembagaan dalam menjalankan kewenangan dengan efektif dan efisien.

2. Rekonstruksi di Bidang Hukum

Rekonstruksi di bidang hukum ditujukan pada perubahan terhadap beberapa norma Pasal dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2014, Undang-Undang No.17 Tahun 2008, dan Undang-Undang No.34 Tahun 2004 untuk mencapai keselarasan maksud dan meminimalisir tumpang tindih atas

pembagian kewenangan antar institusi yang terkait. Adapun rincian rekonstruksi norma yang dimaksud terurai dalam tabel berikut:

a. Penyusunan Konsep Rancangan Undang-Undang *Maritime Security*

Sejarah kemaritiman Indonesia menunjukkan bahwa Indonesia memiliki *cobatage* armada terbesar di dunia sejak masa Kerajaan Majapahit dan Kerajaan Sriwijaya. Armada tersebut hadir diberbagai pelabuhan dunia.²⁴² Hal tersebut menunjukkan bahwa Indonesia memiliki armada laut yang kuat yang mampu menjaga wilayah perairannya dari segala bentuk ancaman.

Berjayanya armada laut Indonesia tidak terlepas dari kondisi geografis wilayah perairan Indonesia yang menguntungkan, yakni sebagai jalur perdagangan dunia dikarenakan jalur tersebut merupakan lalu lintas kapal nasional maupun internasional. Dengan kata lain Indonesia dapat disebut sebagai *the global supply chain system*. Posisi tersebut juga menjadikan Indonesia sebagai negara yang memiliki kedudukan dan peranan yang penting dalam membangun hubungan dengan negara lain sebagai *centre of gravity* terutama bagi kawasan Asia Pasifik.²⁴³

Berkaca dari fakta sejarah tersebut dapat disimpulkan bahwasannya Indonesia memiliki keuntungan mengingat sebagian

²⁴² Robert Mangindaan, Indonesia dan Keamanan Maritim: Apa Arti Pentingnya?, diakses melalui <http://www.fkpmaritim.org/indonesia-dan-keamanan-maritim-apa-arti-pentingnya/>

²⁴³ Rokhmin Dahuri, Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Media Indonesia, tanggal 9 September 2014. Lihat Pula Penataan Pengamanan Maritim Wilayah Maritim guna Memelihara Stabilitas Keamanan dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI, Jurnal Kajian Lemhannas RI, Edisi 14, Desember 2012.

besar wilayah perairannya merupakan jalur perdagangan nasional maupun internasional. Sebagai negara yang menjadi pusat jalur perdagangan terutama perdagangan internasional tentunya Pemerintah Indonesia perlu mengutamakan keselamatan dan keamanan jalur pelayaran. Sebagaimana kita ketahui bahwasannya dalam upaya mewujudkan keselamatan dan keamanan laut perlu adanya regulasi yang jelas yang menjamin keselamatan dan keamanan pengguna jalur laut termasuk pula upaya pelaksanaan hukum izin pelayaran atas regulasi yang disusun.

Dalam hal ini, sebagaimana telah disebutkan pula pada BAB III setidaknya terdapat 17 (tujuh belas) undang-undang yang mengatur mengenai wilayah laut dan pantai. Dimana ketujuh belas undang-undang tersebut mendelegasikan kewenangan kepada 13 (tiga belas) institusi yang berwenang untuk melaksanakan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai.

Pelaksanaan hukum izin pelayaran tersebut ditujukan untuk menegakkan hukum atas segala bentuk tindak pidana yang terjadi di wilayah laut dan pantai. Adapun jenis tindak pidana yang marak terjadi di wilayah laut antara lain perampokan laut, serangan bajak laut, terorisme maritime, degradasi lingkungan, penculikan maritime, *illegal trafficking* senjata dan manusia, penyelundupan narkoba melalui kapal

laut, keamanan lingkungan maritime, kompetisi sumber daya dan akses maritime, pencurian kargo, *illegal fishing*, dan lainnya.²⁴⁴

Kondisi tersebut menyebabkan kondisi wilayah laut menjadi tidak aman dikarenakan berbagai ancaman tindak pidana yang terjadi. Secara umum ancaman-ancaman yang terjadi di wilayah maritime Indonesia dapat diklasifikasikan menjadi 4 (empat) golongan yakni.²⁴⁵

- a) Ancaman kekerasan (*violence threat*), yakni ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata terorganisasi, seperti pembajakan, perampokan, dan aksi teror;
- b) Ancaman terhadap sumber daya laut (*natural resources tribulation*) yakni, ancaman berupa pencemaran dan pengrusakan terhadap ekosistem laut dan konflik pengelolaan sumber daya laut yang dipolitisasi dan diikuti dengan penggelaran kekuatan militer;
- c) Ancaman pelanggaran hukum (*law transgression threat*) yakni, tidak dipatuhinya hukum nasional maupun hukum internasional yang berlaku di perairan seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, dan penyelundupan; dan
- d) Ancaman navigasi (*navigation hazard*) yakni, ancaman yang timbul oleh kondisi geografis maritime dan hidrografi akibat

²⁴⁴Isu Keamanan Maritim Regional, diakses melalui <http://www.tabloiddiplomasi.org/previous-isuue/105-september2010/920-isu-keamanan-maritim-regional-.html>

²⁴⁵Shanti Dwi Kartika, Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi dan Pelaksanaan hukum izin pelayaran, *Jurnal Negara Hukum*, Vol.5, No.2, November 2014, hlm.146.

kurang memadainya sarana bantu navigasi sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

Ancaman tersebut tentunya mempengaruhi stabilitas perekonomian negara terutama yang berkaitan dengan jalur laut. Apabila kondisi perekonomian tidak stabil maka akan berdampak pula pada pembangunan negara. Padahal jika mengacu pada Lampiran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Nasional Jangka Panjang Tahun 2005-2025 (UU No.17 Tahun 2007), rencana pembangunan nasional mengisyaratkan adanya optimalisasi potensi laut. Namun demikian hal tersebut belum dapat terlaksana karena masih terdapat beberapa kendala salah satunya adalah belum adanya jaminan keamanan dan keselamatan di laut.

Kondisi demikian menunjukkan bahwa Indonesia membutuhkan satu payung hukum untuk menaungi aspek keamanan dan keselamatan di laut terlepas dari 17 undang-undang yang terlebih dahulu telah mengaturnya. Konsep *Maritime security* Indonesia diperuntukkan untuk memberikan panduan atas tindakan preventif dan responsive untuk melindungi wilayah maritim dari ancaman terhadap keamanan maupun tidak pelanggaran hukum lainnya. Lebih lanjut menurut peneliti senior *Centre for Strategic and International Studies* (CSIS), keamanan maritim tidak mungkin hanya menjadi tanggung jawab suatu instansi tunggal karena karakternya yang memiliki kedaulatan ganda, ketidakjelasan tapal batas dan permeabilitasnya yang tinggi

ideal untuk dikembangkan sekaligus menjadi dasar peletakkan diplomasi maritim yang ditujukan pada dunia internasional.²⁴⁶

Lebih lanjut dalam perumusan konsep keamanan maritim tersebut perlu diperhatikan mengenai gagasan dari keamanan itu sendiri. Berkaitan dengan hal tersebut, Barry Buzan, Ole Waever dan Jaap de Wilde mengemukakan mengenai Teori Sekuritisasi. Teori Sekuritisasi menyatakan bahwa keamanan selalu berkaitan dengan tindakan politik. Oleh karenanya guna mewujudkan keamanan, pemerintah perlu mengambil tindakan untuk menanggulangnya. Tindakan untuk menanggulangi suatu hal dari bentuk ancaman itulah yang disebut dengan sekuritisasi. Sekuritisasi juga kerap dikatakan sebagai bentuk ekstrem dari upaya politik.²⁴⁷

Lebih lanjut untuk merealisasikan konsep sekuritisasi dalam kerangka kerja dapat dilakukan dengan langkah-langkah berikut:²⁴⁸

- a) *Issue Area*: melihat apakah terdapat konsensus bersama antar para aktor dalam menentukan *exiztential threat* (ancaman yang ada).

²⁴⁶ Yayuk Tri Utami, *Keamanan Maritim sebagai Upaya dalam Menjaga Sumber Daya Laut di Indonesia*, hlm.4 diakses melalui https://www.academia.edu/35329043/KEAMANAN_MARITIM_SEBAGAI_UPAYA_DALAM_MENJAGA_SUMBER_DAYA_LAUT_DI_INDONESIA

²⁴⁷ Barry Buzan, dkk, *Security A New Framework for Analysis*, (USA: Lynne Rienner Publisher Inc, 1998), hlm.23-24.

²⁴⁸ Larsen, Randall, Ruth David, *Homeland Defense: Assumptions First, Strategy Second*, Journal of Homeland Security, ANSER Institute 2000 dalam Kristopher A. Pruitt, Richard F. Decko, dan Stephen P. Chambal, *Modeling Homeland Security*, The Journal of Defense Modeling and Simulation : Applications, Methodology, Technology, 2004, hlm.187.

- b) *Securitizing Actors*: menentukan siapakah aktor yang melakukan sekuritisasi serta bertindak atas dasar kepentingan siapa
- c) *Security Concept (whose security)*: konsep keamanan yang digunakan oleh aktor dalam melakukan tindakan sekuritisasi. Misal: negara melakukan sekuritisasi berlandaskan keamanan nasional, NGO (*Non-governmental Organizations*) melakukan sekuritisasi dengan berlandaskan *human security*.
- d) *Process*: penggunaan *speech acts* berdampak terhadap sebuah proses sekuritisasi.
- e) *Degree of Securitization*: melihat sejauhmana sekuritisasi telah dilakukan dengan menggunakan beberapa indikator, antara lain *resource allocation trends, military involvement, legislation, and institutionalization*.
- f) *Impact on the Threat*: melihat sejauhmana upaya sekuritisasi berdampak terhadap *existensial threat*.
- g) *Condition Affecting Securitization*: proses sekuritisasi akan berdampak sekaligus mempengaruhi kelemahan-kelemahan lain; *Interplay of different concept of security, Linkage between security issues, Role of powerful actors, Domestic political system, International norms*.

Berdasarkan uraian mengenai Teori Sekuritisasi di atas maka dapat pula dikatakan bahwa tindak lanjut pemerintah untuk menyusun RUU Keamanan Laut Indonesia merupakan langkah sekuritisasi atas keamanan maritime. Selain itu, perlu pula ditambahkan bahwa dalam RUU Keamanan laut perlu memperhatikan *national interest* yang hendak dicapai oleh negara untuk menjaga kedaulatan dan keutuhan wilayah negara.²⁴⁹

Selain *national interest* perlu pula diperhatikan mengenai *grand strategy* keamanan maritime yang dibagi dalam 6 (enam) prinsip dasar yang meliputi:²⁵⁰

- a) Adopsi pendekatan pemahaman yang berkembang ke arah koordinasi dan kooperatif dari berbagai *stakeholder* yang berbeda dalam memecahkan masalah keamanan maritime;
- b) Membangun langkah yang efektif dan efisien dalam mengelola sumber daya manusia dan sumber daya alam yang ada di laut;
- c) Meningkatkan pertahanan dan keamanan, pelaksanaan hukum izin pelayaran serta keselamatan laut;
- d) Pengelolaan ruang dan perlindungan SDA laut, serta budaya dan warisan bahari yang ada;
- e) Membuat kebijakan terutama di bidang ekonomi, infrastruktur, dan peningkatan kesejahteraan rakyat;

²⁴⁹ Arie P.Utama, *Konsep Keamanan Maritim di Indonesia*, hlm.3, diakses melalui https://www.academia.edu/34756626/KONSEP_KEAMANAN_MARITIM_DI_INDONESIA

²⁵⁰ *Ibid.*, hlm.4

f) Menjalinkan kerjasama internasional.

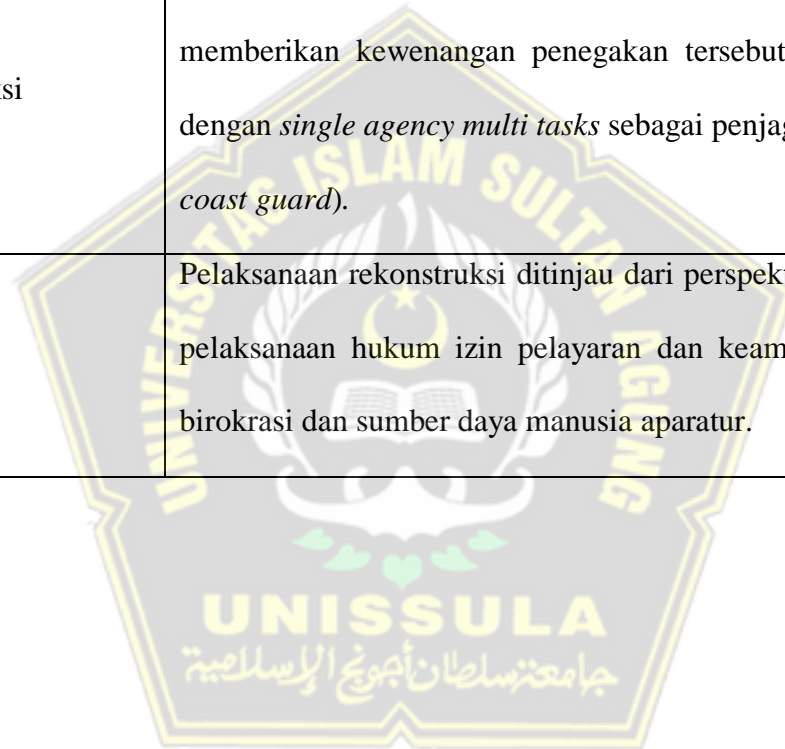
Berdasarkan uraian mengenai prinsip dasar *grand strategy* keamanan nasional di atas maka salah satu poin yang menjadi perhatian adalah aspek pelaksanaan hukum izin pelayaran. Dimana pelaksanaan hukum izin pelayaran wilayah laut dan pantai masih terpecah dalam 13 lembaga dikarenakan Indonesia menganut konsep *multy agency single task*. Oleh karenanya dalam RUU Keamanan Maritim perlu adanya penegasan mengenai lembaga mana saja yang berwenang sebagai penegak hukum di wilayah laut dan pantai. Kewenangan yang dimiliki 13 lembaga tentunya dapat disederhanakan menjadi satu lembaga tunggal (*single agency multy task*) dengan melibatkan peranan dari 13 lembaga terkait sehingga lebih efektif.

Berkaitan dengan lembaga tersebut, RUU Keamanan Maritim akan memberikan kewenangan tersebut kepada Bakamla sebagai *Indonesian Coast Guard* atau lembaga tunggal penjaga laut dan pantai. Dalam hal ini RUU Keamanan Maritim perlu mempertegas tugas, fungsi, dan wewenang lembaga tersebut agar tidak menambah daftar tumpang tindih kewenangan penegak hukum di wilayah laut dan pantai.

Tabel VI:
Rekonstruksi Hukum atas Sistem Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Wilayah Laut dan Pantai

No.	Perihal	Uraian
1.	<p>Dasar Rekonstruksi Secara Filosofi, Yuridis, dan Secara Sosiologis</p>	<p>Merekonstruksi norma akan pembagian kewenangan atas tindak pelaksanaan hukum izin pelayaran di kawasan laut dan pantai berdasarkan Sila ke-3 Pancasila sebagai sumber hukum, Pasal 30 Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 sebagai hukum dasar, dan hubungan kinerja antar institusi yang berwenang dalam pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai sebagai alasan sosiologis.</p>
2.	<p>Teori yang digunakan untuk merekonstruksi</p>	<p><i>Grand Theory:</i> <i>Stufentheory</i> Hans Kelsen <i>Midle Theory:</i> Teori Bekerjanya Hukum dalam Masyarakat Chamblish dan Seidman <i>Applied Theory:</i></p>

		Teori Hukum Progresif Satjipto Rahardjo, Teori Sekuritisasi Berry Buzan
3.	Tujuan Rekonstruksi	Penguatan pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai dengan cara memberikan kewenangan penegakan tersebut pada lembaga tunggal yang disebut dengan <i>single agency multi tasks</i> sebagai penjaga laut dan pantai Indonesia (<i>Indonesia coast guard</i>).
4.	Rekonstruksi	Pelaksanaan rekonstruksi ditinjau dari perspektif hukum secara normatif, sistem pelaksanaan hukum izin pelayaran dan keamanan laut di Indonesia, serta kondisi birokrasi dan sumber daya manusia aparatur.



Tabel VII:
Rekonstruksi Norma Hukum atas Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Wilayah Laut dan Pantai

No	Bunyi Norma dalam Pasal Peraturan Perundang-Undangan	Kelemahan	Norma Hasil Rekonstruksi
1.	<p>Pasal 58 ayat (2) UU No.32 Tahun 2014: Sistem pertahanan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan dan Tentara Nasional Indonesia.</p>	<p>Pada ketentuan ini kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran di laut masih belum terbagi dengan jelas. Sehingga dimungkinkan akan adanya <i>over-lapping</i> kewenangan.</p>	<p>Pada ketentuan ini perlu ditegaskan adanya lembaga yang merupakan induk dari seluruh lembaga penegak hukum di wilayah laut dan pantai, yaitu dalam hal ini bakamla. Sehingga perlu ditambah satu ayat terkait hal tersebut.</p> <p align="center">Pasal 58</p> <p>3) Sistem pertahanan laut sebagai mana dimaksud ayat (1) dan penyelenggaraan pertahanan laut sebagaimana dimaksud ayat (2) dikoordinasikan dan diawasi serta juga dilaksanakan oleh Badan Keamanan Laut.</p>

2.	<p>Pasal 60 UU No.32 Tahun 2014:</p> <p>Badan Keamanan Laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59 ayat (3) merupakan lembaga pemerintah nonkementerian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden melalui menteri yang mengoordinasikannya.</p>	<p>Pada ketentuan ini tidak ditegaskan terkait elemen yang menjadi anggota-anggota dari BAKAMLA.</p>	<p>Pada ketentuan ini seharusnya ditegaskan elemen-elemen yang mengisi keanggotaan BAKAMLA. Sehingga Pasal 60 UU No.32 Tahun 2014 ditambah satu ayat menjadi:</p> <p>Pasal 60 UU No.32 Tahun 2014</p> <p>2) Anggota BAKAMLA terdiri dari elemen TNI AL, POL AIR, BEACUKAI, KARANTINA, Pegawai Negeri Sipil Departemen PERIKANAN, Pegawai Negeri Sipil Departemen LINGKUNGAN HIDUP, Akademisi, dan berasal dari lembaga pemerhati laut dan pantai, serta anggota dari BAKAMLA sendiri.</p>
----	--	--	---


3.	<p>Pasal 61 UU No.32 Tahun 2014: Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.</p>	<p>Pasal ini memberikan kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran kepada Bakamla secara umum tanpa disertai batas-batas yang jelas sehingga tumpang tindih dengan kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran oleh TNI AL berdasarkan Pasal 14 ayat (1) UU No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE, Pasal 9 UU No.34 Tahun 2004 tentang TNI, dan Pasal 10 UU No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Selain itu tumpang tindih pula dengan kewenangan KPLP sebagaimana diatur dalam Pasal 276-Pasal 278 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.</p>	<p>Mengembalikan kembali kewenangan Bakamla sebagai koordinator lembaga penegak hukum di wilayah laut dan pantai, sehingga bunyi norma rekonsruksi menjadi:</p> <p style="text-align: center;">Pasal 61</p> <p>Badan Keamanan Laut mempunyai tugas untuk mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.</p>
4.	<p>Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:</p>	<p>Pasal ini memberikan kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran</p>	<p>Mengembalikan kembali kewenangan Bakamla sebagai</p>

	<p>(1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.</p> <p>(2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(3) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan</p>	<p>kepada Syahbandar tanpa adanya ketentuan terkait batas-batas yang jelas sehingga kewenangan Syahbandar menjadi tumpang tindih dengan pelaksanaan hukum izin pelayaran yang dilakukan oleh Lembaga Penjaga Laut dan Pantai serta Penyidik di Kawasan Laut dan Pantai.</p>	<p>koordinator lembaga penegak hukum di wilayah laut dan pantai, sehingga bunyi norma rekonsruksi menjadi:</p> <p>Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran</p> <p>(1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan pelaksanaan hukum izin pelayaran di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.</p> <p>(2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada</p>
--	--	---	---

	<p>keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.</p>	<p>ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.</p> <p>(3) Dalam menjalankan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) Syahbandar di bawah pengawasan Badan Keamanan Laut dan wajib berkoordinasi dengan Badan Keamanan Laut.</p> <p>(4) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.</p>
--	---	---



5.	<p>Pasal 276 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:</p> <p>(1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.</p> <p>(2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.</p> <p>(3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.</p>	<p>Pasal ini memberikan kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran kepada Penjaga Laut dan Pantai tanpa adanya ketentuan batas-batas yang jelas sehingga kewenangan penjaga laut dan pantai menjadi tumpang tindih dengan kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran yang dilakukan oleh Lembaga Penjaga Laut dan Pantai serta Penyidik di Kawasan Laut dan Pantai.</p>	<p>Perlu kiranya mengembalikan kembali kewenangan Bakamla sebagai koordinator lembaga penegak hukum di wilayah laut dan pantai, sehingga bunyi norma rekonsruksi menjadi:</p> <p>Pasal 276 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran</p> <p>(1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.</p> <p>(2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1)</p>
----	---	---	--

			<p>dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.</p> <p>(3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.</p> <p>(4) Lembaga Penjaga Laut dan Pantai dalam menjalankan tugas dan fungsinya diawasi dan berkoordinasi dengan Badan Keamanan Laut.</p>
6.	<p>Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:</p> <p>(1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil</p>	<p>Pasal ini belum memberikan ketentuan terkait kewajiban adanya koordinasi dengan Lembaga Badan Keamanan Laut yang merupakan lembaga koordinator seluruh</p>	<p>Perlu kiranya mengembalikan kembali kewenangan Bakamla sebagai koordinator lembaga penegak hukum di wilayah laut dan</p>

	<p>tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.</p> <p>(2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.</p>	<p>lembaga penegak hukum di Kawasan Laut dan Pantai.</p>	<p>pantai, sehingga bunyi norma rekonsntruksi menjadi:</p> <p>Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran</p> <p>(1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.</p> <p>(2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah</p>
--	---	--	--

			<p>koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.</p> <p>(3) Penyidik dalam menjalankan kewenangan dan fungsinya wajib diawasi dan berkoordinasi dengan Badan Keamanan Laut.</p>
7.	<p>Pasal 2 Perpres No. 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut:</p> <p>Bakamla mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.</p>	<p>Ketentuan ini sama halnya dengan penjelasan nomor 1, mengingat Perpres No. 178 Tahun 2014 merupakan peraturan pelaksana dari Pasal 59 UU No. 32 Tahun 2014 sehingga perlu pula untuk dilakukan perubahan.</p>	<p>Pasal 2</p> <p>Badan Keamanan Laut mempunyai tugas untuk mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia</p>

3. Rekonstruksi Kelembagaan

Menindaklanjuti gambaran pembahasan mengenai tumpang tindih kewenangan pelaksanaan hukum izin pelayaran oleh 13 (tiga belas) lembaga pemerintah untuk menegakkan hukum di wilayah laut dan pantai, maka perlu dilakukan rekonstruksi terhadap manajemen birokrasi sebagai bentuk perbaikan atas kelembagaan penegak hukum atas wilayah laut dan pantai. Hal ini dikarenakan setiap instansi memiliki kewenangan yang berlandaskan pada dasar hukum yang sah, namun pada pelaksanaannya kewenangan yang diberikan oleh undang-undang tersebut justru tumpang tindih dikarenakan setiap instansi merasa berwenang atas upaya pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai. Salah satu penyebabnya dikarenakan ego sektoral masing-masing instansi sehingga sulit untuk menjalin koordinasi dan kerjasama pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai.

Lebih lanjut guna mencapai kondisi birokrasi kelembagaan yang ideal maka suatu birokrasi atau administrasi harus mempunyai suatu bentuk yang pasti dimana semua fungsi dijalankan dalam cara-cara yang rasional. Adapun tipe-tipe birokrasi yang ditawarkan oleh Weber adalah sebagai berikut:²⁵¹

- a. Individu pejabat secara personal bebas, akan tetapi dibatasi oleh jabatannya manakala ia menjalankan tugas-tugas atau kepentingan individual dalam jabatannya. Pejabat tidak bebas menggunakan

²⁵¹ Miftah Thoha, *Perspektif Perilaku Birokrasi*, (Jakarta: Rajawali Press, 1991), hlm.75

jabatannya untuk keperluan dan kepentingan pribadinya termasuk keluarga.

- b. Jabatan-jabatan itu disusun dalam tingkatan hierarkhi dari atas ke bawah dan ke samping. Konsekuensinya ada jabatan atasan dan bawahan dan ada pula yang menyandang kekuasaan lebih besar dan ada pula yang lebih kecil.
- c. Tugas dan fungsi masing-masing jabatan dalam hierarkhi itu secara spesifik berbeda satu sama lainnya.
- d. Setiap pejabat mempunyai kontrak jabatan yang harus dijalankan. Uraian tugas masing-masing pejabat merupakan dominan yang menjadi wewenang dan tanggung jawab yang harus dijalankan sesuai dengan kontrak.
- e. Setiap pejabat diseleksi atas dasar kualifikasi profesionalitasnya, idealnya hal tersebut dilakukan melalui ujian yang kompetitif.
- f. Setiap pejabat mempunyai gaji termasuk hak untuk menerima pensiun sesuai dengan tingkatan hierarkhi jabatan yang disandangnya. Setiap pejabat bisa memutuskan untuk keluar dari pekerjaannya dan jabatannya sesuai dengan keinginannya dan kontraknya bisa diakhiri dalam keadaan tertentu.
- g. Terdapat struktur pengembangan karier yang jelas dengan promosi berdasarkan senioritas dan merit sesuai dengan pertimbangan yang objektif.

- h. Setiap pejabat sama sekali tidak dibenarkan menjalankan jabatannya dan *resources* instansinya untuk kepentingan pribadi dan keluarganya.
- i. Setiap pejabat berada di bawah pengendalian dan pengawasan suatu sistem yang dijalankan secara disiplin.

Berdasarkan uraian atas tipe ideal pelaksanaan birokrasi di atas terdapat beberapa poin yang patut untuk dianalisa yakni pada poin I bahwa setiap pejabat berada di bawah pengendalian dan pengawasan suatu sistem yang dijalankan secara disiplin. Dalam hal ini pejabat pimpinan tertinggi suatu instansi memiliki kewenangan untuk mengelola dan memimpin instansinya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berkaitan dengan lembaga penegak hukum di wilayah laut dan pantai maka semua pimpinan birokrasi bertanggung jawab sepenuhnya atas pelaksanaan tugas dan wewenang sesuai dengan batasan kinerja yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan. Dalam hal undang-undang tidak memberikan batasan kewenangan yang jelas maka perlu dicari kaidah norma yang diatur oleh peraturan perundang-undangan di bawahnya. Dalam hal tidak pula terdapat pembagian tugas yang jelas maka atas inisiatif pimpinan birokrasi dapat melaksanakan pertemuan untuk menyusun nota kesepahaman terkait dengan pelaksanaan teknis pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai. Terutama pada beberapa birokrasi yang menangani persoalan yang sama.

Keberadaan Menteri Koordinator dapat dipergunakan sebagai fasilitator untuk menghubungkan beberapa kementerian/lembaga di

bawahnya termasuk menjalin komunikasi dengan menteri koordinator yang lain.

Selain menata kembali birokrasi pelaksanaan hukum izin pelayaran di wilayah laut dan pantai, perlu dilakukan pula mengenai rekonstruksi sumber daya manusia khususnya para penegak hukum di wilayah laut dan pantai yang dikeluhkan terbatas jumlah dan kualitasnya. Berkaitan dengan tersebut bentuk rekonstruksi sumber daya manusia dilakukan dengan prinsip-prinsip yang dikemukakan oleh John Sullivan. Adapun syarat-syarat untuk merekonstruksi sumber daya manusia adalah:²⁵²

a. *Well Motivation*

Well Motivation haruslah dilihat motivasi seseorang untuk mengabdikan diri sebagai pembuat kebijakan dan pelaksana kebijakan hukum. Sejak awal seorang calon pembuat kebijakan hukum dan pelaksana harus mengetahui dan bermotivasi bahwa menjadi persoalan pelaksanaan kebijakan hukum adalah tantangan sekaligus tugas yang berat²⁵³. Dalam hal ini sudah seharusnya setiap lembaga terkait dan pemangku kepentingan seharusnya mampu bersinergis tidak terparsialkan dalam menjalankan pelaksanaan hukum izin pelayaran sehingga keamanan dan keselamatan wilayah laut dan pantai dapat terlaksana.

b. *Well Education*

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ Wayne Parsons diterjemahkan oleh Tri Wibowo Budi Santoso, *Public Policy, Pengantar Teori dan Praktek Analisis Kebijakan*, (Jakarta: Kencana, 2005), hlm. xi-xii.

Well Education, artinya seorang pembuat kebijakan hukum dan pelaksana kebijakan hukum seharusnya memenuhi standar pendidikan tertentu. Sehingga selain pendidikan formal dibutuhkan pula pendidikan lainnya terkait pengetahuan akan hukum dan pengetahuan tentang infrastruktur yang baik.²⁵⁴ Dalam hal ini juga dibutuhkan pendidikan yang cukup bagi aparat penegak hukum terutama untuk mempelajari dasar-dasar penyidikan atau hukum pada penyidik di setiap lembaga terkait. Institusi yang menaungi aparat tersebut hematnya dapat merekrut anggota yang memang kompeten di bidang penyidikan. Jika memang rekrutmen tidak didasarkan pada tingkat pendidikan tertentu, maka institusi dapat bekerja sama dengan lembaga hukum atau perguruan tinggi untuk memberikan kursus.

c. *Well Salary*

Well Salary, artinya gaji seorang pembuat kebijakan hukum dan pelaksana kebijakan hukum harus diperhatikan sehingga dalam menjalankan tugasnya pembuat kebijakan hukum dan pelaksana kebijakan hukum dapat menjalankannya dengan baik, para pembuat kebijakan hukum dan pelaksana kebijakan hukum tidak dibebankan dengan biaya guna pelaksanaan tugasnya. Sehingga sedapat mungkin menghindarkan pembuat kebijakan hukum dan pelaksana kebijakan hukum dengan dilema yang ada yaitu kecilnya gaji dan minimnya dana operasional yang membuat penegak hukum merugi.

²⁵⁴ *Ibid.*

BAB VI

SIMPULAN

A. Kesimpulan

1. Persoalan izin pelayaran ditandai dengan adanya tumpang tindih kewenangan antar 13 (tiga belas) kementerian/lembaga negara yang dimandatkan oleh 17 (tujuh belas) undang-undang sebagai aparat penegak hukum di wilayah laut dan pantai. Tumpang tindih kewenangan yang dimaksud ditandai dengan adanya kesamaan wewenang untuk melaksanakan pengawasan, pengejaran, dan penyidikan di wilayah laut dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Kondisi demikian terutama dialami oleh TNI AL berdasarkan Pasal 14 ayat (1) UU No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE, Pasal 9 UU No.34 Tahun 2004 tentang TNI, dan Pasal 10 UU No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Selain itu tumpang tindih pula dengan kewenangan KPLP sebagaimana diatur dalam Pasal 276-Pasal 278 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Adapun kelemahan yang dialami oleh aparat penegak hukum dalam rangka menegakkan wilayah laut dan pantai sehingga belum mampu mewujudkan nilai keadilan meliputi: *Pertama*, kesesuaian pengaturan norma hukum atas kewenangan aparat penegak hukum untuk menegakkan hukum di wilayah laut dan pantai. *Kedua*, kurangnya sarana prasarana serta sumber daya manusia yang berkualitas terutama penyidik. *Ketiga*, tingginya ego sektoral masing-masing instansi sehingga sering kali menyebabkan pelaksanaan

penegakan ataupun penyidikan di kawasan laut dan yurisdiksi menjadi tidak efektif. *Keempat*, kurang meratanya pembagian alokasi anggaran penegakan hukum antar kementerian/lembaga negara terkait mengingat tingginya anggaran difokuskan pada Kementerian Pertahanan, Polri, dan Kementerian Keuangan. Kondisi demikian menyebabkan kurangnya persediaan sarana prasarana sehingga tidak sebanding dengan proporsi luas wilayah perairan Indonesia yang harus diawasi.

3. Upaya rekonstruksi kebijakan sistem perizinan pelayaran yang bertumpu pada kewenangan penegakan hukum perzinan di Kawasan laut yang berbasis nilai keadilan dilakukan dengan menyusun gagasan *Maritime Security* atau Keamanan Laut Indonesia dalam sebuah undang-undang. Dimana RUU Keamanan Laut tersebut akan memberikan kepastian dan keadilan bagi pengaturan akan lembaga *single agency multi task* yang berwenang dalam penegakan hukum di wilayah laut dan pantai. Dalam hal ini Bakamla akan didapuk kembali sebagai *Indonesian Coast Guard* yang membawahi kementerian/lembaga negara terkait sehingga meminimalisir tumpang tindih kewenangan. Selain itu, dilakukan pula rekonstruksi norma hukum dengan merubah norma dalam Pasal 61 UU No. 32 Tahun 2014 dan Pasal 2 Perpres 178 Tahun 2014 dengan mengembalikan tugas Bakamla selaku koordinator di bidang keamanan laut. Ketentuan yang seharusnya direkonstruksi terdiri dari:
 - h. Pasal 58 ayat (2) UU No.32 Tahun 2014 ditambahkan satu ayat sehingga menjadi:

- 4) Sistem pertahanan laut sebagaimana dimaksud ayat (1) dan penyelenggaraan pertahanan laut sebagaimana dimaksud ayat (2) dikoordinasikan dan diawasi serta juga dilaksanakan oleh Badan Keamanan Laut.
- i. Pasal 60 UU No.32 Tahun 2014 ditambahkan satu ayat sehingga menjadi:
 - 4) Anggota BAKAMLA terdiri dari elemen TNI AL, POL AIR, BEACUKAI, KARANTINA, Pegawai Negeri Sipil Departemen PERIKANAN, Pegawai Negeri Sipil Departemen LINGKUNGAN HIDUP, Akademisi, dan berasal dari lembaga pemerhati laut dan pantai, serta anggota dari BAKAMLA sediri.
 - j. Pasal 61 UU No.32 Tahun 2014 menjadi:

Badan Keamanan Laut mempunyai tugas untuk mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
 - k. Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sehingga menjadi:
 - 5) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.
 - 6) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
 - 7) Dalam menjalankan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) Syahbandar di bawah pengawasan Badan Keamanan Laut dan wajib berkoordinasi dengan Badan Keamanan Laut.
 - 8) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.
 - l. Pasal 276 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sehingga menjadi:
 - 5) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.

- 6) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.
 - 7) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.
 - 8) Lembaga Penjaga Laut dan Pantai dalam menjalankan tugas dan fungsinya diawasi dan berkoordinasi dengan Badan Keamanan Laut.
- m. Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 3) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.
 - 4) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.
 - 5) Penyidik dalam menjalankan kewenangan dan fungsinya wajib diawasi dan berkoordinasi dengan Badan Keamanan Laut.
- n. Pasal 2 Perpres No. 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut menjadi:
- Badan Keamanan Laut mempunyai tugas untuk mengkoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

B. Saran

1. Penyusunan RUU Pelayaran yang saat ini sedang dirumuskan pemerintah harus dilaksanakan dengan melibatkan pandangan dari ke-13 kementerian/lembaga negara yang memiliki wewenang di bidang pelayaran. Selain itu, pemerintah perlu pula mendengar jajak pendapat dari perwakilan pengusaha dan masyarakat yang terdampak dengan aktivitas penegakan hukum di bidang pelayaran.
2. Pemerintah perlu mengkaji kembali penerapan *Indonesian Coast Guard* sebagai lembaga tunggal yang berkaitan dengan pelayaran yang rencananya

akan diberikan kepada Bakamla. Dalam hal ini perlu adanya kajian perbandingan atau studi banding untuk merumuskan kejelasan pembagian kewenangan pengelolaan bidang pelayaran, sehingga dapat meminimalisir sengketa kewenangan antara Lembaga di bidang pelayaran. Kemudian pemerintah juga wajib mengkaji kembali perihal kewenangan perizinan pelayaran di Indonesia pada saat ini.

3. Perlu disusunnya pedoman *Standar Operational Procedur* yang jelas dalam pelaksanaan penegakan hukum yang melibatkan koordinasi antar kementerian/lembaga negara.

C. Implikasi Kajian

1. Secara Teoritis

Secara teoritis kajian di dalam disertasi ini menawarkan konsep pemikiran hukum integralistik terkait penegakan hukum di wilayah laut dan pantai dimana kekuasaan pengelolaan penegakan hukum di wilayah laut dan pantai berada di tangan Badan Keamanan Laut Nasional secara integral, dan Lembaga-lembaga penegak hukum terkait yang lainnya berada di bawah koordinasi Bakamla.

2. Secara Praktis

Secara praktis kajian disertasi ini hendak memberikan bahan masukan bagi pemerintah untuk mampu melakukan harmonisasi dan sinkronisasi sistem penegakan hukum di wilayah laut dan pantai baik dalam segi formulasi peraturan hukum, penegakan hukum, serta kultur hukum yang berparadigma *single agency multy task*.

DAFTAR PUSTAK

A. Buku

- A. Garner, Bryan.1999. *Black' Law Dictionary*. ST. Paul Minn: West Group.
- Arief Sidharta, Bernard. 1999. *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah penelitian tentang fundasi kefilosafatan dan sifat keilmuan Ilmu Hukum sebagai landasan pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*. Bandung: Mandar Maju.
- Ali, Achmad.2002. *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis)*. Jakarta: Penerbit Toko Gunung Agung.
- Ashsofa, Burhan. 2004. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Asshiddie, Jimly dan Ali Safa'at. 2012. *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*. Jakarta: Konstitusi Press.
- Asikin, Zainal. 2012. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Basuki Minarno, Nur. 2010. *Penyalahgunaan Wewenang Dalam Pengelolaan Keuangan Daerah*. Surabaya: Laksbang Mediatama.
- Buzan, Berry dkk, 1998, *Security A New Framework for Analysis*, USA: Lynne Rienner Publisher Inc
- Chazawi, Adami. 2005. *Hukum Pidana Materiil dan Formil Korupsi di In donesia*. Malang: Bayumedia Publishing.
- David Scott Greenway, Hugh.2016. *The Anwatched Ship at Sea: The Coast Guard and Home Land Security*. World Policy Journal. Vol. 20. No. 2. North Carolina : Duke University Press.
- Dellyana, Shant.1988.*Konsep Pelaksanaan hukum izin pelayaran*. Yogyakarta: Liberty.
- Djatmiati, Tatiek Sri. 2004. *Prinsip Izin Usaha Industri di Indonesia*. Disertasi. Surabaya : Program Pascasarjana Universitas Airlangga.
- Farida Indrari, Maria.2007. *Ilmu Perundang-Undangan Jenis Fungsi dan Materi Muatan*. Yogyakarta: Kanisius.
- Guba, E.G. dan Y. S. Lincoln. *Kontroversi Paradigmatik. Kontradiksi dan Arus Perpaduan Baru*. dalam Norman K. Denzin dan Y. S. Lincoln. *Tha Sage Handbook Of Qualitative Research Edisi Ketiga*. dialihbahasakan oleh Dariyatno.2011. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Hadjon, Philipus M. 1994. *Fungsi Normatif Hukum Administrasi Dalam Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih*. Pidato Peresmian Penerimaan Jabatan Guru Besar

Dalam Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga. Surabaya:
Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Hadjon, Philipus M. (II) 2002. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia Introduction to Indonesian Administrative Law*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

----- 1997. *Pengkajian Ilmu Hukum*. Makalah Pelatihan Metode Penelitian Hukum Normatif. Surabaya: Universitas Airlangga.

----- 2002. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia Introduction to Indonesian Administrative Law*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Hadjon, Philipus M (I). 1997. *Pengkajian Ilmu Hukum*. Makalah Pelatihan Metode Penelitian Hukum Normatif. Surabaya: Universitas Airlangga.

Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics, and Methods. CRC Press (Taylor and French Group).

Harahap, M. Yahya. 2005. *Pembahasan Permasalahan Dan Penerapan KUHAP. Penyidikan dan Penuntutan*. cet VII Jakarta : Sinar Grafika.

Harun, M. Husein. 1991. *Penyidik dan penuntut dalam proses pidana*. Jakarta : PT Rineka Cipta.

Hasibuan. Malayu S.P. 2014. *Manajemen Dasar. Pengertian, dan Masalah*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.

Hidjaz, Kamal. 2010. *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia*. Makasar: Pustaka Refleksi.

HR. Ridwan 2013. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

HR. Ridwan. 2002. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Husen, Harun M.. 1990. *Kejahatan dan Penegakan Hukum Di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.

Indiahono. 2002. *Public Disobedience: Telaah Penolakan Publik Terhadap Kebijakan Pemerintah*. Yogyakarta: Gava Media.

Indroharto.1993. *Usaha Memahami Undang-undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara*. Jakarta: Pustaka Harapan.

J. Chambliss, William dan Robert B. Seidman dalam Esmi Warassih.2011. *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. UNDIP Press. Semarang.

Keraf, Gorys. 2001. *Argumentasi dan Narasi*. Jakarta: Gramedia.

Kusuma, Mahmud. 2009. *Menyelami Semangat Hukum Progresif. Terapi Paradigma Bagi Lemahnya Hukum Indonesia*. Yogyakarta.: AntonyLib.

- Klein, Natalie. Joana Mossop. and Donald R. Rothwell.2009. *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*. Routledge. Oxon.
- L. Tanya, Bernard. dkk. 2010. *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- M.Husen, Harun. 1990. *Kejahatan dan Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Mahmud Marzuki, Peter.2008. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Manan, Bagir. 2000. *Wewenang Provinsi. Kabupaten. dan Kota dalam Rangka Otonomi Daerah*. Bandung: Fakultas Hukum Unpad.
- Marzuki, Peter Mahmud. 2007. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Mertokusumo, Sudikno. 2003. *Mengenal Hukum Sebagai Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.
- . 2012. *Teori Hukum*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- Moeljatno. 1993. *Asas-asas Hukum Pidana*. Surabaya: Putra Harsa.
- N. Dunn, William.2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada UniversityPress.
- Nawawi, H. 1995. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Nawawi Arief, Barda.2002. *Kebijakan Hukum Pidana*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Nurmayani. 2009. *Hukum Administrasi Daerah*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.
- Parsons, Wayne. 2006. *Public Policy: Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*.Jakarta: Kencana.
- POLRI, Mabes. 1990. *Himpunan Bujuklak. Bujuklap. Bujukmin Proses Penyidikan Tindak Pidana*. Jakarta: Mabes POLRI.
- Praja, Juhaya S. 2011. *Teori Hukum dan Aplikasinya*. Bandung: Pustaka Setia.
- R. Soesilo. 1980. *Taktik dan Teknik Penyidikan Perkara Kriminal*. Bogor: Politea.
- Rahardjo, Satjipto. 2006. *Membedah Hukum Progresif*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas
- Rahardjo, Satjipto. 2012. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

- 2006. *Hukum Progresif Sebagai Dasar Pembangunan Ilmu Hukum Indonesia. Menggagas Hukum Progresif Indonesia*. Semarang : Pustaka Pelajar.
- Rahardjo (II), Satjipto. 2006. *Hukum Progresif Sebagai Dasar Pembangunan Ilmu Hukum Indonesia. Menggagas Hukum Progresif Indonesia*. Semarang: Pustaka Pelajar.
- Rato, Dominikus. 2010. *Filsafat Hukum Mencari: Memahami Dan Memahami Hukum*. Yogyakarta: Laksbang Pressindo.
- Reksodipuro, Mardjono. 1997. *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana Kumpulan Karangan Buku Kedua*. Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia.
- Salman, Otje dan Anton F. Susanto. 2005. *Teori Hukum*. Bandung: Refika Aditama.
- Samanto, Ahmad Y. 2015. *Atlantis Nusantara. Berbagai Temuan Spektakuler Yang Semakin Meyakini Keberadaannya*. Jakarta: Sembilan Cahaya Abadi.
- Saptomo, Ade. 2009. *Hukum & Kearifan Lokal* Jakarta: Grasindo.
- Sidharta, Bernard Arief. 1999. *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah penelitian tentang fundasi kefilosofan dan sifat keilmuan Ilmu Hukum sebagai landasan pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*. Bandung: Mandar Maju.
- Seidman, Robert. 1979. *Law and Development: A General Model*. dalam Satjipto Rahardjo. *Hukum dan Masyarakat*. Bandung: Angkasa.
- Soehartono, Irawan. 1999. *Metode Penelitian Sosial Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Sosial Lainnya*. Bandung : Remaja Rosda Karya.
- Soekanto, Soerjono. 1983. *Kelemahan-kelemahan Yang Mempengaruhi Pelaksanaan hukum izin pelayaran*. Jakarta: UI Pres.
- Soekanto, Soerjono. 2012. *Kelemahan-Kelemahan yang Mempengaruhi Pelaksanaan hukum izin pelayaran*. Jakarta: PT Rajawali Pers.
- Soekanto, Soerjono. 1990. *Sosiologi Sebagai Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Persada.
- 2012. *Kelemahan-Kelemahan yang Mempengaruhi Pelaksanaan hukum izin pelayaran*. Jakarta : PT Rajawali Pers.
- Soemarto, R.M Gatot P. 1999. *Pelaksanaan hukum izin pelayaran Lingkungan*. Jakarta: Citra Aditya Bakti.
- Sudjito. 2012. *Hukum Dalam Pelangi Kehidupan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sunggono, Bambang. 2006. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: PT Grafindo Persada.

- Sutarman. 2007. *Kerjasama Antar Daerah Dalam Pelayanan Perizinan Dan Pelaksanaan hukum izin pelayaran Penangkapan Ikan Di Wilayah Laut*. Disertasi. Surabaya: Program Pascasarjana Universitas Airlangga.
- Sri Djatmiati, Tatiek. 2004. *Prinsip Izin Usaha Industri di Indonesia*. Disertasi. Surabaya: Program Pascasarjana Universitas Airlangga.
- Suteki dan Galang Taufani. 2018. *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori dan Praktik)* Depok: Rajawali Pers.
- Syahrani, Riduan. 1999. *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*. Bandung: Penerbit Citra Aditya Bakti.
- Tina Masriani, Yulies. 2004. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Thoha, Miftah. 1991. *Perspektif Perilaku Birokrasi*. Jakarta: Rajawali Press
- Umar, Hussyen. 2001. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Wibowo, Tri Budi Santoso (Trans), 2005. *Public Policy, Pengantar Teori dan Praktek Analisis Kebijakan*. Jakarta: Kencana
- Winarno, Budi. 2014. *Dinamika Isu-Isu Global Kontemporer*. Yogyakarta: Center of Academic Publishing Service.
- Winarno, Budi. 2007. *Kebijakan Publik: Teori dan Proses Edisi Revisi*. Yogyakarta: Media Presindo.
- Winarno, Budi. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Medpress.
- Wigenjosoebroto, Soetandoyo. 2003. *Teori apakah itu*. Makalah Kuliah Program Doktor UNDIP Semarang.
- Wijayanti, Irene Diana Sari. 2008. *Manajemen*. Yogyakarta: Mitra Cendekia.

B. Kamus

- Edward, Paul dan Lewis Mulfard Adams. 1965. *Webster World University Dictionary*. Washington DC: Publishters Company Ins.
- Tumianto, Didik dan Nurhasnah. 2007. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : CV. Bina Sarana Pustaka.

C. Jurnal

- Derek Woolner, Policing Our Ocean Domain: Establishing an Australian Coast Guard, *ASPI (Australian Strategic Policy Institute)*, June 08
- Hikmawati, Puteri. Permasalahan Hukum dalam Penyidikan Tindak Pidana di Bidang Perikanan. *Negara Hukum*. Vol.3. No.1. Juni 2012.
- Kristopher A. Pruitt, Richard F. Decko, dan Stephen P. Chambal, *Modeling Homeland Security*, The Journal of Defense Modeling and Simulation: Applications, Methodology, Technology, 2004
- Mayora Bunga Swastika, Latar Belakang Peran Aktif Jepang di Anti-Piracy Asia Tenggara dalam Perspektif Konstruktivisme, *Jurnal Hubungan Internasional*, Vol.6, No.2, Oktober 2017-Maret 2018
- Mazmanian dan Sabatier dalam M. Fahturrahman. Kelemahan Birokrasi dalam Keberhasilan Implementasi Kebijakan Publik. *Jurnal TARBAWI*. Vol.2. No.2. Juli-Desember 2016.
- Martiana Wulansari, Eka. Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Laut dengan Sistem *Single Agency Multy Tasks*. *Jurnal Rechtsvinding*.
- Natalie Klein, Joana Mossop, and Donald R. Rothwell, *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, Routledge, Oxon, 2009
- Rokhmin Dahuri, Penataan Pengamanan Maritim Wilayah Maritim guna Memelihara Stabilitas Keamanan dalam Rangka Menjaga Kedaulatan NKRI, *Jurnal Kajian Lemhannas RI*, Edisi 14, September 2014
- Sagama, Suwardi.2016. *Analisis Konsep Keadilan. Kepastian Hukum dan Kemanfaatan dalam Pengelolaan Lingkungan*. Mazahib Jurnal Pemikiran Hukum Islam. Vol. XV. No. 1. Juni.
- Shanti Dwi Kartika, Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi dan Pelaksanaan hukum izin pelayaran, *Jurnal Negara Hukum*, Vol. 5, No.2, November 2014
- Susetyorini, Peni. Kebijakan Kelautan Indonesia dalam Perspektif UNCLOS 1982. *Jurnal Masalah-Masalah Hukum*. Jilid 48. No.2. April 2019.
- Usadi dalam Margaretha Quina dan Henri Subagiyo. Ulasan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan “Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Laut: Peluang dan Tantangan”. *Jurnal Hukum Lingkungan*. Vol.2. No.1. Juli 2015.
- Usadi, Bambang. Sistem Penegakan Hukum dalam RUU Kelautan. *Jurnal Maritim*. diakses melalui <http://jurnalmaritim.com/2014/09/sistem-penegakan-hukum-dalam-ruu-kelautan>.
- Winarno. *Analisis Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)/Indonesia Sea and Coast Guard Guna Pelaksanaan hukum izin pelayaran Pelayaran di Daerah*

Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang (Tinjauan Yuridis Undang – Undang No 17 Tentang Pelayaran). Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Vol 1. No 1. Mei.

Yerger dalam I Nengah Putra A dan Abdul Hakim. Analisa Peluang dan Ancaman Keamanan Maritim Indonesia Sebagai Dampak Perkembangan Lingkungan Strategis. *ASRO Jurnal-STTAL*. Vol.6. Juli-Desember 2016.

D. Penelitian

Nikson, Willem.2009. *Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut dalam Pelaksanaan hukum izin pelayaran. Keselamatan. dan Keamanan Serta Perlindungan Laut/Maritim.* Jakarta: Bakorkamla.

Sumardiman, Adi.1999. *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Pengaturan Skema Pemisah Lalu Lintas Pelayaran. Pengayoman / Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI.* Jakarta.

E. Internet

Amerika Serikat. *United States Code-Title 6.* Pasal 468 huruf a.

Albert Mamahit, Desi. *Peran dan Upaya Bakamla dalam Penyelesaian Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan.* disampaikan saat Rapat Monev Gerakan Nasional Penyelamatan Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan untuk Provinsi Bali. Nusa Tenggara Barat. dan Nusa Tenggara Timur hlm.26. Diakses melalui <https://acch.kpk.go.id/images/ragam/gn-sda/denpasar/06-PAPARAN KEPALA-BAKAMLA-RI GN-SDA.pdf>.

Arie P.Utama, *Konsep Keamanan Maritim di Indonesia,* diakses melalui https://www.academia.edu/34756626/KONSEP_KEAMANAN_MARITIM_DI_INDONESIA

Asshiddiqie, Jimmly. *Pelaksanaan hukum izin pelayaran.*hlm.1 diakses melalui http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf pada 21 Juni 2020.

B. Ponto, Soleman. *Penjaga Laut dan Pantai (LPL). Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) Serta Badan Keamanan Laut (Bakamla).* 18 Januari 2018 diakses melalui https://www.emaritim.com/2018/01/ketika-indonesia-harus-memilih-antara_20.html.

dephub.go.id. *Organisasi Indonesian Sea and Coast Guard Siap Dibentuk.* Diakses pada 11 Maret 2020.

Dirhamsyah. *Pelaksanaan hukum izin pelayaran Laut di Indonesia.* *Oseana.* Vol.XXXVII. No.1. Tahun 2007.

Diakses melalui <http://jurnalmaritim.com/2014/09/sistem-penegakan-hukum-dalam-ruu-kelautan/> pada 21 Juni 2020.

Diakses melalui <https://nasional.kompas.com/read/2014/12/26/18454071/Polri.Masih.Kurang.Sarana.dan.Prasarana.untuk.Atasi.Illegal.Fishing.>
Direktorat Penyusunan APBN Kementerian Keuangan RI. *Informasi APBN 2018: Pemanapan Pengelolaan Fiskal untuk Mengakselerasi Pertumbuhan Ekonomi yang Berkeadilan.* hlm.6 diakses melalui <https://www.kemenkeu.go.id/media/6552/informasi-apbn-2018.pdf>.

Dwika. Keadilan Dari Dimensi Sistem Hukum. <http://hukum.kompasiana.com>. (02/04/2011). diakses pada 5 Juli 2020.

Geograph88.blogspot.com. *Indonesia sebagai Negara Kepulauan.* Diunduh pada 11 Februari 2020.

Hasibuan. Badai Husain dan Rahmi Purnama Melati. *Asas Kepastian Hukum Dalam Peradilan Indonesia* dikutip dari <http://www.amiyorazakaria.blogspot.com> diakses 9 Desember 2016.

Japan Coast Guard, *Justice and Humanity*, hlm.1 diakses melalui <https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/english.pdf>

Robert Mangindaan, *Indonesia dan Keamanan Maritim: Apa Arti Pentingnya?*, diakses melalui <http://www.fkpmaritim.org/indonesia-dan-keamanan-maritim-apa-arti-pentingnya/>

<http://wikimapia.org/16971843/id/MAKO-DIT-POLAIR-POLDADIY>. diakses tanggal 13 Juli 2020.

<https://law.ui.ac.id/v3/penegakan-hukum-di-wilayah-laut-indonesia/> diakses pada 21 Juni 2020.

<https://www.kemenkeu.go.id/media/11212/nota-keuangan-beserta-apbn-ta-2019.pdf>.

https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/19_1205_dhs_organizational-chart.pdf.

Helvasali, Alman. *Coast Guard Dan Managemen Keamanan Maritime.* [http : // www.fkpmaritim. Org/coast-guard-dan-manajemen-keamanan-maritim/](http://www.fkpmaritim.Org/coast-guard-dan-manajemen-keamanan-maritim/) diakses tgl 12 Juli 2020.

Ismadi, Eko. *Bakamla Dalam Catatan Sejarah dan Nasionalisme Indonesia.* Diakses melalui jurnalpatrolinews.com pada 12 Januari 2020.

Isu Keamanan Maritim Regional, diakses melalui <http://www.tabloiddiplomasi.org/previous-isuue/105-september2010/920-isu-keamanan-maritim-regional-.html>

Kalo, Syafruddin. *Pelaksanaan hukum izin pelayaran yang Menjamin Kepastian Hukum dan Rasa keadilan Masyarakat* dikutip dari <http://www.academia.edu.com> diakses 8 Desember 2016.

Pelaksanaan hukum izin pelayaran di Wilayah Laut Indonesia diakses melalui law.ui.ac.id.

Maulida, Yusni, Mardiana, dan Anthoni Meyes. Pengaruh Defisit Anggaran, Jumlah Uang Beredar dan Independensi Bank Indonesia terhadap Inflasi. hlm.2. Diakses melalui <https://media.neliti.com/media/publications/8827-ID-pengaruh-defisit-anggaran-jumlah-uang-beredar-dan-independensi-bank-indonesia-te.pdf>.

Mas Sari, Sri. *Pelayaran Klaim Merugi Akibat Tumpang Tindih Hukum di Laut*. 13 Mei 2019. diakses melalui <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190513/98/921770/pelayaran-klaim-merugi-akibat-tumpang-tindih-hukum-di-laut> pada 22 Juni 2020.

maritimnews.com. *Mengulas Peran Gunboat Saat Ini*. Diakses pada 12 Februari 2020 .

media.neliti.com. *Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Lautan*. Diakses pada 23 Januari 2020.

Sistem Pelaksanaan hukum izin pelayaran dalam RUU Kelautan. <http://jurnalmaritim.com/2014/16/2091/sistem-penegakanhukum-dalam-ruu-kelautan>. diakses tanggal 23 Juni 2020.

thediplomat.com. *Japan: From Gunboat Diplomacy to Coast Guard Diplomacy*. diakses pada 12 Juli 2020.

US Department of Homeland Security. *US Coast Guard Overview*.diakses melalui https://media.defense.gov/2018/Oct/11/2002050118/-1/-1/1/USCG_OVERVIEW.PDF.

Wiranto, Surya. *Siapa yang lebih Tepat menjadi Coast Guard Indonesia?*. 19 November 2019. diakses melalui <http://samudranesia.id/siapa-yang-lebih-tepat-menjadi-coast-guard-indonesia/> pada 23 Juni 2020.

Yayuk Tri Utami, *Keamanan Maritim sebagai Upaya dalam Menjaga Sumber Daya Laut di Indonesia*, diakses melalui https://www.academia.edu/35329043/KEAMANAN_MARITIM_SEBAGAI_UPAYA_DALAM_MENJAGA_SUMBER_DAYA_LAUT_DI https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/19_1205_dhs-organizational-chart.pdf

F. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia

Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana yang diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia

Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana yang diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Undang-Undang No.34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia

Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif

Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pelaksanaan Koordinasi, Pengawasan, dan Pembinaan Teknis Terhadap Kepolisian Khusus, Penyidik Pegawai Negeri Sipil, dan Bentuk-Bentuk Pengamanan Swakarsa

Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai

Bachtiar. *Metode Penelitian Hukum*. Edited by Oksidelfa Yanto. Cet.1. Tengerang Selatan: UNPAM PRESS, 2019.

Ball, Desmond, and Richard Tanter. "The Tools of Owatsumi." In *Japan's Ocean Surveillance and Coastal Defence Capabilities*, 99–102. ANU Press, 2015. <https://www.jstor.org/stable/j.ctt13wvvt.20>.

Butarbutar, Elisabeth Nurhaini. *Metode Penelitian Hukum. Langkah-Langkah Untuk Menemukan Kebenaran Dalam Ilmu Hukum*. Edited by Rachmi Fahmiani Kurnia. Cet. I. Bandung: PT Refika Aditama, 2018.

Erickson, Andrew S. "China's Three 'Navies' Each Have the World's Most Ships." Last modified 2018. Accessed May 5, 2021. <https://warisboring.com/chinas-three-navies-each-have-the-worlds-most-ships/>.

Furuya, Kentaro. "Maritime Security-The Architecture of Japan's Maritime-Security System

- in the East China Sea.” *Naval War College Review* 72 (2019): 27–51.
- Guard, Japan Coast. “Justice And Humanity.” Tokyo, 2018. Last modified 2018. Accessed May 7, 2021. <https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/english.pdf>.
- Ishaq, H. *Metode Penelitian Hukum. Penulisan Skripsi, Tesis, Serta Disertasi*. Bandung: Alfabeta, cv, 2017.
- Kojima, Chie. “Maritime Law Enforcement in Japan.” *The Korean Journal of International and Comparative Law Comparative Law* 6, no. 2 (2018): 117–133. https://brill.com/view/journals/kjic/6/2/article-p117_2.xml?language=en.
- Maryati. “Kritik Terhadap Paradigma Positivisme Hukum Dan Beberapa Pemikiran Dalam Rangka Membangun Paradigma Hukum Yang Berkeadilan.” *INOVATIF/ Jurnal Ilmu Hukum* 7 No.2 (2014): 76–89. <https://online-journal.unja.ac.id/jimih/article/view/2061>.
- Nasution, Bahder Johan. *Meetode Penelitian Ilmu Hukum*. Edited by Team Mandar Maju. Cet. 2. Bandung: CV. Mandar Maju, 2016.
- Okada, Wataru. “China’s Coast Guard Law Challenges Rule-Based Order.” *The Diplomat*. Washington, D.C., April 2021. Accessed May 29, 2021. <https://thediplomat.com/2021/04/chinas-coast-guard-law-challenges-rule-based-order/>.
- Pedrozo, Raul. “Maritime Police Law of the People’s Republic of China.” *International Legal Studies* 97 (2021): 465–477. Accessed May 27, 2021. <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol97/iss1/24/>.
- Putra, Widodo Dwi. *Kritik Terhadap Paradigma Positivisme Hukum*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2011.
- Sakamoto, Shigeki. “China’s New Coast Guard Law and Implications for Maritime Security in the East and South China Seas.” *The Lawfare Institute in Cooperation with Brookings*. Last modified 2021. Accessed May 27, 2021. <https://www.lawfareblog.com/chinas-new-coast-guard-law-and-implications-maritime-security-east-and-south-china-seas>.
- Samanto, Ahmad Y. *Atlantis Nusantara, Berbagai Temuan Spektakuler Yang Semakin Meyakini Keberadaannya*. Jakarta: Sembilan Cahaya Abadi, 2015.
- Shin, Kawashima. “China’s Worrying New Coast Guard Law.” *The Diplomat*, 2021. Accessed May 29, 2021. <https://thediplomat.com/2021/03/chinas-worrying-new-coast-guard-law/>.
- Suteki, and Galang Taufani. *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori Dan Praktik)*. Cet.2. Depok: PT RajaGrafindo Persada, 2018.
- Zainal Asikin, H, and Amiruddin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Cet. ke-9. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2016.
- Zheng, Anguang. “Integrating the China Coast Guard with the PLA Navy.” In *Grey and White Hulls*, edited by Ian Bowers and Swee Lean Collin Koh, 17–36. Singapore: Springer Nature Singapore Pte Ltd., 2019. <http://doi.org/10.1007/978-981-13-9242-9>.
- China Coast Guard Law*, 2021. Accessed May 26, 2021. <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=china+coast+guard+law>.
- Executive Order No. 475*, 1998. Accessed May 23, 2021. <https://www.officialgazette.gov.ph/1998/03/30/executive-order-no-475-s-1998/>.
- Executive Order No. 477*, 1998. Accessed May 23, 2021. <https://www.officialgazette.gov.ph/1998/04/15/executive-order-no-477-s-1998/>.
- Japan Coast Guard Act No.71*, 2012.
- “Japan Enacts Copyright Control Law to Ban Pirated Manga Downloads.” *Kyodo News*. Last modified 2020. Accessed May 21, 2021. <https://english.kyodonews.net/news/2020/06/33f524714d35-japan-enacts-copyright-control-law-to-ban-pirated-manga-downloads.html>.
- “Japanese Laws and Regulations for Maritime Safety and Security Policy Program (Tentative

- Translation).” *The Nippon Foundation*. Accessed May 18, 2021.
<https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=Japanese+Laws+and+Regulations+for+Maritime+Safety+and+Security+Policy+Program%28Tentative+Translation%29>.
- “Namria Discovers 400 to 500 New Islands in PHL Archipelago.” *GMA News*. Last modified 2016. Accessed May 22, 2021.
<https://www.gmanetwork.com/news/news/nation/555068/namria-discovers-400-to-500-new-islands-in-phl-archipelago/story/>.
- Outline of the Draft Anti-Piracy Measures Law (Law on Punishment of and Measures against Acts of Piracy)*, 2020. Accessed May 21, 2021.
<https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=the+Japanese+Counterpiracy+Act%29>.
- P.D. No. 600*, 1974. Accessed May 24, 2021.
https://lawphil.net/statutes/presdecs/pd1974/pd_600_1974.html.
- P.D. No. 601*, 1974. Accessed May 24, 2021.
https://lawphil.net/statutes/presdecs/pd1974/pd_601_1974.html.
- P.D. No. 602*, 1974. Accessed May 24, 2021.
https://lawphil.net/statutes/presdecs/pd1974/pd_602_1974.html.
- “Philippine Army.” Last modified 2011. Accessed May 25, 2021.
https://kalasagnglahi.angelfire.com/main_pcg.html.
- “Philippine Population Density (Based on the 2015 Census of Population) | Philippine Statistics Authority.” *Republic of the Philippines The Philippine Statistics Authority*. Last modified 2016. Accessed May 22, 2021. <https://psa.gov.ph/content/philippine-population-density-based-2015-census-population>.
- Philippines Coast Guard Law No. 9993*, 2009. Accessed May 22, 2021.
https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2010/ra_9993_2010.html.
- Presidential Decree No. 979*, 1976. Accessed May 24, 2021.
<https://coastguard.gov.ph/index.php/related-links/29-auxiliary-menu/related-laws/191-presidential-decree-no-979>.
- “Sea Around Us | Fisheries, Ecosystems and Biodiversity.” *Sea Around Us*. Last modified 2016. Accessed May 22, 2021. <http://www.seaaroundus.org/data/#/eez/608?chart=catch-chart&dimension=taxon&measure=tonnage&limit=10>.
- “Total Coastline Coverage by Country.” Last modified 2021. Accessed May 22, 2021.
<https://www.globalfirepower.com/coastline-coverage.php>.