

**REKONSTRUKSI REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK
PEGAWAI NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT
DALAM PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL YANG
BERBASIS NILAI KEADILAN**

DISERTASI

Untuk memperoleh gelar Doktor dalam Bidang Ilmu Hukum
Pada Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)

DISUSUN OLEH

WOLLY

NIM: 10302100184



**PROGRAM DOKTOR ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2024**

**REKONSTRUKSI REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK PEGAWAI
NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT DALAM PENANGANAN
KECELAKAAN KAPAL YANG BERBASIS NILAI KEADILAN**

Oleh

WOLLY

NIM. 10302100184

DISERTASI

Untuk Memenuhi salah satu syarat ujian

Guna memperoleh gelar Doktor dalam ilmu hukum ini.

Telah disetujui oleh Promotor dan Co Promotor pada tanggal

Seperti tertera dibawah ini

Semarang, 22 Mei 2024

PROMOTOR

CO PROMOTOR I

Prof. Dr. H. Gunarto S.H.,S.E., Akt., M.Hum
NIDN. 605036205

Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun,S.H.,M.Hum
NIDN. 0621057002



Mengetahui
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Islam Sultan Agung

Dr. H. Jawade Hafidz., S.H., M.H.
NIDN : 0620046701

PERNYATAAN ORIGINALITAS PENELITIAN

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, disertasi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik Doktor baik Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang (UNISSULA) maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain selain Tim Promotor dan masukan dari Tim Penelaah.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar Pustaka
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan atau ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku pada perguruan tinggi ini.

Semarang, Mei 2024

Yang Membuat Pernyataan



WOLLY

NIM : 10302100184

ABSTRAK

Sebagai Negara kedua dengan garis pantai terpanjang di dunia, transportasi laut memiliki peran yang sangat strategis dan penting bagi Indonesia. Penanganan tindak pidana bidang pelayaran, kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan diatur dalam Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, namun ketentuan PPNS yang berada di bawah pengawasan polisi merasa ada tekanan yang dapat menyelaraskan temuan mereka yang bisa mengarah pada penyidikan yang bias. Ini dapat mengurangi kemampuan PPNS untuk bertindak secara independen dan objektif.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan menemukan regulasi kewenangan PPNS perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal belum berbasis nilai keadilan. Untuk menganalisis dan menemukan kelemahan-kelemahan regulasi kewenangan PPNS perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal saat ini. Dan untuk menemukan rekonstruksi regulasi kewenangan PPNS perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal yang berbasis nilai keadilan.

Penelitian ini juga menggunakan pendekatan *socio-legal research*. Jenis data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Selain itu juga menggunakan dokumen perbandingan hukum negara lain (*comparative approach*). Kerangka Teori yang digunakan yaitu teori keadilan Pancasila, teori sistem hukum, dan teori penegakan hukum.

Hasil penelitian menemukan bahwa: (1) regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia, seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, belum sepenuhnya berbasis nilai keadilan karena struktur koordinasi dan pengawasan PPNS oleh penyidik polisi berpotensi menimbulkan konflik kepentingan dan ketidaknetralan, yang mengancam independensi dan objektivitas penyidikan. Dan penyidik polisi menghadapi keterbatasan dalam keahlian khusus yang diperlukan untuk menyelidiki kecelakaan maritim secara mendalam. (2) Regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal saat ini, menunjukkan beberapa kelemahan yaitu Pertama, kelemahan pada substansi hukum yang mengatur PPNS Perhubungan Laut dalam menjalankan tugasnya berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi, yang dapat menimbulkan masalah dalam hal independensi penyidikan, serta tidak menegaskan standar kualifikasi keahlian khusus kemaritiman yang harus dimiliki oleh penyidik. Kedua, kelemahan pada struktur hukum pada koordinasi dan pengawasan, dimana PPNS harus berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi, yang berpotensi menimbulkan konflik kepentingan dan mengurangi independensi dan objektivitas penyidikan. Ketiga, kelemahan pada budaya hukum yaitu kurangnya kesadaran dan pemahaman mendalam tentang hukum dan prosedur maritim, baik di kalangan penyidik maupun masyarakat umum, termasuk pemahaman tentang peraturan keselamatan kapal, standar operasional, dan tanggung jawab hukum dalam kasus kecelakaan kapal. (3) Rekonstruksi regulasi kewenangan PPNS Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal untuk berbasis nilai keadilan yaitu perlu ada keseimbangan dan kesamaan kewenangan antara PPNS dan penyidik polisi dalam penanganan kasus kecelakaan kapal, terutama peningkatan peran PPNS yang sesuai kualifikasi keahlian khusus bidang kemaritiman. Oleh karena itu, perlu adanya rekonstruksi Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran agar berbasis nilai keadilan.

Disarankan kepada Pemerintah dan DPR untuk merevisi dan memperbarui regulasi yang mengatur kewenangan PPNS Perhubungan Laut. Kepada PPNS agar terus mengembangkan pengetahuan mereka dalam bidang maritim. Kepada Masyarakat untuk aktif mengikuti perkembangan dalam regulasi dan praktik penyidikan kecelakaan kapal.

Kata Kunci: Rekonstruksi, Kewenangan PPNS, Kecelakaan Kapal, Keadilan

ABSTRACT

As the second country with the longest coastline in the world, sea transportation has a very strategic and important role for Indonesia. Handling shipping crimes, the authority of the Civil Servant Investigator (PPNS) of transportation is regulated in Article 282 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, but the provisions of PPNS who are under police supervision feel that there is pressure to harmonize their findings that can lead to biased investigations. This can reduce the ability of PPNS to act independently and objectively.

This study aims to analyze and find that the regulation of the authority of Civil Servant Investigators (PPNS) of sea transportation in handling ship accidents has not been based on the value of justice. To analyze and find weaknesses in the regulations of the authority of the Civil Servant Investigator (PPNS) of sea transportation in handling ship accidents at this time. And to find a reconstruction of the regulation of the authority of Civil Servant Investigators (PPNS) of sea transportation in handling ship accidents based on the value of justice.

This research also uses a socio-legal research approach. The types of data used are primary data and secondary data. In addition, it also uses documents comparing laws of other countries (comparative approach). The theoretical framework used is the theory of justice Pancasila, the theory of the legal system, and the theory of law enforcement.

The results of the study found that: (1) the regulation of the authority of Civil Servant Investigators (PPNS) of Sea Transportation in handling ship accidents in Indonesia, as stated in Law Number 17 of 2008, has not been fully based on the value of justice because the coordination and supervision structure of PPNS by police investigators has the potential to cause conflicts of interest and impartiality, which threatens the independence and objectivity of investigations. And police investigators face limitations in the specialized expertise needed to investigate maritime accidents in depth. (2) The current regulation of the authority of Civil Servant Investigators (PPNS) of Sea Transportation in handling ship accidents, shows several weaknesses, namely First, weaknesses in the substance of the law governing PPNS Sea Transportation in carrying out their duties under the coordination and supervision of police investigators, which can cause problems in terms of independence of investigation, and does not affirm the qualification standards of maritime special expertise that must be possessed by investigators. Second, weaknesses in the legal structure of coordination and supervision, where PPNS must be under the coordination and supervision of police investigators, which has the potential to create conflicts of interest and reduce the independence and objectivity of investigations. Third, the weakness of the legal culture is a lack of awareness and in-depth understanding of maritime laws and procedures, both among investigators and the general public, including an understanding of ship safety regulations, operational standards, and legal responsibility in case of accidents ship. (3) Reconstruction of the regulation of the authority of PPNS Sea Transportation in handling ship accidents to be based on the value of justice, namely there needs to be a balance and equality of authority between PPNS and police investigators in handling ship accident cases, especially increasing the role of PPNS in accordance with the qualifications of special expertise in the maritime sector. Therefore, it is necessary to reconstruct Article 282 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping so that it is based on the value of justice.

It is recommended to the Government to revise and update the regulations governing the authority of PPNS Sea Transportation. To PPNS to continue to develop their knowledge in the maritime field. To the public to actively follow developments in the regulations and practices of ship accident investigation.

Keywords: Reconstruction, PPNS Authority, Ship Accident, Justice

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji dan syukur kepada Allah SWT, atas segala karunia-Nya, rahmat dan hidayah-Nya sehingga disertasi ini dapat penulis selesaikan dengan baik dan tepat pada waktunya. Shalawat dan salam penulis sampaikan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah berjuang di jalan Allah.

Selama proses menyelesaikan disertasi yang berjudul “REKONSTRUKSI REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT DALAM PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL YANG BERBASIS NILAI KEADILAN”, banyak pihak yang telah senantiasa membantu penulis dalam penyelesaian karya ilmiah yang menjadi syarat utama mendapatkan gelar Doktor Ilmu Hukum. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum. selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, dan juga selaku Promotor yang selalu mendukung dan memberi semangat bagi penulis.
2. Bapak Dr. Jawade Hafidz, S.H.,M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, beserta seluruh dosen dan staf yang telah memberikan bantuan dan kemudahan kepada

penulis untuk mengikuti Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

3. Ibu Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H.,M.Hum. selaku Ketua Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang dan juga selaku Kopromotor 1 yang selalu mendukung dan memberi semangat bagi penulis.
4. Bapak Prof. Dr. H. Henry Aspan, S.E., S.H., M.A., M.H., M.M. selaku Kopromotor 2 yang memberikan bimbingan, petunjuk, dan mendorong semangat penulis untuk menyelesaikan disertasi ini.
5. Ibu dan Bapak Dosen Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang atas ilmu yang diajarkan dan bimbingan serta arahan yang diberikan selama mengikuti perkuliahan. Semoga segala keikhlasan hati diberikan balasan yang terbaik dari Allah SWT.
6. Segenap Civitas Akademika Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang yang dengan semangat kebersamaannya telah membantu penulis dalam mengikuti perkuliahan dan menyusun disertasi ini.
7. Teman-teman seprofesi, teman-teman seangkatan belajar di Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang dan teman-teman lain yang tidak dapat penulis sebut satu persatu yang secara bergantian atau bersama-sama telah membantu penulis dalam pengumpulan data, dalam berdiskusi dan dalam penyelesaian disertasi ini.

Meskipun dalam penulisan, penyusunan dan penyelesaian disertasi ini penulis telah menggunakan kemampuan secara maksimal, namun penulis menyadari bahwa yang telah dihasilkan belumlah terdapat suatu hasil yang sempurna dan masih terdapat kekurangan dan kelemahan. Hal ini sudah pasti karena keterbatasan penulis, untuk itu dengan kerendahan hati penulis mohon kritik dan saran dari para pembaca demi kesempurnaan disertasi ini dan kemajuan dunia pendidikan.

Penulis berharap semoga disertasi ini memberikan manfaat serta dapat menambah khasanah ilmu pengetahuan hukum dan wawasan pengetahuan di masa sekarang maupun yang akan datang.

Semarang, 29 Mei 2024
Penulis

WOLLY
NIM : 10302100184

DAFTAR ISI

Lembar Pengesahan	i
Pernyataan	ii
Kata Pengantar	iii
Abstrak	iv
Abstract	v
Daftar Isi	vi
Daftar Tabel	viii
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	12
C. Tujuan Penelitian	12
D. Kegunaan Penelitian	13
1. Kegunaan Teoritis.....	13
2. Kegunaan Praktis	14
E. Kerangka Konseptual	15
1. Rekonstruksi	15
2. Regulasi	16
3. Kewenangan	16
4. Penyidik	16
5. PPNS.....	16
6. Kecelakaan Kapal	17
7. Keadilan.....	17
F. Kerangka Teoretik	17
1. Teori Keadilan	25
2. Teori Sistem Hukum	29
3. Teori Penegakan Hukum	31
G. Kerangka Pemikiran	36
H. Metode Penelitian	37
1. Paradigma Penelitian	37
2. Jenis Penelitian	40
3. Pendekatan Penelitian	40
4. Sumber Data	41
5. Teknik Pengumpulan Data	43
6. Metode Analisis Data	45
I. Orisinalitas Penelitian	46
J. Sistematika Penulisan.....	49
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	51
A. Kewenangan Kementerian Perhubungan Indonesia	51
B. Tindakan dalam Proses Penyidikan	68
C. Tinjauan Umum Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS).....	77
D. Tinjauan Umum tentang Pelayaran di Indonesia	80
E. Jenis-Jenis Kecelakaan Kapal di Laut	89
F. Kewenangan Penyidik dalam Perspektif Islam Secara Umum	105

BAB III :REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT DALAM PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL BELUM BERNILAI KEADILAN.....	109
A. Sejarah Terbentuknya Regulasi Kewenangan Perhubungan Laut di Indonesia.....	109
B. Pelaksanaan Penyidikan Kecelakaan Kapal Laut di Indonesia	115
C. Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam Penanganan Kecelakaan Kapal Belum Bernilai Keadilan.....	144
BAB IV :KELEMAHAN REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT DALAM PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL PADA SAAT INI.....	158
A. Kelemahan Substansi Hukum.....	158
B. Kelemahan Struktur Hukum.....	168
C. Kelemahan Budaya Hukum.....	177
BAB V :REKONSTRUKSI REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT DALAM PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL BERBASIS NILAI KEADILAN.....	184
A. Studi Perbandingan Penanganan Kecelakaan Kapal di Berbagai Negara	184
B. Konsep Nilai Keadilan Penanganan Kecelakaan Kapal Dalam Perspektif Hukum Islam.....	201
C. Rekontruksi Nilai-Nilai Keadilan Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut Dalam Menangani Kecelakaan Kapal Menurut Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.....	207
D. Rekonstruksi Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut Dalam Menangani Kecelakaan Kapal yang Berbasis Nilai Keadilan.....	238
BAB VI : PENUTUP.....	248
A. Kesimpulan	248
B. Saran.....	250
C. Implikasi Kajian Disertasi	251

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Negara kepulauan terbesar di dunia adalah Indonesia. Dengan 17.499 pulau dan garis pantai sepanjang 81.000 km, laut merupakan dua pertiga dari luas daratan Indonesia. Berkat garis pantai sepanjang 54.716 km, Indonesia kini menjadi negara kedua dengan garis pantai terpanjang di dunia.¹ Melihat keadaan geografis tersebut, transportasi laut memiliki peran yang sangat strategis dan penting bagi Indonesia, tidak hanya dari segi ekonomi, tetapi juga dari segi ideologi, politik, sosial, dan budaya, serta dari segi pertahanan dan keamanan.

Dari sisi ekonomi, industri transportasi laut turut mendukung kelancaran kegiatan ekonomi dengan menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya. Selain itu, industri maritim berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi di daerah tertinggal dan berfungsi untuk membantu perekonomian daerah berkembang.

Dari segi ideologi dan politik, industri angkutan laut berkontribusi dalam menjaga persatuan dan kesatuan negara dan keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), serta berperan sebagai alat untuk memajukan terwujudnya kontrol pemerintah atas seluruh bangsa. Sementara itu, industri angkutan laut berkontribusi terhadap kesejahteraan sosial budaya masyarakat dengan menawarkan fitur-fitur yang mudah diakses yang membina hubungan antara penduduk satu pulau dengan penduduk pulau lain.

¹ Surat Keputusan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia. Nomor: SKEP-068/KALAKHAR/BAKORKAMLA/XI/2010.

Meskipun merupakan negara kepulauan, Indonesia seharusnya sangat bergantung pada perjalanan maritim. Menurunnya peran armada pelayaran nasional dalam pengangkutan kargo, terbatasnya infrastruktur dan fasilitas bongkar muat yang menambah beban pengguna jasa angkutan laut, tingginya biaya penggunaan angkutan laut, dan tingkat kecukupan fasilitas keselamatan pelayaran yang tidak memenuhi standar adalah beberapa tantangan yang dihadapi Indonesia dalam mewujudkan laut sebagai moda transportasi utama.

Saat ini angkutan barang mendominasi angkutan laut di Indonesia. Batubara, minyak kelapa sawit, gas, dan angkutan peti kemas bersama-sama menyumbang hingga 80% dari semua lalu lintas laut. Sementara itu, karena tidak diprioritaskan oleh pemerintah, pelayaran tradisional dan angkutan penumpang lebih sering ditinggalkan. Saat ini, pemerintah memiliki kebijakan untuk mendorong penerbangan murah sebagai sarana pengangkutan penumpang melalui jalur udara.²

Perairan Indonesia harus dijaga, dipelihara, dan dilindungi sebagai satu kesatuan wilayah dengan ruang darat dan udara di atasnya guna menjaga eksistensi Negara Indonesia sebagai negara kepulauan yang utuh dan menyeluruh. Penegakan hukum di laut dan di laut Indonesia harus dilaksanakan untuk menjaga kepentingan Indonesia dan memelihara lingkungan yang aman di sana. Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum.

² <http://lautindonesia.com/transportasi-laut-urat-nadi-pembangunan-negara-kepulauan>, diakses tanggal 21 Maret 2023

Dalam konteks ini, negara yang menjunjung tinggi hukum dan menjamin warganya memperoleh keadilan disebut negara hukum. Agar warga negara bahagia dalam hidup mereka, harus ada keadilan, dan karena moralitas adalah fondasi keadilan, penting untuk menanamkan moralitas pada semua orang agar mereka berperilaku moral dan bertanggung jawab sebagai anggota masyarakat.³

Sebagaimana disyaratkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelayaran merupakan salah satu komponen infrastruktur transportasi laut dan merupakan cara yang sangat penting untuk memajukan tujuan persatuan dan kesatuan bangsa. Pelayaran memiliki potensi yang cukup besar untuk berkembang dan berperan baik secara domestik maupun internasional karena dapat menghubungkan dan menjangkau satu lokasi ke lokasi lain melalui lautan. dalam rangka membantu dan mendorong pertumbuhan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat sesuai dengan amanat Pancasila dan Undang- Undang Dasar 1945.

Namun, sistem keselamatan dan keamanan merupakan unsur krusial yang harus diperhatikan dan dijadikan dasar dan tolak ukur pengambilan keputusan dalam menentukan layak atau tidaknya seseorang melakukan pelayaran, baik dalam hal fasilitas berupa kapal. dan infrastruktur seperti sistem navigasi serta sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya. Pelabuhan harus dilengkapi dengan fitur keselamatan dan keamanan untuk menjalankan tugas dan aktivitasnya guna melindungi kapal, kargo, fasilitas pelayanan, dan infrastruktur penting yang ditempatkan, dipelihara, dan digunakan di pelabuhan.

³ Nunung Mahmudah, *Illegal Fishing Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2015, hal. 9-10.

Pengamanan pelayaran di Indonesia menjadi tanggung jawab Satuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), atau *Indonesia Sea and Coast Guard*, sebuah Direktorat di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Tugas KPLP sebagai pengawal dan penegak hukum dan peraturan di laut dan sepanjang pantai sangat penting untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran di laut Indonesia. Ketentuan Pasal 276 terkait Pelayaran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mewajibkan dibentuknya KPLP yang bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri. Menurut Pasal 276 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, KPLP harus dibentuk.

Menurut Pasal 279 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, KPLP dalam menjalankan kewajibannya dibantu oleh infrastruktur berupa kapal negara. Merupakan tanggung jawab KPLP untuk mengembangkan dan mempraktekkan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria, dan prosedur serta saran teknis, evaluasi, dan pelaporan di bidang patroli keamanan, pengawasan keselamatan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), pelayaran yang tertib, manajemen bencana, pekerjaan bawah air, dan infrastruktur penjaga laut dan pantai.

Oleh karena itu, pemerintah perlu melakukan tata kelola keamanan maritim, langkah yang perlu diambil berkaitan langsung dengan penyediaan kerangka hukum yang memadai secara spesifik dan pengelolaan ulang aspek kelembagaan yang tumpang tindih di dalam tata kelola keamanan maritim.

Penegakan hukum diperlukan untuk mewujudkan negara Indonesia sebagai negara hukum. Dalam rangka mendorong keberhasilan pelayaran secara terkendali dan sejalan dengan prinsip-prinsip pengelolaan pelayaran sehingga pelayaran dapat berjalan lebih efisien dan berkelanjutan, maka penerapan penegakan hukum di bidang pelayaran menjadi sangat penting dan strategis. Untuk mengontrol kedudukan dan wewenang penyidik, penuntut umum, dan hakim dalam setiap pemeriksaan yang mengarah pada penyelesaian tindak pidana pelayaran, diperlukan hukum materil yang efektif dan penegakan hukum formil.

Tindakan penyidikan merupakan langkah awal dalam proses peradilan pidana karena di sinilah akan dikumpulkan bukti-bukti tentang terjadinya suatu peristiwa pidana. Bukti ini sangat penting bagi penuntutan untuk mencapai tingkat kepastian hukum yang sesuai. Apalagi diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (selanjutnya disingkat KUHAP). Penyidikan dijelaskan dalam Pasal 1 Angka 2 KUHAP yang berbunyi sebagai berikut: “Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.”

Penyidikan dilakukan oleh penyidik sebagaimana yang, dimaksud dengan penyidik telah disebutkan dalam Pasal 6 ayat (1) KUHAP, berbunyi sebagai berikut: “Penyidik adalah:

- 1) Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia (POLRI)

- 2) Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) tertentu yang diberi wewenang khususnya oleh undang-undang.”

Pasal 6 ayat (1) di atas memberikan pengertian yang jelas tentang siapa saja yang dapat menjadi penyidik tindak pidana. Penyidik tindak pidana terdiri atas dua komponen, yang perbedaan antara keduanya terletak pada kewenangan masing-masing sebagaimana diatur dalam undang-undang.⁴ Pada tindak pidana khusus terdapat pengaturan tersendiri dimana terdapat unsur penyidik lain yang memiliki wewenang melaksanakan penyidikan. Pada tindak pidana khusus bidang pelayaran, hal ini diatur dalam Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pasal 282 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi sebagai berikut:

- (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. Setiap penyidik dalam hal melakukan tugas penyidikan diberikan kewenangan tersendiri.

Kewenangan penyidik diatur dalam Pasal 7 ayat (1) KUHAP. Pasal 7 ayat

- (1) KUHAP sebagai berikut: “Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a karena kewajibannya mempunyai wewenang”:

1. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana.

⁴ Hartono, *Penyidikan dan Penegakan Hukum Pidana melalui Pendekatan Hukum Progresif*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hal. 36

2. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian.
3. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka.
4. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan.
5. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat.
6. Mengambil sidik jari dan memotret seorang.
7. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi.
8. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara.
9. Mengadakan penghentian penyidikan.
10. Mengadakan tindakan lain yang menurut hukum bertanggung jawab.

Sedangkan untuk tindak pidana pelayaran, 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. Wewenang penyidik pegawai negeri sipil ini diatur dalam Pasal 283 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008

Tentang Pelayaran:

- (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.

Kejahatan yang terjadi dalam konteks pelayaran disebut kejahatan pelayaran. KUHP mengatur tindak pidana pelayaran dalam dua bab tersendiri: Buku II KUHP tentang Tindak Pidana, bab XXIX tentang Tindak Pidana Pelayaran, dimulai dengan Pasal 438 dan diakhiri dengan Pasal 479; dan Buku III KUHP tentang Pelanggaran, bab IX tentang Pelanggaran Pelayaran, dimulai dengan Pasal 560 dan diakhiri dengan Pasal 569. Tindak pidana yang berkaitan dengan pelayaran juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Meskipun pengaturan mengenai pelayaran telah diatur secara jelas dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tetap saja masih banyak terjadi tindak pidana pelayaran di Indonesia. Di tingkat nasional, salah satunya yaitu kasus tubrukan kapal MT Sele dengan MT Elixir yang terjadi di sebelah barat Pulau Payung, pada tanggal 13 Desember 2001 Pukul 02.05 WIB. Kapal tanker MT Selle milik Pertamina yang berbobot 30.000 ton saat itu sedang berlayar menuju pelabuhan muat Ship to Ship Transfer (STS), Teluk Semangka, Lampung, setelah membongkar muatan di pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Tubrukan terjadi akibat kelalaian Nahkoda beserta awak kapal MT Elixir yang tidak memberikan jawaban komunikasi radio atas peringatan yang diberikan oleh Mualim II (Perwira Jaga) Kapal MT Sele. Akibat kelalaiannya nahkoda kapal MT Elixir bernama Zulhefi dan Mualim II Efendi Sudjono dinyatakan melanggar Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Setelah terjadi tubrukan, Kapal MT Elixir tidak melapor ke Instansi yang berwenang di Indonesia, yaitu Syahbandar Kepulauan Seribu, karena kapal MT Elixir segera meninggalkan perairan Indonesia menuju Singapura untuk memperbaiki kapalnya, hal ini juga melanggar ketentuan Pasal 330 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kasus yang terkait dengan tindak pidana pelayaran yang terjadi di wilayah hukum Kepolisian Perairan Daerah Sumatera Barat adalah tindak pidana pelayaran yang dilakukan oleh Rafael alias Kerong. Rafael alias Kerong pada hari Jumat tanggal 17 April 2015 pada pukul 06.00 WIB, di Perairan Teluk Bungus pada posisi koordinat $01^{\circ}03'400''S$ $-100^{\circ}23'965''T$, telah bertindak sebagai

Nahkoda kapal KM. Tiga Pangeran Mandiri yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan tidak ada Sertifikat dan Surat Kapal nya sebagaimana yang dipersyaratkan dalam Ketentuan Pasal 117 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Saat menahkodai kapal KM.Tiga Pangeran Mandiri tersebut, Rafael alias Kerong membawa atau memuat tanki berisi bahan bakar (bensin) lebih kurang 14 ton milik saksi Roni yang akandibawa ke Kepulauan Mentawai, sehingga Rafael alias Kerong juga diancapi dalam Pasal 302 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perhubungan Laut Melakukan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal (Studi Penelitian Kantor Pelabuhan Batam) Peraturan khusus (*Lex specialis*) tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bertentangan dengan KUHP sebagai aturan umum (*Lex generalis*), yang berarti jika Pasal 3 KUHP berbunyi sebagai berikut: “Ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang diluar wilayah Indonesia melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air (kapal atau perahu Indonesia) atau pesawat udara Indonesia”.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang perhubungan wajib bekerjasama dengan penyidik Polri dalam menjalankan tugas sesuai dengan kewenangannya. Peraturan Kapolri Nomor 6

Tahun 2010 tentang Manajemen Penyidikan Penyidik Pegawai Negeri Sipil diterbitkan untuk mengatur kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil. Dengan demikian Penyidik Pegawai Negeri Sipil adalah pejabat Pegawai Negeri Sipil yang dipilih dan diberi wewenang untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana tertentu yang termasuk dalam lingkup peraturan perundang-undangan yang menjadi landasan hukum. Akibatnya, beberapa instansi atau instansi pemerintah memiliki Penyidik Pegawai Negeri Sipil sendiri. Penyidik Pegawai Negeri Sipil diawasi dalam pekerjaannya dan wajib bekerja sama dengan Penyidik Polri.

Adanya tantangan dalam menjalankan kewenangan penyidik kecelakaan kapal oleh penyidik pegawai negeri sipil dimana pihak kepolisian (Kepolisian Air dan Udara) juga melakukan penyidikan dalam situasi kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya seseorang. Selain itu, batas waktu penahanan berdasarkan Pasal 19 ayat (1) KUHAP ditetapkan tidak lebih dari satu hari pada saat melakukan penyidikan di daerah terpencil atau sulit dijangkau tempat penangkapan akan dilakukan (1 x 24 jam).

Seharusnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur mengenai peranan dan fungsi PPNS yang mempertegas tanggung jawab para Adpel/Kanpel (Syahbandar) terkait kasus kecelakaan kapal dalam pemeriksaan kecelakaan yang dibuat oleh nakhoda kapal kemudian dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAP) disampaikan ke Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Apabila di dalam kasus kecelakaan kapal ini ada yang mati atau hilangnya seseorang maka Syahbandar melaporkan ke POLRI untuk melakukan proses lebih lanjut atau dilaksanakan oleh Penyidik Pegawai

Negeri Sipil dalam menyidikan namun hal ini dibawah komando POLRI untuk diteruskan ke Pengadilan Negeri.

Berdasarkan permasalahan di atas penulis tertarik untuk menjadikannya sebuah karya ilmiah berbentuk disertasi dengan judul “Rekonstruksi Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut Dalam Penanganan Kecelakaan Kapal Yang Berbasis Nilai Keadilan”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka permasalahan yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Mengapa regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal belum berbasis nilai keadilan?
2. Bagaimana kelemahan-kelemahan regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal saat ini?
3. Bagaimana rekonstruksi regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal yang berbasis nilai keadilan?

C. Tujuan Penelitian Disertasi

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka tujuan penelitian yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis dan menemukan regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal belum berbasis nilai keadilan.
2. Mendeskripsikan dan menganalisis kelemahan-kelemahan regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal saat ini.
3. Menganalisis dan menemukan rekonstruksi regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal yang berbasis nilai keadilan.

D. Kegunaan Penelitian

Kegiatan penelitian disertasi ini diharapkan dapat memberi kegunaan baik secara teoretis maupun praktis.

1. Kegunaan Teoretis

Secara teoretis penelitian ini diharapkan bermanfaat untuk:

- a. Penelitian ini akan berkontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang hukum perhubungan laut dan keadilan. Melalui analisis dan rekonstruksi regulasi kewenangan PPNS, penelitian ini akan memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang aspek hukum yang relevan dalam penanganan kecelakaan kapal.
- b. Penelitian ini akan menyumbang pada peningkatan literatur akademis terkait hukum perhubungan laut dan keadilan. Laporan penelitian, temuan, dan kesimpulan dapat dipublikasikan dalam jurnal-jurnal ilmiah, buku, atau

platform lainnya, sehingga dapat diakses oleh akademisi dan pemerhati bidang hukum terkait.

- c. Penelitian ini akan memperdalam pemahaman tentang konsep nilai keadilan dan bagaimana nilai-nilai ini dapat diaplikasikan dalam konteks hukum perhubungan laut dan penanganan kecelakaan kapal. Ini dapat membuka jalan untuk penelitian lebih lanjut tentang etika hukum dan relevansinya dalam proses hukum.
- d. Melalui rekonstruksi regulasi kewenangan PPNS, penelitian ini akan memberikan gambaran yang lebih jelas tentang batasan, tanggung jawab, dan wewenang PPNS dalam penanganan kecelakaan kapal di perairan laut.

2. Kegunaan Praktis

- a. Hasil penelitian dapat memberikan rekomendasi konkret untuk perubahan atau penyempurnaan regulasi terkait kewenangan PPNS dalam penanganan kecelakaan kapal. Rekomendasi ini dapat digunakan oleh pihak berwenang untuk memperbarui peraturan yang ada guna meningkatkan efektivitas dan efisiensi proses hukum.
- b. Dengan memperkuat regulasi kewenangan PPNS berdasarkan nilai keadilan, penanganan kecelakaan kapal di perairan laut dapat menjadi lebih efektif dan efisien. Ini dapat berdampak pada keselamatan pelayaran, perlindungan hak-hak korban dan pihak terlibat, serta penerapan hukum yang adil dan tepat.
- c. Penelitian ini dapat memberikan pedoman bagi PPNS dan praktisi hukum lainnya dalam melaksanakan tugas dan kewenangannya dalam penanganan

kecelakaan kapal. Dengan mempertimbangkan nilai-nilai keadilan, mereka dapat mengambil keputusan yang lebih bijaksana dan berkeadilan.

- d. Hasil penelitian ini juga dapat dijadikan acuan oleh pihak berwenang untuk mengembangkan kebijakan publik yang lebih baik terkait penanganan kecelakaan kapal. Kebijakan yang didasarkan pada pemahaman mendalam tentang kewenangan PPNS dan nilai keadilan dapat lebih mampu menangani tantangan dan kompleksitas situasi kecelakaan kapal.

E. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah suatu uraian dan visualisasi tentang hubungan atau kaitan antara konsep-konsep atau variabel-variabel yang akan diamati atau diukur melalui penelitian yang akan dilakukan. Adapaun kerangka konseptual yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Rekonstruksi adalah proses atau tindakan untuk membangun kembali, memperbaiki, atau mengembalikan sesuatu ke bentuk atau keadaan semula. Istilah ini sering digunakan dalam berbagai konteks, seperti ilmu sosial, sejarah, arkeologi, hukum, dan ilmu lainnya. Dalam konteks hukum, rekonstruksi dapat merujuk pada penafsiran atau pemahaman ulang terhadap undang-undang, regulasi, atau keputusan pengadilan untuk memahami inti dari hukum yang berlaku dan menggambarkan kembali maksud awal atau tujuan hukum tersebut.⁵

⁵ Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Citra Umbara, Bandung, 2018

2. Regulasi adalah serangkaian aturan, peraturan, atau kebijakan yang ditetapkan oleh pihak berwenang (biasanya oleh pemerintah atau lembaga otoritas) untuk mengendalikan atau mengatur suatu aktivitas, industri, atau sektor tertentu dalam masyarakat.⁶
3. Kewenangan mengacu pada hak atau wewenang yang dimiliki oleh seseorang, kelompok, atau lembaga untuk melakukan suatu tindakan atau mengambil keputusan dalam kerangka hukum atau peraturan yang berlaku. Kewenangan dapat bersifat formal, yaitu yang secara resmi diberikan oleh undang-undang atau peraturan, atau informal, yaitu yang diberikan oleh norma-norma sosial atau kepercayaan masyarakat. Kewenangan memberikan otoritas dan tanggung jawab kepada individu atau pihak untuk menjalankan tugas, mengambil keputusan, atau melakukan tindakan tertentu sesuai dengan lingkup dan batasan yang telah ditetapkan.⁷
4. Penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.⁸
5. PPNS adalah pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang berdasarkan peraturan perundang-undangan ditunjuk selaku penyidik dan mempunyai wewenang untuk melakukan penyidikan tindak pidana dalam lingkup undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing.⁹

⁶ *Ibid.*,

⁷ *Ibid.*,

⁸ Pasal 1 angka 1 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

⁹ *Ibid.*,

6. Kecelakaan Kapal adalah kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, terbakar, tubrukan dan kandas.¹⁰
7. Keadilan adalah prinsip moral dan hukum yang menuntut kesetaraan, kebenaran, dan perlakuan yang adil terhadap semua individu tanpa diskriminasi. Ini berarti memberikan hak dan kewajiban yang setara kepada setiap orang, memperlakukan orang dengan cara yang pantas dan sesuai dengan norma-norma etika, dan menghormati hak asasi manusia setiap individu tanpa pandang bulu. Keadilan mendasari sistem hukum dan etika, serta menjadi fondasi bagi tindakan dan keputusan yang adil dalam masyarakat.¹¹

F. Kerangka Teoretik

Kerangka teori adalah gagasan yang pada dasarnya merupakan abstraksi dari kesimpulan pemikiran, atau kerangka dan referensi yang terutama mencoba membuat penilaian tentang dimensi. Karena teori dan tugas pengumpulan, pemrosesan, analisis, dan produksi data memiliki hubungan timbal balik yang erat, pertimbangan teoretis selalu ada dalam penelitian.

Teori adalah sekelompok ide, anggapan, dan generalisasi yang digunakan untuk menjelaskan gejala atau fenomena tertentu. Sebuah teori terdiri dari sejumlah elemen yang saling berhubungan, seperti variabel, definisi, dan proposisi, yang bersama-sama memberikan perspektif fenomena yang sistematis

¹⁰ Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2010, hal. 67

¹¹ Andi Hamzah, *Op.cit*, hal. 672

dengan mengidentifikasi hubungan antara variabel dan berfungsi untuk menjelaskan sifat fenomena.

Untuk menunjukkan struktur pemikiran yang sistematis, logis (rasional), empiris (realitas), serta simbolik, sebuah teori harus dicocokkan dengan fakta yang mengungkapkan kepalsuan untuk menjelaskan atau menjelaskan mengapa gejala atau proses tertentu terjadi.¹²

Secara umum, teori adalah kumpulan ide-ide abstrak yang menunjukkan bagaimana mereka berhubungan satu sama lain dan membantu dalam pemahaman realitas. Salah satu ide mendasar dalam penelitian sosial adalah teori. Teori secara khusus merupakan kumpulan ide, asumsi, definisi, dan klaim yang bertujuan untuk menjelaskan hubungan sistematis antara fenomena dengan menggambarkan hubungan sebab akibat yang ada. Dalam konteks ilmu pengetahuan, teori pada dasarnya adalah hipotesis yang telah dibuktikan kebenarannya dengan bukti-bukti yang ada, dan yang juga predikatif. Tanpa mengurangi nilai keyakinan, definisi ini mengecualikan beberapa keyakinan dari kategori teori. Sebuah hipotesis harus dapat diuji untuk memenuhi syarat sebagai satu; jika tidak, itu bukan teori. Pada hakekatnya, teori adalah hubungan antara dua atau lebih fakta atau susunan data tertentu. Fakta ini adalah sesuatu yang dapat dilihat dan, dalam banyak kasus, diverifikasi secara empiris. Hubungan antara dua variabel atau lebih yang telah terbukti kebenarannya disebut sebagai teori. Variabel adalah ciri-ciri individu,

¹² Otje Salman dan anton F Susanto, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpul dan Membuka Kembali*, Refika Aditama Press, Jakarta, 2014, hal. 21

benda, atau situasi yang memiliki berbagai nilai, seperti umur, jenis kelamin, dan lain sebagainya.¹³

Beberapa karya sastra menunjukkan bagaimana teori, yang berasal dari istilah Yunani *thea*, selalu menggunakan kerangka berpikir sistematis, logis (rasional), empiris (berdasarkan realitas), dan simbolik untuk menjelaskan suatu fenomena. Penemuan suatu teori didasarkan pada hasil penyelidikan dan pengujian yang berulang-ulang untuk menetapkan suatu hipotesis dan melahirkan suatu teori. Teori, sebagai produk pikiran manusia, pasti tidak datang begitu saja. Dalam kehidupan sehari-hari, teori sering disamakan dengan praktik yang sudah ada atau dengan kenyataan. Kontradiksi, teori tampak sebagai entitas yang berbeda dengan fakta. Teori tidak selalu sama dengan fakta yang terjadi dalam kenyataan, atau *das sollen* dan *das sein* tidak sama. Oleh karena itu, jangan heran jika saat ini banyak penelitian hukum, terutama yang mencoba mengkaji kebenaran teori dengan menggunakan data yang sebenarnya.

Sebuah teori harus diuji dalam bidang ilmu sosial yang sangat dinamis. Ketika hubungan manusia menjadi lebih rumit, ada kemungkinan kepercayaan sebelumnya tidak selalu benar. Akibatnya, hipotesis baru yang bertentangan dengan pandangan sebelumnya mulai muncul. Dan inilah mengapa sangat penting untuk menggunakan dan memilih teori yang tepat saat melakukan penelitian. Secara umum istilah teori dalam ilmu sosial mengandung beberapa pengertian sebagai berikut:

1. Teori adalah abstraksi dari realitas.

¹³ Bagong Suyanto dan Sutinah, *Metode Penelitian Sosial*. Berbagai Pendekatan Alternatif. Kencana, Jakarta, 2015, hal. 21

2. Teori terdiri dari sekumpulan prinsip-prinsip dan definisi-definisi yang secara konseptual mengorganisasikan aspek-aspek dunia empiris secara sistematis.
3. Teori terdiri dari teorema-teorema yakni generalisasi yang diterima/terbukti secara empiris.¹⁴

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa teori pada dasarnya merupakan “konseptualisasi atau penjelasan logis dan empiris tentang suatu fenomena”. Teori memiliki dua ciri umum:

1. Semua teori adalah “abstraksi” tentang suatu hal. Dengan demikian teori sifatnya terbatas.
2. Semua teori adalah konstruksi ciptaan individual manusia. Oleh sebab itu sifatnya relatif dalam arti tergantung pada cara pandang si pencipta teori, sifat dan aspek hal yang diamati, serta kondisi-kondisi lain yang mengikat seperti waktu, tempat dan lingkungan sekitarnya.¹⁵

Teori berfungsi sebagai alat untuk klarifikasi masalah, landasan untuk membangun hipotesis, dan panduan untuk membuat instrumen penelitian. Semua peneliti harus dilengkapi dengan teori untuk memperluas perspektif mereka dan menciptakan alat penelitian yang efektif. Peran teori sebagai kerangka kerja untuk belajar sangat signifikan. Teori berfungsi sebagai kerangka kerja yang sangat baik untuk penelitian, terutama untuk menghindari teknik pengumpulan data yang tidak memajukan pemahaman kita tentang dunia. Empirisme (kenyataan) yang

¹⁴ Sulistyono-Basuki, *Metode Penelitian*, Penaku, Jakarta, 2010, hal. 11

¹⁵ *Ibid.*, hal. 11

polos, menurut Suppes merupakan bentuk coretan mental dan ketelanjangan tubuh yang jauh lebih menarik daripada ketelanjangan pikiran.¹⁶

Menurut Suppes (dalam Ibrahim Johnny) ada empat fungsi umum teori.

Fungsi ini juga berlaku bagi teori belajar, yaitu:

- 1) Berguna sebagai kerangka kerja untuk melakukan penelitian.
- 2) Memberikan suatu kerangka kerja bagi pengorganisasian butir-butir informasi tertentu.
- 3) Identifikasi kejadian yang kompleks.
- 4) Reorganisasi pengalaman-pengalaman sebelumnya.¹⁷

Menurut Ibrahim Johnny fungsi teori ada 9 (sembilan) yaitu:

- 1) Mengorganisasikan dan menyimpulkan
Manusia tidak melihat dunia dalam fragmen data. Agar kita tidak mengambil jalan pintas saat mengamati kenyataan. Peristiwa kehidupan perlu diatur dan digabungkan. Harus dimungkinkan untuk mencari dan mengidentifikasi pola dan hubungan. Setelah itu, diringkas dan diatur. Hasil akhirnya adalah teori yang dapat dirujuk atau digunakan sebagai landasan untuk proyek penelitian di masa depan.
- 2) Memfokuskan
Teori pada dasarnya hanya menjelaskan tentang suatu hal bukan banyak hal. Untuk itu aspek-aspek dari suatu objek harus jelas fokusnya.
- 3) Menjelaskan

¹⁶ Ibrahim Johnny. *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Malang, 2018. hal. 22

¹⁷ *Ibid.* hal. 22

Fenomena pengamatan harus dapat dijelaskan dengan teori. Penjelasan ini dapat digunakan untuk menafsirkan fenomena tertentu serta memahami pola dan korelasi. Atau, dengan kata lain, teori berfungsi sebagai titik kompas untuk membaca, menguraikan, dan memahami kerumitan hubungan manusia.

4) Mengamati

Selain menguraikan apa yang harus diamati, teori juga menawarkan pedoman bagaimana melakukannya. Ahli teori yang bersangkutan memberikan gambaran yang paling akurat tentang apa yang dimaksudkan oleh suatu pengertian tertentu, terutama untuk teori-teori yang memberikan definisi operasional. Untuk melihat seluk beluk yang ditentukan oleh teori tersebut, kita dipandu oleh petunjuknya.

5) Membuat prediksi

Fungsi prediksi ini dengan berdasarkan data dan hasil pengamatan maka harus dapat dibuat suatu perkiraan tentang keadaan yang bakal terjadi apabila hal-hal yang digambarkan oleh teori juga tercermin dalam kehidupan di masa sekarang.

6) *Heuristik* (membantu proses penemuan)

Suatu teori yang baik melahirkan penelitian. Teori yang diciptakan harus dapat merangsang timbulnya upaya penelitian selanjutnya

7) Mengkomunikasikan pengetahuan

Teori harus dipublikasikan, didiskusikan, dan terbuka terhadap kritikan-kritikan. Sehingga penyempurnaan teori akan dapat dilakukan.

8) Kontrol/mengawasi

Fungsi ini timbul dari persoalan-persoalan nilai, di dalam mana teoretikus berusaha untuk menilai keefektifan dan kepatutan perilaku tertentu. Teori dapat berfungsi sebagai sarana pengendali atau pengontrol tingkah laku kehidupan manusia.

9) Generatif

Fungsi ini terutama sekali menonjol dikalangan pendukung aliran interpretif dan teori kritis. Menurut mereka, teori juga berfungsi sebagai sarana perubahan sosial dan kultural, serta sarana untuk menciptakan pola dan cara kehidupan yang baru.¹⁸

Manfaat Teori adalah :

- 1) Menjelaskan, memahami, memprediksi dan perubahan sosial.
- 2) Membantu kita menemukan jawaban pertanyaan mengapa dan bagaimana mengenai pengalaman-pengalaman komunikasi kita.
- 3) Suatu teori atau beberapa teori merupakan ikhtisar daripada hal-hal yang telah diketahui serta diuji kebenarannya yang menyangkut objek yang dipelajari sosiologi.
- 4) Teori memberikan petunjuk-petunjuk terhadap kekurangan-kekurangan pada seseorang yang memperdalam pengetahuannya di bidang sosiologi.
- 5) Teori berguna untuk lebih mempertajam atau lebih menghususkan fakta yang dipelajari oleh sosiologi. Bahan Ajar Pengantar Sosiologi.

- 6) Suatu teori akan sangat berguna dalam mengembangkan sistem klasifikasi fakta, membina struktur konsep-konsep serta memperkembangkan definisi-definisi yang penting untuk penelitian.
- 7) Pengetahuan teoritis memberikan kemungkinan-kemungkinan untuk mengadakan proyeksi sosial, yaitu usaha untuk dapat mengetahui kearah mana masyarakat akan berkembang atas dasar fakta yang diketahui pada masa lampau dan pada dewasa ini.¹⁹

Kerangka teoritis adalah istilah yang sebenarnya merupakan abstraksi dari temuan penalaran, kerangka kerja, dan referensi yang pada dasarnya berusaha untuk membuat penilaian mengenai dimensi. Karena teori dan tugas pengumpulan, pemrosesan, analisis, dan produksi data memiliki hubungan timbal balik yang erat, pertimbangan teoretis selalu ada dalam penelitian.

Istilah "teori" mengacu pada kumpulan ide, anggapan, dan generalisasi yang digunakan untuk menjelaskan gejala atau fenomena tertentu. Untuk memberikan gambaran sistematis tentang fenomena dengan membangun hubungan antar variabel, teori adalah kumpulan elemen yang terhubung, seperti variabel, definisi, dan proposisi.

Teori yang berusaha menjelaskan atau membenarkan terjadinya gejala atau proses tertentu harus diuji terhadap bukti yang bertentangan untuk menunjukkan organisasi sistematis dari pemikiran logis (rasional), empiris (kehidupan nyata), simbolik, dan logis. Secara umum, teori adalah kumpulan ide-ide abstrak yang menunjukkan bagaimana mereka berhubungan satu sama lain dan membantu

²⁴ *Ibid.* hal. 23

dalam pemahaman realitas. Salah satu ide mendasar dalam penelitian sosial adalah teori. Teori secara khusus merupakan kumpulan ide, asumsi, definisi, dan klaim yang bertujuan untuk menjelaskan hubungan sistematis antara fenomena dengan menggambarkan hubungan sebab akibat yang ada.

Adapun kerangka teori yang akan dijadikan landasan untuk menjawab rumusan masalah dalam penulisan disertasi ini yaitu:

1. *Grand Theory* (Teori Utama): Teori Keadilan

Grand Theory merupakan dasar lahirnya teori-teori lain dalam berbagai level. Disebut makro karena teori-teori ini berada pada level makro. *Grand Theory* yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teori keadilan pancasila. Keadilan Pancasila merupakan konsep keadilan yang mendasari sistem hukum dan nilai-nilai sosial di Indonesia, dan prinsip-prinsip keadilan ini tertuang dalam sila kelima Pancasila, yaitu "Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia."

Pancasila sebagai dasar negara Indonesia memiliki akar filosofis dan politis yang beragam, berasal dari berbagai pemikiran tokoh-tokoh nasional, dan merupakan hasil dari perdebatan dan kesepakatan di kalangan para pendiri negara. Oleh karena itu, tidak ada satu ahli hukum atau individu tunggal yang dapat diidentifikasi sebagai pencetus teori keadilan Pancasila.²⁰

Teori keadilan Pancasila merupakan suatu pendekatan keadilan yang berlandaskan pada nilai-nilai Pancasila, yaitu dasar negara Indonesia. Pancasila sebagai falsafah negara Indonesia mencakup lima sila atau nilai yaitu Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang Adil dan Beradab, Persatuan Indonesia,

²⁰ Yudi Latif, *Pancasila dan Keadilan Sosial: Sebuah Telaah Filosofis*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2013, hal. 89

Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan, dan Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia.

Dalam teori keadilan Pancasila, kesetaraan, keadilan, dan kemanusiaan menjadi pijakan utama dalam membangun masyarakat yang adil dan harmonis. Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia menjadi pilar sentral dalam teori keadilan Pancasila. Hal ini menekankan pentingnya redistribusi sumber daya dan kesempatan untuk mencapai kesetaraan sosial dan ekonomi bagi seluruh lapisan masyarakat.²¹

Prinsip ini berusaha mewujudkan keadilan distributif dan menciptakan kondisi sosial yang merata. Teori keadilan Pancasila juga menekankan pentingnya persatuan dan kesatuan antarbangsa dan antarsuku dalam mencapai keadilan. Keberagaman budaya, etnis, dan agama dihormati sebagai kekayaan bangsa dan menjadi landasan untuk mencapai keadilan antara berbagai kelompok dalam masyarakat. Prinsip kemanusiaan yang adil dan beradab menempatkan hak asasi manusia sebagai inti keadilan.

Dalam teori ini, setiap individu memiliki hak yang sama untuk mendapatkan perlakuan adil dan hormat tanpa diskriminasi. Selain itu, kebijakan dan tindakan pemerintah harus didasarkan pada hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan. Artinya, setiap kebijakan yang diambil haruslah melibatkan partisipasi dan konsultasi dengan berbagai pihak yang terkait untuk mencapai keputusan yang paling bijaksana dan berpihak kepada kepentingan

²¹ Soepomo, Pancasila dan Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2017, hal. 109

masyarakat.²²

Secara holistik, teori keadilan Pancasila mencerminkan upaya menciptakan masyarakat yang adil, harmonis, dan berkeadilan dalam konteks Indonesia. Prinsip-prinsip keadilan Pancasila diharapkan dapat membawa kebaikan dan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia serta menciptakan negara yang berlandaskan nilai-nilai kemanusiaan dan persatuan.

Penggunaan teori keadilan Pancasila dalam penelitian disertasi "Rekonstruksi Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut Dalam Penanganan Kecelakaan Kapal Yang Berbasis Nilai Keadilan" memiliki beberapa relevansi yang penting:

1) Landasan Filosofis

Keadilan Pancasila mencerminkan landasan filosofis negara Indonesia. Dalam konteks penelitian disertasi ini, menggunakan teori keadilan Pancasila dapat memberikan landasan filosofis yang kuat dan sesuai dengan nilai-nilai bangsa Indonesia dalam merekonstruksi regulasi kewenangan PPNS di bidang perhubungan laut. Ini memastikan bahwa perubahan atau pembaruan regulasi dilakukan dengan mempertimbangkan aspek keadilan dan kesesuaian dengan nilai-nilai Pancasila.²³

2) Penghargaan pada Hak Asasi Manusia

Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia menjadi salah satu pilar dalam teori keadilan Pancasila. Dengan mengadopsi teori keadilan ini dalam penelitian disertasi, dapat menekankan pentingnya menghormati hak asasi

²² Satjipto Rahardjo, *Pancasila: Nilai-nilai untuk Keadilan Sosial*, LaksBang PRESSindo, Jakarta, 2012, hal. 218

²³ Yudi Latif, *Op.cit*, hal. 92

manusia dalam penanganan kecelakaan kapal dan penyidikan oleh PPNS. Hal ini akan memastikan perlindungan dan keadilan bagi semua pihak yang terlibat, termasuk korban, keluarga korban, dan pihak-pihak lain yang terlibat.

3) Pengakuan atas Kebijakan Publik yang Adil

Teori keadilan Pancasila menuntut keadilan distributif dan persamaan hak dan kewajiban untuk seluruh rakyat Indonesia. Dalam penelitian disertasi tentang regulasi kewenangan PPNS, teori keadilan ini dapat menjadi pedoman untuk menilai sejauh mana regulasi tersebut mengakomodasi hak-hak dan kepentingan seluruh masyarakat, serta apakah regulasi tersebut adil secara distributif.

4) Pertimbangan Multikulturalisme

Pancasila sebagai dasar negara juga mencakup nilai persatuan Indonesia dan menghargai keberagaman budaya dan etnis. Dalam penanganan kecelakaan kapal, mungkin melibatkan berbagai pihak yang memiliki latar belakang budaya dan etnis yang berbeda. Penggunaan teori keadilan Pancasila dapat membantu menghargai perbedaan ini dan mencari kesepakatan yang menguntungkan semua pihak yang terlibat dalam penanganan kecelakaan kapal.²⁴

Dengan demikian, penggunaan teori keadilan Pancasila dalam penelitian disertasi tersebut dapat memberikan dasar filosofis dan nilai-nilai yang relevan dengan konteks Indonesia, serta memastikan bahwa rekonstruksi regulasi kewenangan PPNS dalam penanganan kecelakaan kapal berlandaskan pada prinsip-prinsip keadilan sosial dan kebenaran yang sesuai dengan cita-cita bangsa Indonesia.

²⁴ *Ibid*, hal. 93-94

2. *Middle Theory* (Teori Tengah): Teori Sistem Hukum

Middle range theory merupakan teori yang digunakan agar pembahasan menjadi lebih fokus dan mendetail atas suatu *grand theory*.²⁵ *Middle range theory* dalam penelitian ini menggunakan teori sistem hukum. Lawrence M. Friedman mengemukakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya penegakan hukum tergantung tiga unsur sistem hukum, yakni struktur hukum (*struktur of law*), substansi hukum (*substance of the law*) dan budaya hukum (*legal culture*).²⁶

Struktur hukum menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum meliputi perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang dianut dalam suatu masyarakat. Tentang struktur hukum Friedman menjelaskan: “*To begin with, the legal sytem has the structure of a legal system consist of elements of this kind: the number and size of courts; their jurisdiction...Strukture also means how the legislature is organized...what procedures the police department follow, and so on. Strukture, in way, is a kind of crosss section of the legal system...a kind of still photograph, with freezes the action.*”²⁷

Komponen-komponen berikut membentuk struktur sistem hukum: jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (termasuk kasus yang diizinkan untuk diadili), dan proses banding dari satu pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga mengacu pada hal-hal seperti bagaimana legislatif dibentuk, kekuasaan dan batasan presiden, protokol kepolisian, dan lain-lain. Untuk melaksanakan

²⁵ Munir Fuady, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Kencana, Jakarta, 2017, hal. 43.

²⁶ Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum Dalam Perspektif Ilmu Sosial*, “*The Legal System: A Sosial Science Perspektive*”, Nusa Media, Bandung, 2009, hal. 16.

²⁷ *Ibid.*,

perangkat hukum yang ada, struktur (*legal structure*) terdiri dari lembaga-lembaga hukum yang ada.

Struktur adalah pola yang menunjukkan bagaimana ketentuan resmi undang-undang itu dilaksanakan. Struktur ini menunjukkan operasi dan pelaksanaan sistem hukum, termasuk pengadilan, legislatif, dan badan peradilan. Sembari membahas struktur sistem hukum di Indonesia, misalnya, kita juga harus membahas susunan organisasi-organisasi yang bertugas menegakkan hukum, termasuk kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan.²⁸

Substansi hukum menurut Friedman adalah (Lawrence M. Friedman, Op.cit): *“Another aspect of the legal system is its substance. By this is meant the actual rules, norm, and behavioral patterns of people inside the system ...the stress here is on living law, not just rules in law books”*.²⁹

Substansi dari sistem hukum adalah komponen lain. Aturan, standar, dan pola perilaku manusia aktual yang menjadi bagian dari sistem itu adalah yang dimaksud dengan substansinya. Peraturan perundang-undangan yang berlaku merupakan substansi hukum karena bersifat mengikat dan menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum.

Sedangkan mengenai budaya hukum, Friedman berpendapat: *“The third component of legal system, of legal culture. By this we mean people’s attitudes toward law and legal system their belief ...in other word, is the climinate of social thought and social force wicch determines how law is used, avoided, or*

²⁸ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence)*, Kencana Prenada Group, Jakarta, 2012, hal. 24.

²⁹ Lawrence M. Friedman, *Op.cit*, hal. 17.

abused".³⁰

Budaya hukum berkaitan dengan budaya hukum, yaitu sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum (termasuk budaya hukum aparat penegak hukum). Penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif tanpa didukung oleh budaya hukum di antara mereka yang berperan dalam sistem dan masyarakat, sebaik apapun struktur hukum yang disusun untuk menjalankan norma hukum yang telah ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukumnya. diproduksi.

Hukum tidak lebih dari seperangkat cita-cita yang ingin diwujudkan oleh hukum, seperti halnya rekayasa sosial. Tidak hanya perlu memiliki hukum dalam arti aturan atau regulasi, tetapi juga untuk memastikan bahwa prinsip-prinsip hukum ini dipraktikkan, atau, dengan kata lain, untuk memastikan bahwa akan ada penegakan hukum, untuk memastikan bahwa fungsi hukum untuk membimbing masyarakat ke arah yang lebih baik tercapai. kepolisian yang efektif.³¹ Jadi bekerjanya hukum bukan hanya merupakan fungsi perundang-undangannya belaka, melainkan aktifitas birokrasi pelaksanaannya.³²

3. *Applied Theory* (Teori Terapan): Teori Penegakan Hukum

Applied theory yaitu teori yang diterapkan dalam pembuatan tesis ini adalah teori penegakan hukum. Teori penegakan hukum adalah pendekatan dalam ilmu hukum yang mempelajari prinsip-prinsip, proses, dan faktor-faktor yang terlibat dalam upaya penegakan hukum. Teori ini membahas bagaimana hukum diterapkan, dilaksanakan, dan ditegakkan oleh lembaga-lembaga penegak hukum.

³⁰ *Ibid.*,

³¹ Munir Fuady, *Op.cit.*, hal. 40.

³² Achmad Ali, *Op.cit.*, hal. 97.

Berikut ini adalah uraian mengenai teori penegakan hukum menurut beberapa ahli atau filsuf:

1) Lawrence W. Sherman

Lawrence W. Sherman, seorang ahli kriminologi Amerika, mengembangkan teori penegakan hukum yang dikenal sebagai "*teori deterrence*" atau teori penakutan. Sherman berpendapat bahwa penegakan hukum yang efektif dapat mencegah kejahatan dengan cara menciptakan ketakutan akan sanksi hukum. Ia menekankan pentingnya kehadiran polisi yang terlihat, ketegasan dalam penanganan pelanggaran, dan kepastian bahwa pelanggaran akan dihukum.³³

2) Egon Bittner

Egon Bittner, seorang ahli sosiologi dan kriminologi, mengembangkan konsep "*police discretion*" atau kebijaksanaan polisi. Menurut Bittner, polisi seringkali memiliki keleluasaan dalam memilih tindakan penegakan hukum yang tepat dalam situasi-situasi tertentu. Ia menekankan pentingnya pengawasan dan pembatasan dalam penggunaan kebijaksanaan tersebut agar penegakan hukum tetap adil dan terpercaya.³⁴

3) Robert Reiner

Robert Reiner, seorang ahli kriminologi Inggris, mengembangkan teori penegakan hukum yang memperhatikan peran sosial, politik, dan ekonomi dalam penegakan hukum. Reiner menyoroti pentingnya analisis kekuasaan dan politik dalam penegakan hukum serta interaksi antara lembaga

³³ Saragih, S, *Teori Hukum dalam Perspektif Metode dan Penelitian Hukum*, Prenada Media, Jakarta, 2013, hlm. 43.

³⁴ Asikin Zainal, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta, 2012, hlm. 89

penegak hukum dengan masyarakat dan kekuatan politik lainnya.³⁵

4) Satjipto Rahardjo

Menurut Satjipto Rahardjo, hukum tidak dapat dipahami hanya sebagai seperangkat aturan yang berdiri sendiri, melainkan harus dilihat sebagai produk dari hubungan sosial, kultur, dan ekonomi masyarakat. Teori ini menekankan bahwa hukum tidak berdiri sendiri, tetapi merupakan bagian integral dari struktur sosial yang lebih luas. Oleh karena itu, penegakan hukum harus mempertimbangkan konteks sosial, kebiasaan, dan nilai-nilai masyarakat di mana hukum diterapkan.³⁶

Applied Theory yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teori penegakan hukum yang disampaikan oleh Satjipto Rahardjo. Dalam teori ini, penegakan hukum tidak semata-mata berfokus pada aspek formal seperti prosedur pengadilan dan pemidanaan, tetapi juga memperhatikan dampaknya pada masyarakat secara keseluruhan. Penegakan hukum yang efektif harus mencakup pengertian terhadap perilaku dan realitas sosial masyarakat. Prosesnya harus berorientasi pada tujuan memelihara ketertiban sosial, keadilan, dan kesejahteraan masyarakat.

Selain itu, teori "*Sociological Jurisprudence*" menyoroti pentingnya keterbukaan sistem hukum terhadap perubahan dan perkembangan masyarakat. Hukum harus dapat beradaptasi dengan perubahan sosial dan kebutuhan masyarakat tanpa mengabaikan aspek keadilan. Dengan demikian, penegakan hukum yang efektif harus melibatkan partisipasi masyarakat dan membuka ruang

³⁵ Dominikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, 2010, hlm.59

³⁶ Satjipto Rahardjo, *Penegakan hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2009, hal. 132

bagi dialog dan diskusi dalam menyusun dan menginterpretasi hukum.³⁷

Secara keseluruhan, teori penegakan hukum menurut Satjipto Rahardjo menekankan pada pentingnya memahami hukum dalam konteks sosial, mengintegrasikan aspek sosial dalam proses penegakan hukum, dan memastikan bahwa hukum berfungsi sebagai alat untuk mencapai ketertiban sosial, keadilan, dan kesejahteraan masyarakat.

Teori penegakan hukum menurut Satjipto Rahardjo menekankan pentingnya memahami hukum dari perspektif sosial dan mempertimbangkan konteks sosial dalam penegakan hukum. Dalam penelitian disertasi ini, pendekatan sosial dapat membantu memahami bagaimana regulasi kewenangan PPNS dalam penanganan kecelakaan kapal berdampak pada masyarakat, korban, dan pihak terkait lainnya. Hal ini memungkinkan penyusunan regulasi yang lebih sensitif terhadap situasi sosial dan keadilan masyarakat.

Teori "*Sociological Jurisprudence*" menyoroti pentingnya mengintegrasikan nilai-nilai keadilan dalam penegakan hukum. Dalam penelitian disertasi yang berbasis nilai keadilan, teori ini dapat memastikan bahwa rekonstruksi regulasi kewenangan PPNS mencerminkan tujuan untuk mencapai keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.³⁸ Penegakan hukum yang berbasis pada nilai keadilan Pancasila dapat membantu mencapai perlakuan yang adil dan seimbang bagi semua pihak yang terlibat dalam penanganan kecelakaan kapal.

Dengan menggunakan teori penegakan hukum menurut Satjipto Rahardjo, penelitian disertasi dapat mengidentifikasi kemungkinan perubahan atau

³⁷ *Ibid*, hal. 133

³⁴ *Ibid*, hal. 134

perbaikan dalam regulasi kewenangan PPNS yang dapat mengakomodasi perubahan sosial dan kebutuhan masyarakat. Penelitian ini dapat membantu memastikan bahwa regulasi yang disusun memiliki fleksibilitas untuk beradaptasi dengan perkembangan zaman dan situasi terkini dalam penanganan kecelakaan kapal.

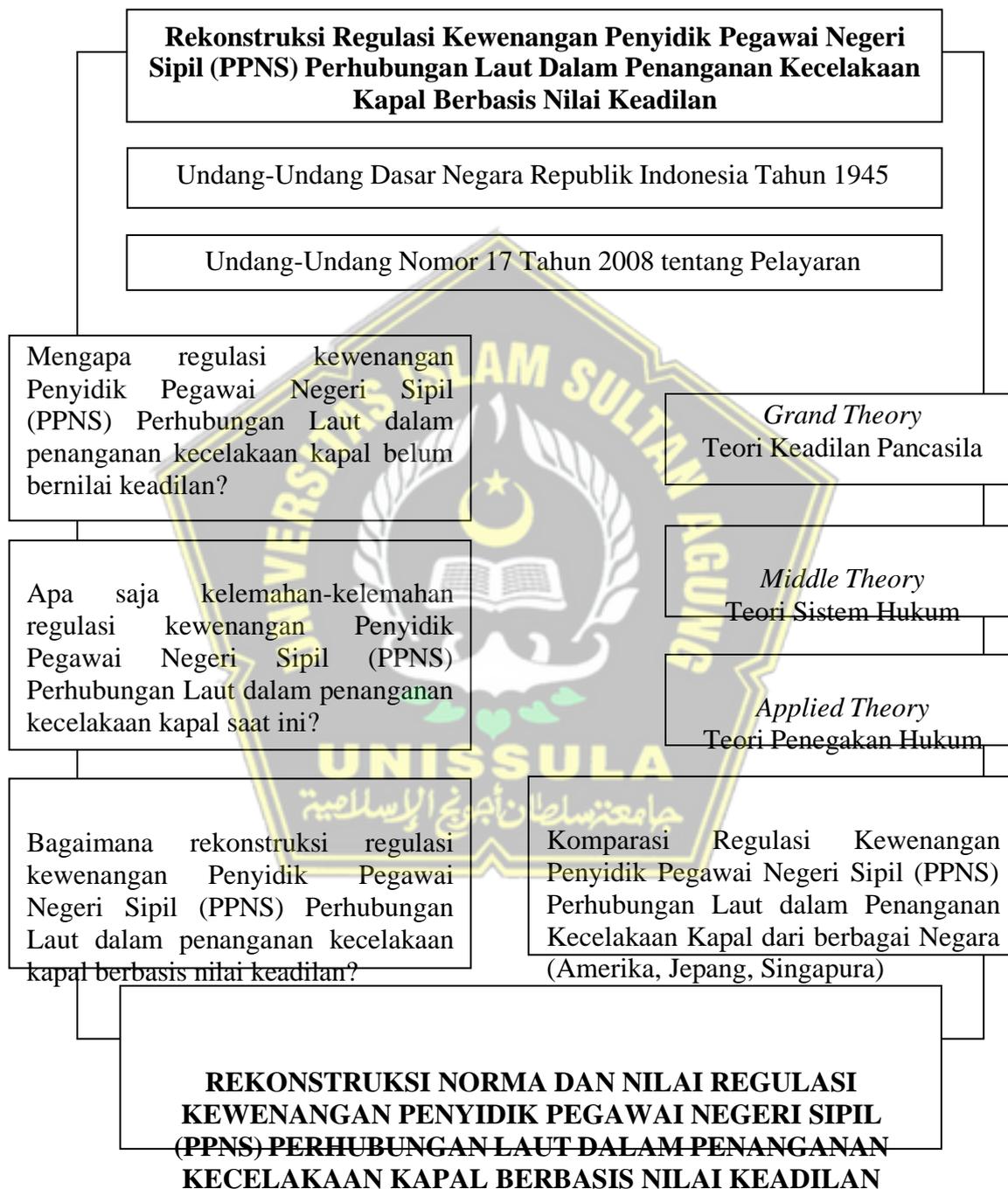
Teori ini juga menekankan partisipasi masyarakat dalam proses penegakan hukum. Dalam penelitian disertasi, teori ini dapat mendukung adanya keterbukaan dan ruang untuk melibatkan masyarakat, terutama pihak yang terdampak langsung, dalam penyusunan regulasi kewenangan PPNS. Hal ini dapat membantu menciptakan regulasi yang lebih komprehensif dan berpihak kepada kepentingan masyarakat secara luas.³⁹

Dengan mengadopsi teori penegakan hukum menurut Satjipto Rahardjo dalam penelitian disertasi ini, diharapkan dapat menyajikan analisis yang lebih komprehensif tentang regulasi kewenangan PPNS dalam penanganan kecelakaan kapal berdasarkan aspek sosial dan nilai-nilai keadilan Pancasila, serta menciptakan dasar untuk perubahan hukum yang lebih adaptif dan inklusif.

³⁹ *Ibid*, hal. 135

G. Kerangka Pemikiran

Dari uraian di atas maka kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat digambarkan dalam bagan sebagai berikut:



H. Metode Penelitian

Metode penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum guna untuk menjawab permasalahan hukum yang dihadapi. Penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi. Untuk mendapatkan bahan serta pemecahan masalah mengenai kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal yang berbasis nilai kepastian hukum. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Paradigma Penelitian

Penelitian ini bertitik tolak dari paradigma konstruktivisme, yakni paradigma dimana kebenaran suatu realitas sosial dilihat sebagai hasil konstruksi sosial, dan kebenaran suatu realitas sosial bersifat relatif. Paradigma juga akan, diantaranya, menggariskan tolok ukur, mendefinisikan standar ketepatan yang dibutuhkan, menetapkan metodologi mana yang akan dipilih untuk diterapkan, atau cara bagaimana hasil penelitian akan diinterpretasi.⁴⁰

Studi ini bertitik tolak dari paradigma konstruktivisme (*legal constructivisme*) yang melihat kebenaran suatu realita hukum bersifat relatif, berlaku sesuai konteks spesifik yang dinilai relevan oleh pelaku sosial. Realitas hukum merupakan realitas majemuk yang beragam berdasarkan pengalaman sosial individu. Realitas tersebut merupakan konstruksi mental

⁴⁰ Erlyn Indarti, *Filsafat Ilmu, Suatu Kajian Paradigmatik*, Materi Perkuliahan, Program Doktor Ilmu Hukum UNDIP, 2014, hal. 4.

manusia sehingga penelitian ini memberi empati dan interaksi yang dialektik antara peneliti dan yang diteliti untuk merekonstruksi realitas hukum melalui metode kualitatif.⁴¹

Oleh karena itu dalam paradigma konstruktivisme ini, realitas yang diamati oleh peneliti tidak bisa digeneralisasikan. Hal ini karena tiap fenomena sesungguhnya merupakan hasil konstruksi (persepsi) masing-masing individu atau masyarakat, dimana konstruksi (persepsi) itu muncul sebagai “*resultante*” dari pengalaman sosial, agama, budaya, sistem nilai-nilainya dan bersifat lokal. Peneliti yang menggunakan paradigma konstruktivisme ini harus bisa mengungkap hal-hal yang tidak kasat mata. Penelitiannya harus mampu mengungkap pengalaman sosial, aspirasi atau apapun yang tidak kasat mata tetapi menentukan sikap-sikap, perilaku maupun tindakan objek peneliti.

Dengan demikian di sini ada subjektivitas dari peneliti terutama untuk menafsirkan hal-hal yang tidak kasat mata tadi. Jadi diperlukan adanya interaksi subjektif antar keduanya. Disinilah kemudian, konstruktivisme menerapkan metode hermeneutik dan dialektika dalam proses pencapaian kebenaran. Hermeneutik, dilakukan melalui identifikasi kebenaran/ konstruksi pendapat orang per orang. Akan tetapi ini butuh waktu yang lama. Dialektika, dilakukan dengan membandingkan pendapat untuk memperoleh konsensus.⁴²

⁴¹ Esmi Warassih, *Penelitian Socio Legal*, Makalah Workshop Pemutakhiran Metodologi Hukum, Bandung, 2006, hal. 7.

⁴² Adji Samekto, *Op.cit.*, hal. 71-72.

Paradigma *konstrutifisme* ini menekankan pada pengetahuan yang didapat dari pengalaman atau penulisan yang kemudian dikonstruksikan sejauh pengalaman atau penulisan yang dimilikinya. Proses konstruksi ini akan berjalan terus menerus karena ditemukannya suatu paham yang baru, yang kemudian dapat dijadikan landasan untuk merumuskan suatu sistem atau regulasi berupa peraturan perundang-undangan yang dapat diterapkan dalam kehidupan sehari-hari.⁴³

Teori konstruktifisme dibangun berdasarkan teori yang adasebelumnya, yaitu konstruksi pribadi atau konstruksi *personal construct*) oleh George Kelly. Ia menyatakan bahwa orang memahami pengalamannya dengan cara mengelompokkan berbagai peristiwa menurut kesamaannya dan membedakan berbagai hal melalui perbedaannya.⁴⁴

Paradigma konstruktifisme ialah paradigma yang melihat kebenaran suatu realitas sosial sebagai hasil konstruksi sosial, dan kebenaran suatu realitas sosial bersifat relatif. Paradigma konstruktifisme ini berada dalam perspektif *interpretivisme* (penafsiran) yang terbagi dalam tiga jenis, yaitu interaksi simbolik, fenomenologis dan hermeneutik. Paradigma konstruktifisme dalam ilmu sosial merupakan kritik terhadap paradigma positivis.

Menurut paradigma konstruktifisme realitas sosial yang diamati oleh seseorang tidak dapat digeneralisasikan pada semua orang, seperti yang biasa

⁴³ Jawade Hafidzh, *Reformasi Kebijakan Hukum Birokrasi Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Korupsi di Indonesia*, Disertasi, Semarang, 2014, hal. 17.

⁴⁴ <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/38405/3/Chapter%20II.pdf>, diakses pada tanggal 29 Februari 2023 Jam 21.30 wib.

dilakukan oleh kaum positivis. Konsep mengenai konstruksionis diperkenalkan oleh sosiolog interpretative, Peter L. Berger bersama Thomas Luckman. Dalam konsep kajian komunikasi, teori konstruksi sosial bisa disebut berada diantara teori fakta sosial dan defenisi sosial.⁴⁵

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan adalah deskriptif analitis. Penelitian deskripsi analitis merupakan penelitian yang berupaya untuk menggambarkan kondisi/realitas baik saat ini maupun terdahulu dari penelitian yang dilakukan kemudian mengkajinya dan menganalisisnya secara komperhensif.

Upaya menggambarkan nantinya bukan hanya bertujuan untuk mengetahui, akan tetapi untuk menjelaskan posisi sebenarnya atas fokus permasalahan yang dibahas. Hal yang perlu diperhatikan adalah memahami permasalahan bukan hanya dari sudut pandang realitas sosial, akan tetapi aktualisasi dari realitas sosial yang berwujud hukum dalam pengaruhnya terhadap rekayasa sosial yang diharapkan.

3. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan *social/legal research*. Metode penelitian *social/legal research* adalah penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan kepustakaan atau data sekunder belaka.⁴⁶ Penelitian ini dilakukan guna untuk mendapatkan bahan-bahan berupa: teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan hukum yang berhubungan dengan

⁴⁵ *Ibid.*,

⁴⁶ I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*, Kencana, Jakarta, 2018, hal. 82

pokok bahasan. Dalam penelitian ini, ruang lingkup penelitian ini akan dilakukan penelitian dengan cara menarik asas hukum, dimana dilakukan terhadap hukum positif tertulis maupun tidak tertulis.⁴⁷

Penelitian ini terdiri dari studi pustaka sebagai sumber data utama dan studi lapangan sebagai data pelengkap (*Library research and field research*).⁴⁸ Dalam kerangka pembentukan teori hukum, norma-norma hukum (*law in books*), pelaksanaan norma-norma hukum (perilaku hukum, termasuk yang memenuhi dan menyimpang (*law in actions*), struktur sosial serta gejala-gejala sosial-budaya lainnya secara lengkap diobservasi.⁴⁹

4. Sumber Data

Sumber data adalah informasi yang berupa kata-kata atau disebut data kualitatif. Konsekuensi logis dari penelitian kualitatif adalah sumber data primer dan data sekunder.

a. Data Primer

Sumber data primer diperoleh melalui keterangan-keterangan dan informasi dari responden secara langsung yang diperoleh melalui wawancara dan observasi. Dalam hal ini adalah data yang diperoleh dari rekonstruksi regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal yang berbasis nilai keadilan.

⁴⁷ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif suatu Tinjauan Singkat*, Radja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hal. 13

⁴⁸ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014, hal. 19

⁴⁹ Oloan Sitorus dan Darwinsyah Minin, *Membangun Teori Hukum Indonesia*, Virgo, Medan, 2010, hal. 24

b. Data Sekunder

Sumber data sekunder merupakan sumber tidak langsung yang mampu memberikan tambahan serta penguatan terhadap data penelitian. Sumber data sekunder merupakan adalah data yang diperoleh dari buku-buku atau jurnal yang membahas tentang rekonstruksi regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) perhubungan laut dalam penanganan kecelakaan kapal yang berbasis nilai keadilan. Kemudian data sekunder dari hukum positif yaitu peraturan perundang-undangan yang terkait dengan objek penelitian.

Data sekunder dalam penelitian ini yaitu terbagi:

- 1) Bahan hukum primer yaitu merupakan bahan hukum yang utama, sebagai bahan hukum yang bersifat autoritatif, yakni bahan hukum yang mempunyai otoritas, Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang- undangan dan segala dokumen resmi yang memuat ketentuan hukum. Bahan hukum primer yang berkaitan dengan topik penelitian, antara lain:
 - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - b) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Kitab Undang-undang Hukum Pidana;
 - c) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana;
 - d) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - e) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer (buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum dan media cetak dan elektronik). Bahan hukum sekunder adalah seluruh informasi tentang hukum yang berlaku atau yang pernah berlaku atau semua informasi yang relevan dengan permasalahan hukum. Jadi bahan hukum sekunder adalah hasil kegiatan teoretis akademis yang mengimbangi kegiatan-kegiatan praktik legislatif (atau praktik yudisial juga).⁵⁰
- 3) Bahan hukum tersier, seperti kamus, ensiklopedia, website, dan sebagainya yang sejenis dengan bahan hukum tertier tersebut yang dapat menunjang penelitian ini.

5. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan penelitian lapangan. Adapun langkah-langkah dalam pengumpulan data yang digunakan sebagai berikut:

1) Studi Lapangan

a. Observasi

Observasi merupakan pengamatan langsung di lapangan. Observasi akan menjadi instrumen pembantu dalam rencana penelitian ini. Harapannya, dengan catatan lapangan ini mampu menjadi perantara antara apa yang sedang dilihat dan diamati antara peneliti dengan realitas dan fakta sosial. Berdasarkan hasil observasi kita akan

⁵⁰ Soetandyo Wignjosoebroto, *Op.cit*, hal. 155.

memperoleh gambaran yang jelas tentang masalahnya dan mungkin petunjuk-petunjuk tentang cara pemecahannya.

b. Wawancara

Dalam wawancara, pewawancara hanya membuat pokok-pokok pertanyaan yang akan diteliti, selanjutnya dalam proses wawancara berlangsung mengikuti situasi pewawancara harus pandai mengarahkan yang diwawancarai apabila ternyata ia menyimpang.

2) Studi Kepustakaan

Karena penelitian ini tergolong dalam jenis penelitian kepustakaan, maka untuk mendapatkan data sebagai bahan penelitian, teknik yang digunakan penulis adalah penelusuran literatur berupa sumber pustaka dengan melihat, membaca, meneliti dan mempelajari dokumen dan data-data yang diperoleh dari karya atau literatur dan referensi yang berhubungan dengan judul disertasi ini.⁵¹

Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat secara umum (peraturan perundang-undangan) atau mempunyai kekuatan mengikat bagi para pihak (kontrak, konvensi, dokumen hukum dan putusan hakim). Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer (buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum dan media cetak dan elektronik). Bahan hukum sekunder adalah seluruh informasi tentang hukum yang berlaku atau yang pernah berlaku atau semua informasi yang

⁵¹ Bambang Sunggono, *Op.cit*, hal. 35

relevan dengan permasalahan hukum. Jadi bahan hukum sekunder adalah hasil kegiatan teoretis akademis yang mengimbangi kegiatan-kegiatan praktik legislatif (atau praktik yudisial juga).⁵² Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder (rancangan undang-undang, kamus hukum, dan ensiklopedia).

6. Metode Analisis Data

Analisis data yang peneliti gunakan adalah deskriptif kualitatif. Analisis secara kualitatif dalam hal ini adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.⁵³

Dalam analisis secara kualitatif, analisis data kualitatif prosesnya berjalan sebagai berikut;

- a. Mencatat yang menghasilkan catatan lapangan, dengan hal itu diberi kode agar sumber datanya tetap ditelusuri;
- b. Mengumpulkan, memilah-milah, mengklasifikasikan, mensintesiskan, membuat ikhtisar dan membuat indeksinya

Berpikir, dengan jalan membuat agar kategori data itu mempunyai makna, mencari dan menemukan pola dan hubungan-hubungan, dan temuan-temuan umum.⁵⁴

⁵² Soetandyo Wignjosoebroto, *Op.cit*, hal. 155.

⁵³ Lexi J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2007, hal. 248.

⁵⁴ *Ibid.*,

I. Orisinalitas Penelitian

Secara akademis, pembahasan tentang “Rekonstruksi Hukum Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam Penanganan Kecelakaan Kapal yang Berbasis Nilai Kepastian Hukum” bukan merupakan kajian yang baru. Penelitian terkait hal itu juga telah banyak dilakukan oleh para penulis sebelumnya, antara lain:

No.	Judul	Tahun	Hasil Penelitian
1.	Gabriela Christie Sondakh, “Kajian Yuridis Wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Dalam Penegakan Tindak Pidana Pelayaran”.	2021	Proses pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelayaran dilakukan sama dengan proses penyidikan pada umumnya, namun terdapat sedikit kekhususan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang mengaturnya yaitu KUHAP, Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Bahwa penyidik Pegawai Negeri Sipil Ditjen Hubla di dalam proses penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, memiliki kewenangan sbb: 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

			<p>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.</p>
2.	<p>Simon Ito, “Kewenangan PPNS Syahbandar dalam Tindak Pidana Pelanggaran Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran”.</p>	2021	<p>Syahbandar merupakan pejabat pemerintah tertinggi di pelabuhan atau dengan kata lain Otoritas pelabuhan yang berwenang memeriksa setiap kapal yang masuk di pelabuhan maupun kapal yang akan berangkat ke pelabuhan lainnya. Baik pelabuhan yang di usahakan maupun pelabuhan yang tidak di usahakan, setiap kapal yang akan berangkat wajib memiliki surat persetujuan berlayar dari Syahbandar, begitu juga kapal yang tiba di pelabuhan wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang di keluarkan oleh syahbandar di pelabuhan asal, jika kapal yang datang tidak di lengkapi dengan surat persetujuan berlayar dan tidak memiliki dokumen lain yang diwajibkan sesuai dengan aturan yang berlaku, maka PPNS kesyahbandaran berhak untuk memeriksa kapal tersebut dan menahan kapal tersebut. Hal yang membingungkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu terdapat dalam Pasal 220 dimana pemeriksaan pendahuluan</p>

			<p>di lakukan oleh Syahbandar, kemudian pemeriksaan lanjutan di lakukan oleh Mahkamah Pelayaran. Kewenangan yang dilakukan oleh Makamah Pelayaran terdapat dalam Pasal 250 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hasil pemeriksaan Mahkamah pelayaran hanya bersifat rekomendasi yang tidak memiliki kekuatan hukum, pasal inilah yang membingungkan bagi peneliti karena di dalam Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, syahbandar memiliki fungsi, tugas dan wewenang syahbandar. Kenapa pemeriksaan lanjutan di serahkan ke Makamah Pelayaran, kenapa tidak di serahkan kepada PPNS Syahbandar yang di berikan kewenangan untuk memproses tindak pidana pelanggaran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.</p>
3.	<p>Mukhammad Miftakhun Ni'am, "Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (KPLP) Dalam Pelaksanaan Patroli Maritim Guna Penegakan Undang-Undang Pelayaran Dalam Wilayah Hukum KSOP Tanjung Emas Semarang".</p>	2019	<p>Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) melaksanakan patroli sesuai dengan DLK_r dan DLK_p di pelabuhan Tanjung Emas Semarang, tetapi terdapat kendala dalam pelaksanaannya pada sarana dan peralatan pendukung patroli. Kendala yang dihadapi saat patroli yaitu keadaan peralatan pendukung patroli seperti: kapal patroli, senjata api, handytalky, memerlukan peremajaan dan juga peningkatan ketrampilan para personil KPLP. Perawatan peralatan pendukung patroli dengan baik dan juga peningkatan diklat ketrampilan agar para personil memiliki kemampuan dan keahlian dalam bertugas.</p>

Dari kajian-kajian terdahulu di atas, belum ada yang menunjukkan tentang "Rekonstruksi Regulas Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam Penanganan Kecelakaan Kapal yang Berbasis

Nilai Keadilan”. Karenanya, di sinilah letak perbedaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya.

J. Sistematika Penulisan Disertasi

Sistematika dalam penyusunan penelitian ini dibagi menjadi lima bab yang saling berkaitan antara bab yang satu dengan yang lain.

Bab *pertama*, adalah pendahuluan yang diawali dengan latar belakang masalah yaitu awal dari suatu permasalahan yang akan diangkat, untuk kemudian memperoleh suatu rumusan masalah dari pokok persoalan yang ada pada latar belakang masalah, untuk dibahas dalam penelitian. Adapun tujuan dan kegunaan penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi para pembaca dan untuk memberikan sumbangan pemikiran bagi ilmu hukum khususnya yang mengambil konsentrasi perdata. Kerangka teori yaitu untuk menjawab dari permasalahanyang ada dalam rumusan masalah. Dan terdapat metode penelitian serta sistematika pembahasan dalam penelitian.

Bab *kedua*, berisi tentang tinjauan pustaka yang terbagi atas tiga sub bab.

Bab *Ketiga*, berisi Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut Dalam Penanganan Kecelakaan Kapal Belum Bernilai Keadilan, yang terbagi atas empat sub bab.

Bab *Keempat*, berisi tentang Kelemahan Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut Dalam Penanganan Kecelakaan Kapal Pada Saat Ini, yang terbagi atas tiga sub bab.

Bab *kelima*, berisi Rekonstruksi Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut Dalam Penanganan Kecelakaan Kapal Yang Berbasis Nilai Keadilan, yang terbagi atas tiga sub bab.

Bab *keenam*, penutup yang memuat kesimpulan dan saran. Kesimpulan yang merupakan jawaban atas rumusan masalah, saran-saran yang merupakan tanggapan/komentar ataupun masukan terhadap penelitian yang diteliti.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kewenangan Kementerian Perhubungan Indonesia

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.⁵⁵

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.⁵⁶

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.⁵⁷

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.

⁵⁵ Kamal Hidjaz. *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia*. Pustaka Refleksi. Makasar. 2010. hlm. 35.

⁵⁶ Ridwan HR. *Hukum Administrasi Negara*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta 2013. hlm. 71.

⁵⁷ Nurmayani, *Hukum Administrasi Daerah*. Universitas Lampung Bandar Lampung. 2009. hlm. 26.

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.⁵⁸

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

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 perbedaanantara 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 tanggungugat beralih ke delegataris. Pemberi delegasi tidak dapat menggunakanwewenang itu lagi, kecuali setelah ada pencabutan dengan berpegang dengan asas "contrarius actus". Artinya, setiap perubahan, pencabutan suatu peraturan pelaksanaan perundang-undangan, dilakukan oleh pejabat yang menetapkan peraturan dimaksud, dan dilakukan dengan peraturan yang setaraf atau yang lebih

⁵⁸ Ridwan HR. *Op.cit.* hlm. 99.

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.⁵⁹

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 mandat.

Kewenangan secara umum dapat diartikan sebagai kapasitas, hak, atau kekuasaan yang diberikan kepada seorang individu atau lembaga untuk melakukan tindakan tertentu atau membuat keputusan. Dalam konteks hukum, pemerintahan, atau organisasi, kewenangan seringkali diatur dan didefinisikan secara spesifik untuk memastikan bahwa tindakan dan keputusan yang diambil sesuai dengan aturan, standar, atau kebijakan yang berlaku.

Berikut adalah tinjauan umum mengenai konsep kewenangan:

1. Asal-usul Kewenangan
 - a. Kewenangan Hukum

⁵⁹ *Ibid.* hlm. 108-109.

Kewenangan ini berasal dari undang-undang atau regulasi hukum yang memberikan hak kepada individu atau lembaga untuk bertindak dalam kapasitas tertentu. Contohnya termasuk kewenangan yang diberikan kepada pejabat pemerintah, aparat penegak hukum, atau lembaga pemerintahan. Asal-usul kewenangan hukum berakar pada prinsip dasar hukum dan tata kelola yang baik, dimana kewenangan tersebut didefinisikan dan dibatasi oleh hukum untuk memastikan adanya ketertiban, keadilan, dan perlindungan hak-hak individu. Kewenangan hukum ini berasal dari berbagai sumber, termasuk konstitusi, undang-undang, peraturan pemerintah, dan keputusan yudisial, yang semuanya dirancang untuk menciptakan kerangka kerja hukum dalam sebuah masyarakat.

Dalam konteks hukum, kewenangan diberikan kepada lembaga atau individu tertentu untuk menjalankan fungsi dan tugas sesuai dengan ruang lingkup yang ditentukan oleh hukum. Misalnya, lembaga legislatif diberi kewenangan untuk membuat undang-undang, lembaga eksekutif untuk melaksanakan undang-undang tersebut, dan lembaga yudikatif untuk menafsirkan hukum.

Kewenangan ini penting untuk memastikan bahwa setiap lembaga atau individu bertindak dalam batas-batas yang telah ditetapkan oleh hukum, sehingga mencegah penyalahgunaan kekuasaan dan memastikan bahwa keputusan yang diambil adalah adil dan transparan. Kewenangan hukum juga mendasari konsep negara hukum, dimana hukum merupakan

dasar utama dalam pengaturan dan pembatasan kekuasaan di dalam masyarakat.

b. Kewenangan Organisasional

Dalam konteks organisasi atau perusahaan, kewenangan sering kali didefinisikan oleh struktur organisasi dan kebijakan internal. Ini termasuk kewenangan yang diberikan kepada manajer, supervisor, atau pemimpin untuk membuat keputusan atau mengatur sumber daya. Asal-usul kewenangan organisasional terletak pada struktur dan kebijakan internal suatu organisasi, baik itu perusahaan, lembaga pemerintahan, atau organisasi nirlaba.

Dalam konteks ini, kewenangan diatur oleh aturan internal dan mekanisme tata kelola yang ditetapkan oleh organisasi tersebut. Tujuan utama dari pemberian kewenangan dalam konteks organisasional adalah untuk memfasilitasi pengambilan keputusan yang efisien, pengelolaan sumber daya, dan pencapaian tujuan organisasi.

Struktur organisasional biasanya menentukan bagaimana kewenangan dibagi dan didelegasikan di antara berbagai tingkat dalam organisasi. Misalnya, manajemen senior mungkin memiliki kewenangan untuk membuat keputusan strategis, sementara manajer tingkat menengah mungkin diberi kewenangan untuk membuat keputusan operasional dalam ruang lingkup tertentu.

Kewenangan ini seringkali disertai dengan tanggung jawab yang sesuai, memastikan bahwa mereka yang memiliki kewenangan juga

bertanggung jawab atas konsekuensi dari keputusan mereka. Kewenangan organisasional ini penting untuk memastikan bahwa organisasi dapat beroperasi secara efektif dan responsif terhadap tantangan internal dan eksternal, serta memungkinkan pembagian kerja dan spesialisasi yang efisien di dalam organisasi.

2. Batasan dan Pengawasan Kewenangan

a. Pengawasan dan Akuntabilitas

Kewenangan biasanya diikuti dengan sistem pengawasan dan akuntabilitas untuk memastikan bahwa kekuasaan yang diberikan digunakan secara bertanggung jawab dan sesuai dengan aturan yang berlaku. Pengawasan ini dapat berupa audit, peninjauan oleh badan yang lebih tinggi, atau mekanisme umpan balik dari stakeholder.

Pengawasan dan akuntabilitas merupakan elemen kunci dalam sistem hukum dan organisasional, berfungsi sebagai mekanisme penting untuk memastikan bahwa kewenangan digunakan dengan cara yang bertanggung jawab dan sesuai dengan aturan atau standar yang telah ditetapkan. Pengawasan merujuk pada proses pemantauan dan evaluasi kegiatan, baik oleh internal organisasi maupun oleh entitas eksternal, untuk memastikan kepatuhan terhadap hukum, kebijakan, dan prosedur. Akuntabilitas, di sisi lain, berkaitan dengan tanggung jawab dan kewajiban individu atau organisasi untuk menjelaskan dan mempertanggungjawabkan tindakan mereka, terutama saat terjadi penyimpangan atau kegagalan dalam menjalankan tugas.

Dalam konteks hukum, pengawasan sering kali dilakukan oleh lembaga pengawas independen atau melalui sistem checks and balances antar lembaga pemerintah, yang memungkinkan pengawasan silang atas kegiatan lembaga lain. Hal ini bertujuan untuk mencegah penyalahgunaan kekuasaan dan memastikan bahwa setiap tindakan hukum dan kebijakan diambil dengan pertimbangan yang tepat.

Dalam konteks organisasi, pengawasan bisa melibatkan audit internal, laporan kinerja, dan evaluasi oleh dewan direksi atau pemangku kepentingan. Akuntabilitas dalam kedua konteks ini penting untuk menjaga kepercayaan publik dan legitimasi, memastikan bahwa keputusan dan tindakan diambil dengan transparansi dan integritas. Akuntabilitas juga penting dalam membangun budaya organisasi yang bertanggung jawab, di mana individu dan lembaga dapat diandalkan untuk bertindak dengan cara yang etis dan efektif.

b. Batasan Kewenangan

Setiap kewenangan yang diberikan biasanya memiliki batasan tertentu, yang menentukan ruang lingkup tindakan yang dapat dilakukan. Batasan ini penting untuk mencegah penyalahgunaan kekuasaan dan memastikan bahwa tindakan yang diambil selaras dengan tujuan dan aturan yang ditetapkan.

Batasan kewenangan merupakan konsep penting dalam pengaturan hukum dan organisasional yang menentukan ruang lingkup di mana individu atau lembaga dapat bertindak dan membuat keputusan. Tujuan

dari batasan kewenangan adalah untuk mencegah penyalahgunaan kekuasaan dan memastikan bahwa setiap tindakan yang diambil selaras dengan aturan, etika, dan tujuan yang telah ditetapkan.

Dalam konteks hukum, batasan kewenangan didefinisikan oleh undang-undang, regulasi, dan kebijakan, yang menetapkan parameter jelas tentang apa yang bisa dan tidak bisa dilakukan oleh pejabat atau lembaga hukum. Ini berarti bahwa tindakan yang diambil oleh pejabat publik atau lembaga pemerintahan harus sesuai dengan kewenangan yang diberikan oleh hukum, dan melampaui batas tersebut dianggap tidak sah atau ilegal.

Dalam konteks organisasi, batasan kewenangan sering kali diatur oleh kebijakan internal dan struktur organisasi. Misalnya, seorang manajer mungkin memiliki kewenangan untuk membuat keputusan operasional tertentu, tetapi tidak memiliki kewenangan untuk membuat keputusan strategis atau mengalokasikan sumber daya besar tanpa persetujuan dari level yang lebih tinggi. Batasan ini penting untuk memastikan bahwa keputusan dibuat oleh mereka yang memiliki pengetahuan, pengalaman, dan perspektif yang tepat.

Selain itu, batasan kewenangan juga membantu mencegah konflik kepentingan dan memastikan bahwa keputusan dibuat untuk kepentingan organisasi atau masyarakat secara keseluruhan, bukan untuk kepentingan pribadi atau kelompok tertentu. Batasan kewenangan ini, baik dalam konteks hukum maupun organisasional, memainkan peran penting dalam menjaga tata kelola yang baik, transparansi, dan akuntabilitas.

3. Kewenangan dalam Konteks Demokrasi dan Etika

a. Kewenangan dan Demokrasi

Dalam sistem demokratis, kewenangan sering kali diberikan melalui proses pemilihan atau pengangkatan yang transparan. Ini bertujuan untuk memastikan bahwa pemberian kewenangan mencerminkan kehendak dan kepentingan publik. Dalam konteks demokrasi, kewenangan merupakan konsep fundamental yang memastikan bahwa kekuasaan dijalankan sesuai dengan prinsip-prinsip demokratis seperti transparansi, akuntabilitas, dan representasi rakyat.

Dalam sistem demokrasi, kewenangan yang diberikan kepada pejabat pemerintahan, baik di tingkat eksekutif, legislatif, maupun yudikatif, bersumber dari rakyat melalui proses pemilihan yang bebas dan adil atau melalui pengangkatan yang transparan dan berdasarkan merit. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa pejabat yang memegang kewenangan mewakili kepentingan publik dan menggunakan kekuasaan mereka untuk kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan.

Dalam demokrasi, kewenangan dijalankan dalam kerangka checks and balances, di mana setiap cabang pemerintahan memiliki kemampuan untuk memeriksa dan menyeimbangkan cabang lainnya, mencegah penyalahgunaan kekuasaan dan memastikan bahwa tidak ada lembaga atau individu yang memiliki kekuasaan mutlak.

Selain itu, prinsip akuntabilitas sangat penting dalam demokrasi. Pejabat yang diberi kewenangan bertanggung jawab untuk menjelaskan dan

mempertanggungjawabkan keputusan dan tindakan mereka kepada publik. Mekanisme seperti pemilihan umum, sidang parlemen, audit publik, dan pers bebas memungkinkan rakyat untuk mengevaluasi dan mengkritik cara pejabat menggunakan kewenangan mereka. Hal ini memastikan bahwa kewenangan digunakan dengan cara yang bertanggung jawab dan sesuai dengan kehendak rakyat. Dalam konteks ini, kewenangan demokratis tidak hanya tentang kekuasaan untuk bertindak, tetapi juga tentang tanggung jawab untuk melayani kepentingan publik dan menjaga kepercayaan rakyat.

b. Etika Kewenangan

Pemegang kewenangan diharapkan untuk bertindak etis dan adil. Ini termasuk penggunaan kewenangan secara objektif, tanpa favoritisme, dan dengan mempertimbangkan kepentingan yang lebih luas. Etika kewenangan adalah aspek penting yang mengatur bagaimana kewenangan harus digunakan secara bertanggung jawab dan adil.

Dalam konteks apa pun, baik itu dalam pemerintahan, organisasi, atau sektor lain, pemegang kewenangan diharapkan untuk menggunakan kekuasaan mereka dengan cara yang etis, yaitu dengan mempertimbangkan baik konsekuensi tindakan mereka maupun standar moral dan etika yang berlaku. Hal ini mencakup penggunaan kewenangan dengan cara yang objektif, tidak memihak, dan menghindari konflik kepentingan.

Etika kewenangan juga menuntut transparansi dalam pengambilan keputusan, di mana pemegang kewenangan harus dapat menjelaskan dan membenarkan tindakan mereka kepada pihak-pihak yang terkena dampak

atau kepada masyarakat secara umum. Selain itu, etika kewenangan menekankan pentingnya integritas dan kejujuran.

Pemegang kewenangan harus bertindak dengan cara yang menunjukkan rasa hormat terhadap hukum, prinsip-prinsip organisasi, dan hak serta kesejahteraan individu atau kelompok yang terpengaruh oleh keputusan mereka. Ini termasuk menghindari penyalahgunaan kekuasaan untuk keuntungan pribadi atau kelompok tertentu dan memastikan bahwa setiap tindakan diambil dengan mempertimbangkan dampaknya terhadap kebaikan umum. Dalam banyak kasus, etika kewenangan juga berarti berupaya untuk mencapai hasil yang adil dan menguntungkan bagi semua pihak yang terlibat, dan mengambil tanggung jawab penuh atas konsekuensi dari keputusan yang diambil.

4. Pentingnya Kewenangan dalam Pengelolaan

a. Efektivitas dan Efisiensi

Kewenangan yang jelas dan terdefinisi memungkinkan pengambilan keputusan yang efektif dan efisien, serta pengelolaan sumber daya dan kegiatan yang lebih teratur. Kewenangan memainkan peran penting dalam pengelolaan efektivitas dan efisiensi, baik dalam organisasi maupun dalam konteks pemerintahan. Pemberian kewenangan yang tepat dan jelas kepada individu atau departemen tertentu memungkinkan pengambilan keputusan yang lebih cepat dan tepat, serta pelaksanaan tugas dengan lebih efisien.

Kewenangan yang ditetapkan dengan jelas membantu menghindari kebingungan tentang siapa yang bertanggung jawab atas apa, mengurangi

tumpang tindih tugas dan memastikan bahwa sumber daya digunakan dengan cara yang paling efektif. Misalnya, dalam sebuah organisasi, manajer yang diberi kewenangan untuk membuat keputusan operasional dapat merespons dengan cepat terhadap situasi yang berkembang tanpa perlu menunggu persetujuan dari tingkatan yang lebih tinggi. Ini mempercepat proses operasional dan memastikan bahwa organisasi dapat beradaptasi dengan perubahan kondisi pasar atau tantangan internal dengan lebih efektif.

Selain itu, pendelegasian kewenangan juga memungkinkan distribusi beban kerja yang lebih seimbang dan pemanfaatan keahlian khusus dalam organisasi. Dengan memberikan kewenangan kepada mereka yang memiliki pengetahuan dan keahlian spesifik, organisasi dapat memanfaatkan keahlian tersebut secara maksimal. Hal ini tidak hanya meningkatkan efisiensi operasional, tetapi juga memberi kesempatan bagi pengembangan profesional individu.

Kewenangan yang didelegasikan juga mendukung pemberdayaan karyawan, mendorong inisiatif dan inovasi, serta meningkatkan motivasi dan kepuasan kerja. Dalam konteks pemerintahan, pengelolaan kewenangan yang efektif memastikan bahwa layanan publik disediakan dengan cara yang efisien dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat. Ini mencakup pengambilan keputusan yang tepat waktu dan pengalokasian sumber daya yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan publik.

b. Pemberdayaan dan Kejelasan Peran

Memberikan kewenangan kepada individu atau lembaga juga berarti memberdayakan mereka untuk bertindak dan membuat keputusan sesuai dengan peran dan tanggung jawab mereka. Kewenangan memainkan peran penting dalam pengelolaan pemberdayaan dan kejelasan peran di berbagai organisasi dan lembaga. Pemberian kewenangan yang tepat kepada individu atau tim tidak hanya meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional, tetapi juga berperan penting dalam memberdayakan karyawan atau anggota tim. Pemberdayaan ini terjadi ketika individu merasa bahwa mereka memiliki kontrol dan otonomi atas pekerjaan mereka, yang dapat meningkatkan motivasi, keterlibatan, dan inovasi.

Dengan adanya kewenangan yang jelas, karyawan atau anggota tim merasa lebih bertanggung jawab atas hasil kerja mereka, yang mengarah pada peningkatan kualitas pekerjaan dan kepuasan kerja. Selain itu, pemberdayaan ini juga mempromosikan budaya kerja yang lebih kolaboratif, di mana karyawan merasa dihargai dan diakui atas kontribusi mereka, dan ini sering kali mengarah pada solusi yang lebih kreatif dan inovatif untuk tantangan yang dihadapi organisasi atau lembaga.

Di sisi lain, kejelasan peran yang diperoleh melalui kewenangan yang jelas sangat penting untuk menghindari kebingungan dan konflik peran dalam organisasi. Ketika batasan dan ruang lingkup kewenangan ditetapkan dengan jelas, setiap individu atau tim mengetahui tanggung jawab dan harapan yang ditujukan kepada mereka. Hal ini meminimalisir

tumpang tindih tanggung jawab dan memastikan bahwa tidak ada areakritis yang diabaikan.

Kejelasan peran ini juga membantu dalam memfasilitasi komunikasi yang lebih efektif dan koordinasi antar tim atau departemen, karena setiap orang memahami siapa yang bertanggung jawab untuk apa dan siapa yang harus dihubungi terkait berbagai masalah. Dengan demikian, kewenangan yang jelas dan terdefinisi dengan baik sangat penting untuk menciptakan lingkungan kerja yang terstruktur dan harmonis, di mana setiap anggota tim dapat bekerja dengan efektif sesuai dengan peran dan tanggung jawab mereka.

Dalam setiap konteks, baik itu hukum, pemerintahan, atau organisasi, pengaturan kewenangan yang jelas dan akuntabel sangat penting untuk memastikan bahwa setiap tindakan dan keputusan diambil dengan cara yang bertanggung jawab dan sesuai dengan tujuan yang ditetapkan.

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Republik Indonesia memiliki tugas dan kewenangan yang luas dalam mengatur dan mengelola sektor transportasi di Indonesia. Berikut adalah uraian lengkap mengenai kewenangan Kementerian Perhubungan secara umum:

1. Tugas Pokok dan Fungsi Kementerian Perhubungan

Kementerian Perhubungan bertugas untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi yang meliputi transportasi darat, laut, udara, dan perkeretaapian. Fungsi utama Kementerian Perhubungan antara lain:

- Perumusan Kebijakan Nasional: Menyusun dan merumuskan kebijakan nasional di bidang transportasi.
 - Koordinasi dan Pelaksanaan Kebijakan: Melaksanakan koordinasi dan implementasi kebijakan serta program pemerintah di sektor transportasi.
 - Pengawasan dan Pengendalian: Mengawasi dan mengendalikan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi dan standar keselamatan.
 - Pembinaan dan Pengembangan: Mengembangkan dan membina infrastruktur serta sumber daya manusia di sektor transportasi.
2. Kewenangan Spesifik di Berbagai Bidang Transportasi
- a. Transportasi Darat
 - Regulasi dan Pengawasan: Mengatur dan mengawasi operasional angkutan darat, termasuk angkutan umum, logistik, dan kendaraan pribadi.
 - Pembangunan Infrastruktur: Mengembangkan infrastruktur jalan raya, terminal, dan fasilitas pendukung transportasi darat.
 - Keselamatan dan Standarisasi: Menetapkan standar keselamatan, kelaikan kendaraan, dan pelatihan pengemudi.
 - b. Transportasi Laut
 - Pengelolaan Pelabuhan: Mengelola dan mengembangkan pelabuhan serta fasilitas maritim.
 - Regulasi Pelayaran: Mengatur dan mengawasi kegiatan pelayaran, termasuk kapal niaga, kapal penumpang, dan kapal kargo.

- Keselamatan Maritim: Menetapkan standar keselamatan pelayaran dan operasional kapal.
- c. Transportasi Udara
- Regulasi Penerbangan: Mengatur dan mengawasi operasional maskapai penerbangan, bandara, dan layanan navigasi udara.
 - Pengembangan Bandara: Mengembangkan infrastruktur bandara dan fasilitas pendukung penerbangan.
 - Keselamatan Penerbangan: Menetapkan dan mengawasi standar keselamatan penerbangan dan pelayanan penerbangan.
- d. Perkeretaapian
- Regulasi dan Pengawasan: Mengatur dan mengawasi operasional perkeretaapian, termasuk layanan penumpang dan kargo.
 - Pengembangan Infrastruktur: Mengembangkan jaringan rel kereta api, stasiun, dan fasilitas pendukung.
 - Keselamatan Perkeretaapian: Menetapkan standar keselamatan dan pemeliharaan perkeretaapian.
3. Kebijakan dan Program Strategis

Kementerian Perhubungan memiliki beberapa kebijakan dan program strategis untuk meningkatkan kualitas dan efisiensi sektor transportasi, antara lain:

- a. Tol Laut: Program untuk menghubungkan pulau-pulau terpencil dengan jalur laut guna menurunkan disparitas harga dan meningkatkan distribusi barang.

- b. Transportasi Terintegrasi: Mengembangkan sistem transportasi yang terintegrasi antar moda untuk meningkatkan efisiensi dan kenyamanan pengguna transportasi.
- c. Digitalisasi dan Inovasi: Mendorong penggunaan teknologi digital dan inovasi untuk meningkatkan layanan transportasi dan keselamatan.

4. Kerjasama dan Koordinasi

Kementerian Perhubungan juga memiliki kewenangan untuk melakukan kerjasama dan koordinasi dengan berbagai pihak, termasuk pemerintah daerah, sektor swasta, dan organisasi internasional, guna memperkuat sektor transportasi nasional. Melakukan kerjasama dengan negara lain dan organisasi internasional di bidang transportasi untuk meningkatkan standar dan praktek terbaik. Bekerjasama dengan pemerintah daerah untuk mengembangkan infrastruktur transportasi yang sesuai dengan kebutuhan lokal.

5. Pengawasan dan Penegakan Hukum

Kementerian Perhubungan bertanggung jawab dalam pengawasan dan penegakan hukum di sektor transportasi. Hal ini mencakup:

- Inspeksi dan Audit: Melakukan inspeksi dan audit terhadap operasional transportasi untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi.
- Penegakan Sanksi: Menetapkan dan menegakkan sanksi bagi pelanggaran regulasi transportasi untuk menjaga keselamatan dan ketertiban.

Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan yang luas dan komprehensif dalam mengatur, mengawasi, dan mengembangkan sektor transportasi di Indonesia. Dengan berfokus pada regulasi, pembangunan

infrastruktur, keselamatan, dan inovasi, Kementerian Perhubungan berupaya untuk menciptakan sistem transportasi yang efisien, aman, dan terintegrasi guna mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat Indonesia.

B. Tindakan dalam Proses Penyidikan

Pengertian penyidikan tercantum dalam Pasal 1 butir 2 KUHAP yakni dalam Bab I mengenai Penjelasan Umum, yaitu: “Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya”

Berdasarkan rumusan Pasal 1 butir 2 KUHAP, unsur-unsur yang terkandung dalam pengertian penyidikan adalah:

- a. Penyidikan merupakan serangkaian tindakan yang mengandung tindakan-tindakan yang antara satu dengan yang lain saling berhubungan;
- b. Penyidikan dilakukan oleh pejabat publik yang disebut penyidik;
- c. Penyidikan dilakukan dengan berdasarkan peraturan perundang-undangan.
- d. Tujuan penyidikan ialah mencari dan mengumpulkan bukti, yang dengan bukti itu membuat terang tindak pidana yang terjadi, dan menemukan tersangkanya.

Berdasarkan keempat unsur tersebut sebelum dilakukan penyidikan, telah diketahui adanya tindak pidana tetapi tindak pidana itu belum terang dan belum

diketahui siapa yang melakukannya. Adanya tindak pidana yang belum terang itu diketahui dari penyelidikannya.⁶⁰

Penyidik menurut Pasal 1 butir ke-1 KUHAP adalah pejabat polisi Negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan. KUHAP lebih jauh lagi mengatur tentang penyidik dalam Pasal 6, yang memberikan batasan pejabat penyidik dalam proses pidana. Adapun batasan pejabat dalam tahap penyidikan tersebut adalah pejabat penyidik POLRI dan Pejabat penyidik negeri sipil.

Penyidik pembantu selain diatur dalam Pasal 1 butir ke 1 KUHAP dan Pasal 6 KUHAP, terdapat lagi Pasal 10 yang mengatur tentang adanya penyidik pembantu disamping penyidik.⁶¹ Untuk mengetahui siapa yang dimaksud dengan orang yang berhak sebagai penyidik ditinjau dari segi instansi maupun kepangkatan, ditegaskan dalam Pasal 6 KUHAP. Dalam pasal tersebut ditentukan instansi dan kepangkatan seorang pejabat penyidik. Bertitik tolak dari ketentuan Pasal 6 KUHAP yang dimaksud, yang berhak diangkat sebagai pejabat penyidik antara lain:

a. Pejabat Penyidik Polri

Agar seorang pejabat kepolisian dapat diberi jabatan sebagai penyidik, maka harus memenuhi syarat kepangkatan sebagaimana hal itu ditegaskan dalam Pasal 6 ayat (2) KUHAP. Menurut penjelasan Pasal 6 ayat (2), kedudukan dan kepangkatan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah, diselaraskan dan

⁶⁰ Adami Chazawi, *Hukum Pidana Materiil dan Formil Korupsi di Indonesia*, Bayumedia Publishing, Malang, 2015, hlm. 380-381

⁶¹ M. Yahya Harahap, *Op.cit*, halaman 110

diseimbangkan dengan kedudukan dan kepangkatan penuntut umum dan hakim peradilan umum. Syarat kepangkatan dan pengangkatan pejabat penyidikan antara lain adalah sebagai berikut:

1) Pejabat Penyidik Penuh

Pejabat polisi yang dapat diangkat sebagai pejabat “penyidik penuh”, harus memenuhi syarat-syarat kepangkatan dan pengangkatan, yaitu:

- a. Sekurang-kurangnya berpangkat Pembantu Letnan Dua Polisi;
- b. Atau yang berpangkat bintara dibawah Pembantu Letnan Dua apabila dalam suatu sektor kepolisian tidak ada pejabat penyidik yang berpangkat Pembantu Letnan Dua;
- c. Ditunjuk dan diangkat oleh Kepala Kepolisian Republik Indonesia

2) Penyidik Pembantu

Pasal 10 KUHAP menentukan bahwa Penyidik Pembantu adalah Pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang diangkat oleh Kepala Kepolisian Negara menurut syarat-syarat yang diatur dengan peraturan pemerintah.⁶² Pejabat polisi yang dapat diangkat sebagai “penyidik pembantu” diatur didalam Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2010. Menurut ketentuan ini, syarat kepangkatan untuk dapat diangkat sebagai pejabat penyidik pembantu:⁶³

- a. Sekurang-kurangnya berpangkat Sersan Dua Polisi;
- b. Atau pegawai negeri sipil dalam lingkungan Kepolisian Negara dengan syarat sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda (Golongan

⁶² Nico Ngani, I Nyoman Budi Jaya dan Hasan Madani, *Mengenal Hukum Acara Pidana, Bagian Umum dan Penyidikan*, Liberty, Yogyakarta, 2010, hlm. 19

⁶³ M.Yahya Harahap, *Op.cit*, hlm. 111-112

II/a);

- c. Diangkat oleh Kepala Kepolisian Republik Indonesia atas usul komandan atau pimpinan kesatuan masing-masing

b. Pejabat Penyidik Polri

Penyidik Pegawai Negeri Sipil diatur dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b KUHAP, yaitu pegawai negeri sipil yang mempunyai fungsi dan wewenang sebagai penyidik. Pada dasarnya, wewenang yang mereka miliki bersumber pada undang-undang pidana khusus, yang telah menetapkan sendiri pemberian wewenang penyidikan pada salah satu pasal.⁶⁴

Wewenang penyidikan yang dimiliki oleh pejabat pegawai negeri sipil hanya terbatas sepanjang yang menyangkut dengan tindak pidana yang diatur dalam undang-undang pidana khusus itu. Hal ini sesuai dengan pembatasan wewenang yang disebutkan dalam Pasal 7 ayat (2) KUHAP yang berbunyi: “Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud Pasal 6 ayat (1) huruf b mempunyai wewenang sesuai dengan undang-undang yang menjadi landasan hukumnya masing-masing dan dalam pelaksanaan tugasnya berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Polri”.

3) Tugas dan Kewenangan penyidikan yang ditentukan di dalam KUHAP

Yang berwenang melakukan penyidikan dicantumkan dalam Pasal 6 KUHAP, namun pada praktiknya, sekarang ini terhadap beberapa tindak pidana tertentu ada penyidik-penyidik yang tidak disebutkan di dalam KUHAP.

Untuk itu pada subbab ini akan dipaparkan siapa sajakah penyidik yang

⁶⁴ *Ibid*, hlm. 113

disebutkan di dalam KUHAP dan siapa saja yang juga yang merupakan penyidik namun tidak tercantum di dalam KUHAP. Adapun tugas penyidik itu sendiri antara lain adalah:

- 1) Membuat berita acara tentang pelaksanaan tindakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 KUHAP. (Pasal 8 ayat (1) KUHAP)
- 2) menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum. (Pasal 8 ayat (2) KUHAP),
- 3) penyidik yang mengetahui, menerima laporan atau pengaduan tentang terjadinya suatu peristiwa yang patut diduga merupakan tindak pidana korupsi wajib segera melakukan penyidikan yang diperlukan (Pasal 106 KUHAP),
- 4) menyerahkan tanggung jawab atas tersangka dan barang bukti kepada penuntut umum (Pasal 8 ayat (3) KUHAP), Kelima,
- 5) dalam hal penyidik telah mulai melakukan penyidikan suatu peristiwa yang merupakan tindak pidana, penyidik memberitahukan hal tersebut kepada penuntut umum. (Pasal 109 ayat (1) KUHAP),
- 6) wajib segera menyerahkan berkas perkara penyidikan kepada penuntut umum, jika penyidikan dianggap telah selesai. (Pasal 110 ayat (1) KUHAP).
- 7) dalam hal penuntut umum mengembalikan hasil penyidikan untuk dilengkapi, penyidik wajib segera melakukan penyidikan tambahan sesuai dengan petunjuk dari penuntut umum (Pasal 110 ayat (3) KUHAP),

- 8) setelah menerima penyerahan tersangka, penyidik wajib melakukan pemeriksaan dan tindakan lain dalam rangka penyidikan (Pasal 112 ayat (2) KUHAP),
- 9) Sebelum dimulainya pemeriksaan, penyidik wajib memberitahukan kepada orang yang disangka melakukan suatu tindak pidana korupsi, tentang haknya untuk mendapatkan bantuan hukum atau bahwa ia dalam perkaranya itu wajib didampingi oleh penasihat hukum (Pasal 114 KUHAP),
- 10) wajib memanggil dan memeriksa saksi yang menguntungkan bagi tersangka (Pasal 116 ayat (4) KUHAP),
- 11) wajib mencatat dalam berita acara sesuai dengan kata yang dipergunakan oleh tersangka (Pasal 117 ayat (2) KUHAP),
- 12) wajib menandatangani berita acara pemeriksaan tersangka dan atau saksi, setelah mereka menyetujui isinya (Pasal 118 ayat (2) KUHAP),
- 13) dalam hal tersangka ditahan dalam waktu satu hari setelah perintah penahanan dijalankan, penyidik harus mulai melakukan pemeriksaan (Pasal 122 KUHAP),
- 14) dalam rangka melakukan penggeledahan rumah, wajib terlebih dahulu menunjukkan tanda pengenalnya kepada tersangka atau keluarganya (Pasal 125 KUHAP),
- 15) membuat berita acara tentang jalannya dan hasil penggeledahan rumah (Pasal 126 ayat (1) KUHAP),
- 16) membacakan terlebih dahulu berita acara tentang penggeledahan

- rumah kepada yang bersangkutan, kemudian diberi tanggal dan ditandatanganinya, tersangka atau keluarganya dan atau kepala desa atau ketua lingkungan dengan dua orang saksi (Pasal 126 ayat (2) KUHAP),
- 17) wajib menunjukkan tanda pengenalnya terlebih dahulu dalam hal melakukan penyitaan (Pasal 128 KUHAP),
- 18) memperlihatkan benda yang akan disita kepada keluarganya dan dapat minta keterangan tentang benda yang akan disita itu dengan disaksikan oleh Kepala Desa atau ketua lingkungan dengan dua orang saksi (Pasal 129 ayat (1) KUHAP),
- 19) penyidik membuat berita acara penyitaan (Pasal 129 ayat (2) KUHAP),
- 20) menyampaikan turunan berita acara penyitaan kepada atasannya, keluarganya dan Kepala Desa (Pasal 129 ayat (4) KUHAP),
- 21) menandatangani benda sitaan sesaat setelah dibungkus (Pasal 130 ayat (1) KUHAP),

Sedangkan kewenangan dari penyidik antara lain adalah:

1. Sesuai dengan Pasal 7 ayat (1) KUHAP, penyidik berwenang untuk:
 - a. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana;
 - b. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian;
 - c. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
 - d. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan;

- e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
 - f. Mengambil sidik jari dan memotret seseorang;
 - g. Memanggil orang untuk diperiksa sebagai tersangka atau saksi (Pasal 7 ayat (1) jo Pasal 112 ayat (1) KUHAP);
 - h. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
 - i. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab;
2. Dalam hal dianggap perlu dapat meminta pendapat seorang ahli atau orang yang memiliki keahlian khusus (Pasal 120 KUHAP jo Pasal 133 ayat (1) KUHAP).
 3. Penyidik dapat mengabulkan permintaan tersangka, keluarga, atau penasihat hukum tersangka atas penahanan tersangka (Pasal 123 ayat (2) KUHAP).
 4. Penyidik dapat mengadakan penjagaan atau penutupan tempat atau rumah yang digeledah demi keamanan dan ketertiban (Pasal 127 ayat (1) KUHAP).
 5. Penyidik berhak memerintahkan setiap orang yang dianggap perlu tidaknya meninggalkan tempat tersebut selama pengeledahan berlangsung (Pasal 127 ayat (2) KUHAP).
 6. Dalam hal timbul dugaan kuat ada surat palsu atau yang dipalsukan, penyidik dengan izin ketua pengadilan negeri setempat dapat datang atau dapat minta kepada pejabat penyimpan umum yang wajib dipenuhi, supaya ia mengirimkan surat asli yang disimpannya itu kepadanya untuk dipakai sebagai bahan perbandingan (Pasal 132 ayat (2) KUHAP).

Penyidik melakukan pemeriksaan terkonsentrasi pada masalah hukum.

Tersangka adalah titik awal pemeriksaan di depan penyidik. Dia adalah sumber informasi tentang peristiwa kriminal yang sedang diperiksa. Namun, asas akusatur harus diterapkan terhadap tersangka yang menjadi titik tolak pemeriksaan. Tersangka harus ditempatkan pada posisi manusia yang berharga. Dia harus dievaluasi sebagai subjek daripada objek. Yang diperiksa bukan individu yang diduga. Objektif pemeriksaan adalah tindak pidana yang dilakukannya. Fokus pemeriksaan adalah kesalahan yang dilakukan tersangka. Sampai keputusan pengadilan yang sah, tersangka dianggap tidak bersalah berdasarkan prinsip hukum "praduga tak bersalah".⁶⁵

Dalam pemeriksaan tindak pidana, tersangka tidak selalu harus diperiksa. Ada saat-saat ketika pemeriksaan ahli atau saksi diperlukan. Untuk meningkatkan transparansi dan kejelasan peristiwa kriminal yang diduga. Tapi tersangka harus dilindungi dari martabat dan hak asasi, dan saksi dan ahli harus diperlakukan dengan baik.

C. Tinjauan Umum Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)

Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) sebagai penegak hukum pidana ialah aparat pertama dalam proses penegakan hukum, ia menempati posisi sebagai penjaga, yaitu melalui kekuasaan yang ada (*police direction*) ia merupakan awal mula proses pidana. Karena keahliannya maka polisi lalu memperbesar penekanan kebijakan-kebijakan yang kurang memperhatikan

⁶⁵ *Ibid.* hlm. 134

ancaman hukum formal. Lembaga penyidik merupakan salah satu subsistem dari sistem peradilan pidana (*criminal justice system*).

Subsistem-subsistem lainnya adalah terdiri dari Lembaga Penuntunan, Pengadilan, dan Lembaga Pemasyarakatan.⁶⁶ Oleh karena itu apabila didalam Lembaga Penyidikan terdapat adanya Penyidik POLRI dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), maka dapat dikatakan bahwa PPNS merupakan bagian dari sistem peradilan pidana.

Dalam hal ini adalah semua kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah yang diatur dalam peraturan perundang-undangan, maka Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) merupakan penyidik yang berasal dari PNS untuk melakukan penyidikan tindak pidana tertentu.

Biasanya tindak pidana tersebut bukan tindak pidana umum yang biasa ditangani oleh penyidik Kepolisian terdapat dalam Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2012, yang dimaksud dengan PPNS adalah Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang berdasarkan peraturan perundang-undangan ditunjuk selaku Penyidik dan mempunyai wewenang untuk melakukan penyidikan tindak pidana dalam lingkup undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing serta dasar hukum penjabaran tersebut terdapat Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana yang berisikan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2010 tentang Manajemen Penyidikan Penyidik Pegawai Negeri Sipil, jadi dapat disimpulkan yaitu PPNS merupakan pejabat PNS yang ditunjuk dan diberi kewenangan untuk melakukan

⁶⁶ Siti Maimana, "Peranan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perpajakan dan Penyidik POLRI dalam Penanganan Tindak Pidana Perpajakan", *USU Law Journal*, Vol 1 No. 2, November 2013, hlm. 58, <http://repositori.usu.ac.id/handle/123456789/36589>

penyidikan dalam tindak pidana tertentu yang menjadi lingkup peraturan undang-undang yang menjadi dasar hukumnya. Oleh karena itu, instansi/lembaga atau badan pemerintah tertentu memiliki PPNS masing-masing. Dalam melaksanakan tugasnya PPNS diawasi serta harus berkoordinasi dengan Penyidik Kepolisian.

Dalam aturan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Tentang Manajemen Penyidikan Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil No 06 Tahun 2010 BAB I Ketentuan Umum menyebutkan bahwa Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya disingkat PPNS adalah Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan tindak pidana sesuai undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing dan dalam pelaksanaan tugasnya berada di bawah koordinasi dan pengawasan Penyidik Polri.

Manajemen Penyidikan oleh PPNS adalah pengelolaan penyidikan tindak pidana oleh PPNS secara terencana, terorganisir, terkendali, dan dilaksanakan secara efektif dan efisien. Atasan PPNS adalah PPNS yang ditunjuk oleh instansinya dan/atau secara struktural membawahi PPNS yang ditugaskan menangani perkara tindak pidana tertentu yang menjadi kewenangannya.

Peranan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Penyidik Pegawai Negeri Sipil No 06 Tahun 2010 BAB II Penyidikan Ketentuan Umum Pasal 9 yaitu dimulai dari bentuk-bentuk kegiatan dalam proses penyidikan oleh PPNS sebagai berikut:

- a. Pemberitahuan dimulainya penyidikan;
- b. Pemanggilan;
- c. Penangkapan;

- d. Penahanan;
- e. Penggeledahan;
- f. Penyitaan;
- g. Pemeriksaan;
- h. Bantuan hukum;
- i. Penyelesaian berkas perkara;
- j. Pelimpahan perkara;
- k. Penghentian penyidikan;
- l. Administrasi penyidikan; dan
- m. Pelimpahan penyidikan.

Bentuk bentuk kegiatan tersebut berkelanjutan sampai dengan tindak pidannya yang juga tertera didalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Tentang Manajemen Penyidikan Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Nomor: 06 Tahun 2010 BAB III Penyidikan Pasal 46 berisikan Pelimpahan penyidikan dari PPNS kepada Penyidik Polri, dilaksanakan apabila:

- 1) Peristiwa pidana yang ditangani, meliputi lebih dari satu wilayah hukum PPNS;
- 2) Berdasarkan pertimbangan keamanan dan geografi, PPNS tidak dapat melakukan penyidikan; dan
- 3) Peristiwa pidana yang ditangani, merupakan gabungan tindak pidana tertentu dan tindak pidana umum, kecuali tindak pidana yang bukan merupakan kewenangan Penyidik Polri.

D. Tinjauan Umum tentang Pelayaran di Indonesia

Sebagai suatu bentuk kegiatan yang mempengaruhi kehidupan masyarakat, maka dunia pelayaran memerlukan regulasi yang mengatur mengenai usaha pelayaran karena Indonesia adalah negara hukum dan segala sesuatu harus diatur dalam Undang-undang. Maka untuk mengatur itu semua Pemerintah melahirkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Sebagai hukum positif, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tersebut mengatur hal-hal yang didalamnya terdapat faktor-faktor penting transportasi di perairan. Pasal 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa pelayaran satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan yang maritim.

Berbicara tentang pelayaran dalam arti luas, tidak bisa terlepas dari aspek angkutan di perairan (dalam arti kapal), aspek kepelabuhanan, serta aspek keamanan dan keselamatannya, sedangkan pelayaran dalam arti sempit hanya menyangkut pada aspek angkutannya saja.⁶⁷

Pelayaran diselenggarakan tentu harus memberi manfaat kepada semua pihak, dalam melakukan kegiatan usaha di bidang pelayaran menggunakan persaingan yang sehat, dan juga tidak menimbulkan pencemaran lingkungan. Sesuai dengan Pasal 3 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dapat diketahui bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

⁶⁷ Wirjono Projudikoro, *Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Pelayaran Darat*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 23

- 1) Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- 2) Membina jiwa kebahaarian;
- 3) Menjunjung kedaulatan negara;
- 4) Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- 5) Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- 6) Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara;
- 7) Meningkatkan ketahanan Nasional.

Menurut Abdul Kadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.⁶⁸

Pengangkutan sebagai sebuah proses atau kegiatan memerlukan alat pengangkutan untuk mengangkut barang atau penumpang, atau membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan. Suatu perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi

⁶⁸ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014, hlm. 19

dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.

Perpindahan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain yang diselenggarakan dengan pengangkutan tersebut harus dilakukan dengan memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan, yaitu harus diselenggarakan dengan aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya. Kumpulan berbagai peraturan itulah yang dikenal dengan hukum pengangkutan. Hukum pengangkutan adalah hukum yang mengatur bisnis pengangkutan baik pengangkutan di laut, udara, darat dan perairan pedalaman.⁶⁹

Fungsi pengangkutan pada dasarnya adalah untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Dalam hal ini pihak pengangkut berkewajiban mengangkut penumpang dengan selamat. Dalam Pasal 523 KUHD menyatakan bahwa: “Sipengangkut harus menanggung segala perbuatan dari mereka yang dipekerjakannya dan terhadap segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut”.⁷⁰

Di sini jelas, meningkatkan daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang. Fungsi pengangkutan yang demikian itu tidak hanya berlaku di dunia perdagangan saja, tetapi juga

⁶⁹ Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 154

⁷⁰ R. Subekti, R. Tjitosubidjo, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, Pradya Paramita, Jakarta, 1997, hlm. 5

berlaku di bidang pemerintahan, politik, sosial, pendidikan, pertahanan dan keamanan, dan lain-lain.⁷¹

Berdasarkan Pasal 6 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: Angkutan Laut, Angkutan Sungai dan Danau, dan Angkutan Penyeberangan.

1) Angkutan Laut

Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

2) Angkutan Sungai dan Danau

Angkutan sungai, danau dan penyeberangan merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Istilah ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASD dan Penyeberangan.

Angkutan perairan daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sungai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah

⁷¹ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan,

favorit sehingga banyak sekali pusat pemukiman, ekonomi, budaya maupun kota-kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, terutama pada Pasal 1, dijelaskan bahwa angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, banjir, kanal, dan terusan. Di Indonesia, angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional.

3) Angkutan Penyebrangan

Angkutan penyebrangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah ferry transport.

Selain yang telah disebutkan di atas, masih ada jenis jenis angkutan laut berdasarkan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

Dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut:

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*)

Dalam ajaran ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan didasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut

adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Dalam hukum positif Indonesia, prinsip ini dapat menggunakan Pasal 1365 BW, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum. Menurut konsepsi pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melawan hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu antara lain:

- a. Adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat;
 - b. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya;
 - c. Adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut.
2. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)

Menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, strict liability, absolute liability principle*)

Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipertanyakan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada. Pengangkut tidak

mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang.

Prinsip ini dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam perundang-undangan mengenai prinsip ini tidak diatur. Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak.⁷²

Bagi usaha pengangkutan diwajibkan memiliki izin usaha dengan syarat-syarat sebagai berikut:

1. Memiliki NPWP
 2. Memiliki akta pendirian perusahaan/akta pendirian koperasi
 3. Memiliki keterangan domisili perusahaan
 4. Memiliki surat izin tempat usaha
 5. Memiliki pernyataan kesanggupan menyelenggarakan usahanya secara berkala baik itu dalam hal penyediaan maupun perawatan dari alat angkut tersebut, serta kesanggupan menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan.
- Pernyataan kesanggupan untuk memiliki alat angkut tersebut.

Dalam transportasi masalah risiko (risk) sering terjadi baik yang menyangkut jiwa manusia maupun barang-barang muatan serta alat angkutnya.

⁷² Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, Pradya Paramita, Jakarta, 2013, hlm. 41

Risiko adalah ketidakpastian yang bisa menyebabkan kerugian. Menurut CST Kansil risiko merupakan suatu ketidakpastian yang berarti kemungkinan terjadinya suatu kerugian di masa yang akan datang, sehingga asuransi menjadikan suatu ketidakpastian menjadi suatu kepastian yang akan mendapatkan ganti rugi.⁷³ Setiap manusia yang menghadapi kemungkinan akan kehilangan miliknya karena berbagai sebab, ia disebut menghadapi suatu risiko.⁷⁴

Unsur ketidakpastian dapat dibagi atas:

1. Ketidakpastian ekonomi, yaitu kejadian yang timbul sebagai akibat dari perubahan sikap konsumen, umpama perubahan selera konsumen terhadap permintaan jasa angkutan dikarenakan perubahan teknologi.
2. Ketidakpastian yang disebabkan oleh alam, misal gempa bumi, badai dan topan. Dalam angkutan laut kapal bisa tenggelam dikarenakan badai dan topan.
3. Ketidakpastian yang disebabkan oleh perilaku manusia.⁷⁵

Selain daripada itu dikenal pula:

1. Speculative risks: yaitu risiko bersifat spekulatif yang bisa mendatangkan rugi dan untung, misal seorang pengusaha angkutan bisa untung atau rugi dalam mengelola perusahaannya.
2. Pura risks, yaitu risiko murni yang selalu menyebabkan kerugian umpama pesawat udara menabrak gunung hingga hancur

Dalam hal pengangkutan laut yang berkedudukan sebagai pengangkut adalah pemilik kapal, sedangkan nahkoda dan anak buah kapal berkedudukan

⁷³ Dijan Widijowati, *Hukum Dagang*, Andi Offset, Yogyakarta, 2012, hlm. 190

⁷⁴ Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2014, hlm. 14

⁷⁵ *Ibid*, hlm. 25

sebagai buruh (pekerja) atau orang yang dipekerjakan oleh pemilik kapal, sesuai dengan ketentuan Pasal 321 KUHD, nahkoda dan anak buah kapal ini hanya bertanggung jawab kepada pemilik kapal selaku majikannya.⁷⁶ Pasal 321 KUHD ini berbunyi sebagai berikut:

1. Pengusaha kapal terikat oleh perbuatan-perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka yang dalam dinas tetap atau sementara dari kapal itu di dalam perjalanannya dalam lingkungan kewenangannya.
2. Ia bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimpakan pada pihak ketiga karena perbuatan melawan hukum dari mereka yang dalam dinas tetap atau sementara pada kapal karena jabatannya atau karena melaksanakan kegiatannya ada di kapal melakukan pekerjaan untuk kapal atau muatan.

Kalau ketentuan Pasal 321 KUHD di atas ditelaah lebih lanjut, maka tanggung jawab dari pengusaha kapal (pengangkut) adalah sebagai berikut:

1. Pengusaha kapal (pengangkut) bertanggung jawab atas perbuatan-perbuatan hukum yang oleh mereka dilakukan dalam lingkungan pekerjaan masing-masing.
2. Pengusaha kapal/pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan-perbuatan melawan hukum orang-orang yang bekerja di atas kapal untuk keperluan kapal atau muatannya dengan syarat-

⁷⁶ Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Jakarta, Rajawali Pers, 2015, hlm.184.

syarat perbuatan melawan hukum itu dilakukan dalam lingkungan pekerjaan masing-masing.⁷⁷

E. Jenis-Jenis Kecelakaan Kapal di Laut

Kecelakaan kapal di laut merupakan insiden yang melibatkan kapal dan mengakibatkan kerugian materi, cedera, atau hilangnya nyawa. Jenis-jenis kecelakaan kapal di laut bervariasi berdasarkan penyebab dan dampaknya. Berikut adalah uraian dan penjelasan mengenai jenis-jenis kecelakaan kapal di laut:

1. Tabrakan (Collision)

Tabrakan terjadi ketika dua kapal bertabrakan di laut. Tabrakan ini dapat disebabkan oleh kesalahan navigasi, kelalaian awak kapal, kondisi cuaca buruk, atau gangguan teknis. Dampaknya bisa sangat parah, termasuk kerusakan serius pada kapal, kebakaran, tumpahan minyak, cedera, dan hilangnya nyawa.

2. Tenggelam (Sinking)

Tenggelam adalah kecelakaan di mana kapal secara keseluruhan tenggelam di bawah permukaan air. Penyebab utama tenggelam termasuk kebocoran lambung, kerusakan struktural, cuaca ekstrem, atau tabrakan dengan objek lain seperti gunung es atau terumbu karang. Tenggelam seringkali berakibat fatal bagi awak kapal dan penumpang.

⁷⁷ *Ibid*, hlm. 185

3. Terbakar (Fire/Explosion)

Kebakaran atau ledakan di kapal dapat terjadi akibat kebocoran bahan bakar, korsleting listrik, atau kesalahan manusia. Kebakaran di atas kapal bisa sangat berbahaya karena penyebaran api yang cepat dan sulitnya evakuasi. Ledakan juga bisa terjadi akibat bahan berbahaya yang diangkut kapal, seperti bahan kimia atau gas.

4. Kandas (Grounding)

Kandas adalah ketika kapal terjebak di dasar laut atau terumbu karang. Kecelakaan ini biasanya disebabkan oleh kesalahan navigasi, pengetahuan yang kurang mengenai perairan setempat, atau cuaca buruk yang memaksa kapal keluar dari jalur. Dampaknya bisa berupa kerusakan pada lambung kapal, tumpahan bahan bakar, dan risiko lingkungan yang serius.

5. Kebocoran (Leakage)

Kebocoran terjadi ketika ada kerusakan pada lambung kapal yang menyebabkan air masuk ke dalam kapal. Penyebab kebocoran bisa berupa korosi, tabrakan, atau kerusakan struktural. Kebocoran yang tidak tertangani dengan cepat dapat menyebabkan kapal tenggelam.

6. Terbalik (Capsizing)

Terbalik adalah kecelakaan di mana kapal terguling dan sisi lambung berada di atas air. Penyebabnya meliputi distribusi muatan yang tidak merata, gelombang tinggi, atau manuver yang salah. Terbalik sering mengakibatkan hilangnya nyawa karena sulitnya menyelamatkan diri dan sulitnya evakuasi.

7. Kerusakan Mesin (Engine Failure)

Kerusakan mesin atau kegagalan teknis dapat menyebabkan kapal kehilangan daya dorong dan menjadi tidak terkendali di laut. Penyebabnya bisa berupa perawatan yang buruk, usia mesin yang tua, atau kesalahan operasional. Kerusakan mesin di perairan terbuka sangat berbahaya karena kapal menjadi rentan terhadap cuaca buruk dan tabrakan.

8. Insiden Muatan (Cargo-Related Incidents)

Insiden yang berkaitan dengan muatan termasuk perpindahan muatan yang tidak terduga, kebakaran muatan, atau tumpahan bahan berbahaya. Muatan yang tidak terikat dengan baik dapat bergeser dan menyebabkan kapal tidak stabil atau bahkan terbalik.

9. Serangan Perompak (Piracy)

Perompakan adalah tindakan kriminal di mana perompak menyerang kapal untuk merampok, menyandera awak kapal, atau mencuri kargo. Serangan perompak sering terjadi di perairan rawan seperti Selat Malaka dan perairan di sekitar Somalia. Dampaknya bisa berupa kerugian materi, cedera, atau hilangnya nyawa.

10. Kecelakaan Personil (Personnel Accidents)

Kecelakaan yang melibatkan personil kapal termasuk jatuh ke laut, cedera kerja, atau paparan bahan berbahaya. Penyebabnya bisa berupa kurangnya pelatihan, ketidakpatuhan terhadap prosedur keselamatan, atau kondisi kerja yang buruk. Kecelakaan ini dapat menyebabkan cedera serius atau kematian.

11. Serangan Teroris (Terrorist Attack)

Serangan teroris terhadap kapal adalah tindakan yang disengaja untuk menyebabkan kerusakan atau teror. Contoh terkenal adalah serangan terhadap kapal USS Cole pada tahun 2000. Serangan teroris dapat menyebabkan kerusakan besar, kebakaran, dan hilangnya nyawa.

Kecelakaan kapal di laut memiliki berbagai jenis yang masing-masing memiliki penyebab dan dampak yang berbeda. Pencegahan kecelakaan kapal melibatkan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan, pelatihan awak kapal, perawatan rutin, dan penggunaan teknologi navigasi yang canggih. Upaya bersama dari pemerintah, perusahaan pelayaran, dan komunitas maritim sangat penting untuk mengurangi risiko kecelakaan di laut.

Tindak pidana pelayaran di Indonesia mengacu pada pelanggaran hukum yang terjadi dalam konteks aktivitas maritim dan pelayaran. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan terkait lainnya, berbagai tindak pidana pelayaran telah ditetapkan untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan keberlanjutan lingkungan maritim. Berikut adalah gambaran umum tentang beberapa tindak pidana pelayaran utama di Indonesia:

1. Pelanggaran Keselamatan Pelayaran

Pelanggaran keselamatan pelayaran mencakup berbagai tindakan yang membahayakan keselamatan kapal, penumpang, awak kapal, dan lingkungan maritim. Ini termasuk operasi kapal tanpa standar keselamatan yang memadai, tidak mematuhi peraturan navigasi, atau mengabaikan prosedur keselamatan dalam kondisi darurat. Kapal yang tidak dilengkapi dengan peralatan keselamatan

yang sesuai atau yang mengoperasikan kapal dalam kondisi tidak layak juga termasuk dalam kategori ini.

Pelanggaran keselamatan pelayaran adalah isu serius dalam industri maritim yang dapat menyebabkan konsekuensi berbahaya, baik bagi manusia maupun lingkungan. Di Indonesia, yang merupakan negara kepulauan dengan lalu lintas pelayaran yang sangat sibuk, masalah ini mendapat perhatian khusus. Pelanggaran keselamatan pelayaran mencakup berbagai tindakan yang menimbulkan risiko pada keselamatan kapal, penumpang, awak, serta lingkungan laut.⁷⁸

Pelanggaran keselamatan pelayaran bisa terjadi dalam berbagai bentuk, termasuk tetapi tidak terbatas pada:

- 1) Operasi Kapal Tanpa Standar Keselamatan yang Memadai: Ini termasuk kapal yang berlayar tanpa peralatan keselamatan yang cukup atau dalam kondisi yang tidak layak laut. Misalnya, kapal yang tidak memiliki jumlah pelampung penyelamat yang cukup, alat pemadam kebakaran, atau peralatan navigasi yang memadai.
- 2) Kegagalan Mematuhi Peraturan Navigasi: Kapal yang tidak mematuhi aturan navigasi, seperti aturan pencegahan tabrakan di laut, dapat menimbulkan risiko tinggi terjadinya kecelakaan. Ini bisa mencakup perilaku seperti berlayar dengan kecepatan yang tidak aman, tidak mematuhi tanda navigasi, atau gagal berkomunikasi dengan kapal lain secara efektif.

⁷⁸ Prasetyo, Budi. Hukum Pelayaran dan Penegakannya di Indonesia, Rajawali Pers: Jakarta, 2017, hlm. 25

- 3) Mengabaikan Prosedur Keselamatan dalam Kondisi Darurat: Tidak mengikuti prosedur darurat yang ditetapkan atau penanganan yang tidak memadai dalam situasi darurat seperti kebakaran di kapal, tumpahan minyak, atau kebocoran, juga merupakan bentuk pelanggaran keselamatan.⁷⁹

Dampak dari pelanggaran keselamatan pelayaran bisa sangat serius:

- 1) Risiko Kehilangan Nyawa: Salah satu konsekuensi paling serius dari pelanggaran keselamatan pelayaran adalah potensi kehilangan nyawa. Kecelakaan di laut seringkali berakibat fatal, mengingat kesulitan dalam melakukan operasi penyelamatan dan kondisi laut yang bisa berubah secara drastis.
- 2) Kerusakan Lingkungan: Kecelakaan pelayaran juga bisa menyebabkan kerusakan lingkungan yang signifikan, terutama jika melibatkan tumpahan minyak atau bahan kimia berbahaya. Dampak terhadap ekosistem laut, pantai, dan kehidupan laut bisa berlangsung selama bertahun-tahun.
- 3) Kerugian Ekonomi dan Reputasi: Pelanggaran keselamatan pelayaran juga dapat menyebabkan kerugian ekonomi bagi operator kapal, kerugian muatan, serta kerusakan reputasi industri pelayaran Indonesia secara keseluruhan.⁸⁰

Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah Indonesia dan lembaga terkait, seperti Kementerian Perhubungan, telah menetapkan berbagai regulasi dan standar keselamatan pelayaran. Penegakan hukum yang ketat, inspeksi berkala kapal,

⁷⁹ Sudarsono, Rini. *Tindak Pidana di Bidang Pelayaran*, Pustaka Sinar Harapan: Jakarta, 2019, hlm. 63

⁸⁰ *Ibid*, hlm. 65

serta pelatihan dan edukasi untuk awak kapal adalah kunci dalam mencegah pelanggaran keselamatan pelayaran. Kesadaran dan kepatuhan terhadap standar keselamatan ini tidak hanya penting untuk menghindari risiko dan kecelakaan tetapi juga penting untuk menjaga keberlanjutan industri pelayaran yang merupakan arteri penting bagi ekonomi Indonesia.

2. Pencemaran Laut

Tindak pidana pencemaran laut terjadi ketika kapal secara sengaja atau karena kelalaian membuang limbah atau bahan berbahaya ke laut, yang berpotensi merusak ekosistem laut dan mengganggu habitat maritim. Ini termasuk pembuangan limbah minyak, bahan kimia, atau sampah secara ilegal. Peraturan internasional seperti Konvensi MARPOL diadopsi dalam hukum nasional untuk mengatur pencegahan pencemaran oleh kapal.⁸¹

Pencemaran laut merupakan masalah lingkungan global yang serius, termasuk di Indonesia, yang memiliki garis pantai panjang dan merupakan negara kepulauan. Pencemaran laut merujuk pada masuknya substansi atau energi seperti minyak, bahan kimia, limbah industri, sampah plastik, dan nutrisi dari pertanian ke dalam laut, yang mengakibatkan kerusakan terhadap ekosistem laut dan membahayakan kehidupan laut serta manusia yang bergantung pada sumber daya laut.

Pencemaran laut bisa berasal dari berbagai sumber, baik alami maupun akibat aktivitas manusia:

⁸¹ Aminudin, Muhammad. *Penyidikan Tindak Pidana Perhubungan Laut*, Andi Offset: Yogyakarta, 2016, hlm. 128

- 1) Tumpahan Minyak: Salah satu bentuk pencemaran laut paling terkenal adalah tumpahan minyak, yang sering terjadi karena kecelakaan kapaltanker atau kebocoran pada rig minyak. Tumpahan minyak dapat menutupi permukaan laut dan pantai, mengganggu proses fotosintesis, serta meracuni kehidupan laut.
- 2) Limbah Industri dan Domestik: Limbah yang dibuang ke laut dari industri dan rumah tangga sering mengandung bahan kimia berbahaya, logam berat, dan nutrisi yang berlebihan. Nutrisi berlebih ini dapat menyebabkan fenomena eutrofikasi, di mana pertumbuhan alga berlebihan menyebabkan kekurangan oksigen di air, merugikan spesies laut lainnya.
- 3) Sampah Plastik: Pencemaran plastik di laut merupakan masalah besar. Plastik yang terbuang di laut bisa bertahan selama ratusan tahun, memecah menjadi mikroplastik yang bisa dikonsumsi oleh kehidupan laut, sehingga masuk ke dalam rantai makanan.⁸²

Dampak pencemaran laut sangat luas, mempengaruhi tidak hanya kehidupan laut tetapi juga manusia:

- 1) Gangguan Ekosistem Laut: Pencemaran dapat merusak terumbu karang, mengurangi populasi ikan, dan mengganggu keseimbangan ekosistem laut. Hal ini berdampak negatif pada keanekaragaman hayati dan sumber daya alam yang bergantung pada laut.
- 2) Risiko Kesehatan Manusia: Manusia yang mengonsumsi ikan dan seafood yang terkontaminasi polutan dapat mengalami berbagai masalah

⁸² *Ibid*, hlm. 129

kesehatan. Misalnya, logam berat seperti merkuri dalam ikan dapat merusak sistem saraf.⁸³

Mengingat dampak serius dari pencemaran laut, berbagai langkah telah diambil untuk mengurangi dan mengendalikannya:

- 1) Regulasi dan Legislasi: Penerapan peraturan ketat mengenai pembuangan limbah ke laut dan pengelolaan tumpahan minyak. Di Indonesia, hal ini termasuk penerapan peraturan sesuai dengan standar internasional seperti Konvensi MARPOL.
- 2) Pendidikan dan Kesadaran Lingkungan: Meningkatkan kesadaran tentang dampak pencemaran laut dan pentingnya pengelolaan sampah serta penggunaan bahan yang ramah lingkungan.
- 3) Penelitian dan Teknologi: Pengembangan teknologi baru untuk membersihkan pencemaran dan penelitian berkelanjutan untuk memahami lebih dalam dampaknya terhadap ekosistem laut.⁸⁴

Upaya global dan lokal untuk mengatasi pencemaran laut harus terus ditingkatkan, mengingat pentingnya laut bagi kehidupan di bumi. Keterlibatan semua pihak, dari pemerintah, industri, hingga individu, diperlukan dalam mengurangi pencemaran dan melindungi ekosistem laut.

3. Penangkapan Ikan Ilegal

Penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing - IUU Fishing) adalah tindak pidana yang serius, merugikan keberlanjutan sumber daya kelautan dan merusak ekonomi

⁸³ Suryadi, Kurnia. *Kejahatan Pelayaran dan Pencegahannya*, Salemba Empat: Jakarta, 2017, hlm. 201

⁹⁷ *Ibid*, hlm. 202

lokal. Tindak pidana ini meliputi penangkapan ikan di zona eksklusif ekonomi (ZEE) tanpa izin, menggunakan alat tangkap yang dilarang, atau menangkap spesies yang dilindungi.

Penangkapan ikan ilegal, sering disebut sebagai Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing, adalah masalah global yang berdampak signifikan terhadap ekosistem laut, ekonomi, dan keamanan pangan. Penangkapan ikan ilegal di Indonesia, sebuah negara dengan salah satu wilayah perairan terluas di dunia, menjadi isu penting karena negara ini sangat bergantung pada sumber daya kelautan untuk perekonomian dan pangan.⁸⁵

Penangkapan ikan ilegal mencakup berbagai aktivitas yang melanggar peraturan perikanan nasional dan internasional. Ini termasuk menangkap ikan tanpa izin, menggunakan alat tangkap yang dilarang, menangkap spesies yang dilindungi, melampaui kuota penangkapan, serta menangkap di zona eksklusif ekonomi (ZEE) negara lain tanpa izin. Selain itu, penangkapan ikan yang tidak dilaporkan atau tidak diatur juga termasuk dalam kategori ini, yang merujuk pada kegiatan penangkapan ikan yang tidak dilaporkan secara akurat kepada otoritas atau yang dilakukan tanpa mematuhi peraturan manajemen sumber daya.

Dampak dari IUU Fishing sangat luas dan merusak, meliputi:

- 1) Kerusakan Ekosistem Laut: Penangkapan ikan ilegal seringkali menggunakan metode yang merusak, seperti penggunaan bom ikan atau cyanide, yang merusak terumbu karang dan habitat laut lainnya. Ini mengancam keberlanjutan ekosistem laut dan biodiversitas.

⁹⁸ *Ibid*, hlm. 215

- 2) Pengurangan Stok Ikan: IUU Fishing berkontribusi terhadap penipisan stok ikan, yang mengancam keamanan pangan dan mata pencaharian komunitas yang bergantung pada perikanan. Penangkapan berlebih menyebabkan beberapa spesies ikan menjadi terancam punah.
- 3) Dampak Ekonomi: Kegiatan IUU Fishing merugikan ekonomi negara, terutama bagi negara-negara berkembang dengan komunitas pesisir yang bergantung pada perikanan. Kerugian ini tidak hanya dalam bentuk pengurangan stok ikan tetapi juga dalam bentuk kehilangan pendapatan dan lapangan kerja.⁸⁶

Indonesia telah mengambil langkah-langkah serius untuk menangani IUU Fishing, termasuk:

- 1) Penguatan Hukum dan Regulasi: Pemerintah Indonesia memperkuat regulasi perikanan dan meningkatkan upaya penegakan hukum, termasuk pemberian sanksi bagi pelaku IUU Fishing.
- 2) Kerjasama Internasional: Melakukan kerjasama dengan negara-negara lain dan organisasi internasional untuk mengatasi IUU Fishing, termasuk pertukaran informasi dan patroli bersama.
- 3) Pemberdayaan Komunitas Lokal: Mendorong partisipasi komunitas lokal dalam pengelolaan sumber daya perikanan dan menyadarkan mereka tentang dampak IUU Fishing.⁸⁷

Penanganan IUU Fishing memerlukan pendekatan yang komprehensif dan kolaboratif, melibatkan berbagai pihak, dari pemerintah hingga masyarakat lokal.

⁸⁶ *Ibid*, hlm. 217

⁸⁷ *Ibid*, hlm. 219

Kegiatan ini penting untuk menjaga keberlanjutan sumber daya kelautan dan melindungi mata pencaharian serta keamanan pangan masyarakat.

4. Penyelundupan dan Kejahatan Terkait

Penyelundupan barang ilegal, termasuk narkoba, manusia, senjata, dan barang-barang terlarang lainnya melalui jalur laut, merupakan tindak pidana maritim. Kejahatan ini seringkali melibatkan penggunaan kapal untuk mengangkut barang secara rahasia dan ilegal, menciptakan risiko besar terhadap keamanan nasional dan internasional.

Penyelundupan dan kejahatan terkait yang terjadi melalui jalur laut merupakan tantangan serius dalam keamanan maritim, termasuk di Indonesia. Penyelundupan melalui laut mencakup pengangkutan barang-barang ilegal, seperti narkoba, senjata, alkohol, tembakau, dan barang-barang lain yang dilarang oleh hukum. Kejahatan terkait sering kali mencakup perdagangan manusia dan imigrasi ilegal, di mana individu diangkut melalui laut secara tidak sah dan seringkali dalam kondisi yang sangat berbahaya.⁸⁸

Penyelundupan melalui jalur laut sering kali dilakukan oleh sindikat kejahatan terorganisir yang memiliki jaringan kompleks dan menggunakan metode canggih untuk menghindari deteksi oleh otoritas. Metode ini dapat mencakup penggunaan kapal dengan teknologi stealth, rute pelayaran yang tidak biasa, serta manipulasi dokumen dan label barang. Kejahatan ini tidak hanya merugikan ekonomi negara karena kehilangan pendapatan pajak, tetapi juga mengancam keamanan nasional dan keselamatan masyarakat. Misalnya,

⁸⁸ Zulkarnain, Rizal. *Tindak Pidana Maritim dan Penanganannya*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2018, hlm. 118

penyelundupan narkoba dapat berkontribusi terhadap penyebaran penyalahgunaan obat-obatan terlarang, sementara penyelundupan senjata dapat memperburuk keamanan internal.

Dalam konteks perdagangan manusia dan imigrasi ilegal, korban sering kali menghadapi kondisi yang tidak manusiawi selama perjalanan. Mereka biasanya dipaksa untuk bepergian dalam kondisi sesak dan tidak aman, yang seringkali mengakibatkan cedera serius atau kematian. Perdagangan manusia juga terkait erat dengan eksploitasi, termasuk kerja paksa dan prostitusi. Kejahatan ini menimbulkan tantangan serius bagi otoritas penegakan hukum, yang harus menyeimbangkan antara penegakan hukum yang keras terhadap penyelundup dengan perlindungan terhadap korban perdagangan manusia. Upaya Penanganan Penyelundupan dan Kejahatan Terkait Pemerintah Indonesia, bersama dengan lembaga internasional dan negara-negara tetangga, telah mengambil langkah-langkah untuk menangani penyelundupan dan kejahatan terkait. Ini termasuk peningkatan patroli laut, penggunaan teknologi pemantauan dan deteksi, serta kerjasama antar lembaga, baik di tingkat nasional maupun internasional. Selain itu, ada upaya untuk memperkuat sistem hukum dan prosedur pengadilan untuk memastikan bahwa pelaku kejahatan ini ditangkap dan diadili secara efektif.

Penting juga untuk mengatasi akar penyebab penyelundupan, termasuk kemiskinan, ketidakstabilan politik, dan ketidakadilan sosial yang seringkali mendorong individu ke dalam jaringan kejahatan ini. Pendekatan multidimensi ini melibatkan tidak hanya penegakan hukum tetapi juga pembangunan ekonomi, pendidikan, dan kerjasama internasional untuk menciptakan kondisi yang tidak

menguntungkan bagi aktivitas kejahatan terorganisir. Pendekatan ini penting untuk memastikan lingkungan laut yang aman dan keamanan yang berkelanjutan di kawasan maritim.⁸⁹

5. Pembajakan dan Perompakan

Meskipun kurang umum, pembajakan dan perompakan masih menjadi ancaman di beberapa perairan. Ini melibatkan tindakan merampok atau menyerang kapal di laut, baik untuk mencuri muatan, menahan kapal atau awak untuk tebusan, atau tujuan ilegal lainnya.

Pembajakan dan perompakan laut merupakan salah satu bentuk kejahatan maritim tertua dan tetap menjadi ancaman di berbagai perairan dunia, termasuk di Indonesia. Kedua istilah ini sering digunakan secara bergantian, namun secara teknis memiliki perbedaan. Pembajakan umumnya merujuk pada tindak kejahatan yang terjadi di perairan internasional, sedangkan perompakan lebih sering terkait dengan tindakan serupa yang terjadi di perairan teritorial suatu negara.⁹⁰

Pembajakan dan perompakan melibatkan berbagai tindakan kekerasan atau ancaman kekerasan terhadap kapal dan awaknya. Ini dapat termasuk merampas kapal, mencuri muatan, menculik awak untuk tebusan, atau merusak properti. Pelaku sering kali menggunakan senjata api dan peralatan lain untuk mengintimidasi kru kapal dan mengendalikan situasi. Selain itu, mereka mungkin menggunakan kapal cepat untuk mendekati dan naik ke kapal yang lebih besar, seringkali di malam hari untuk mengurangi kemungkinan deteksi.

⁸⁹ *Ibid*, hlm. 120

⁹⁰ *Ibid*, hlm. 121

Pembajakan dan perompakan cenderung berkembang di daerah yang memiliki tata kelola pemerintahan yang lemah, konflik bersenjata, atau ketidakstabilan ekonomi. Di beberapa wilayah, seperti di sekitar Selat Malaka, Teluk Aden, dan pantai Somalia, kegiatan ini telah lama menjadi perhatian serius karena frekuensi dan kekerasannya.⁹¹

Dampak dari pembajakan dan perompakan tidak hanya terbatas pada kerugian materi, tetapi juga berdampak luas pada keamanan maritim global. Ini mencakup:

- 1) Kerugian Ekonomi: Kegiatan pembajakan dan perompakan dapat mengakibatkan kerugian besar bagi industri pelayaran dan perdagangan, termasuk biaya yang berkaitan dengan pembayaran tebusan, kehilangan muatan, dan kerusakan pada kapal.
- 2) Ketidakamanan Maritim: Ancaman pembajakan dan perompakan memaksa kapal untuk mengubah rute pelayaran mereka, yang dapat meningkatkan biaya dan durasi pengiriman. Ini juga mempengaruhi premi asuransi dan dapat mengganggu aliran perdagangan maritim.
- 3) Dampak Psikologis pada Awak Kapal: Kru kapal yang menjadi korban pembajakan atau perompakan sering mengalami trauma psikologis berat. Ancaman kekerasan dan ketidakpastian selama situasi sandera sangat mempengaruhi kesejahteraan mental mereka.⁹²

Untuk mengatasi masalah pembajakan dan perompakan, pemerintah Indonesia dan komunitas internasional telah mengambil berbagai langkah. Ini

⁹¹ *Ibid*, hlm. 123

⁹² *Ibid*, hlm. 125

termasuk patroli bersama di perairan yang berisiko, kerjasama intelijen antarnegara, dan penguatan kebijakan hukum di laut. Selain itu, kapal-kapal sekarang dilengkapi dengan langkah-langkah keamanan tambahan, termasuk penggunaan kawat berduri untuk mencegah naiknya perompak, pelatihan kru dalam menghadapi situasi perompakan, dan di beberapa kasus, penempatan personel keamanan bersenjata di kapal.

Menghadapi tantangan pembajakan dan perompakan memerlukan pendekatan yang komprehensif dan multilateral, melibatkan kerjasama yang erat antara negara-negara, lembaga internasional, dan industri pelayaran. Langkah-langkah pencegahan dan respons terhadap insiden perompakan harus terus ditingkatkan untuk memastikan keamanan dan keselamatan di lautan.

6. Penegakan Hukum dan Regulasi

Penegakan hukum terhadap tindak pidana pelayaran di Indonesia dilakukan oleh berbagai lembaga, termasuk Kepolisian, Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dari Kementerian Perhubungan, dan TNI Angkatan Laut. Peraturan dan prosedur yang ketat, serta kerjasama internasional, merupakan bagian penting dari strategi Indonesia untuk mencegah dan menangani tindak pidana pelayaran.

Pengawasan yang ketat, penerapan hukum, dan kesadaran tentang pentingnya mematuhi regulasi maritim adalah kunci untuk mengurangi tindak pidana pelayaran di Indonesia. Ini tidak hanya penting untuk melindungi kepentingan nasional tetapi juga untuk memastikan keamanan dan keberlanjutan lingkungan maritim global.

F. Kewenangan Penyidik dalam Perspektif Islam Secara Umum

Kewenangan penyidik dalam perspektif Islam adalah sebuah kajian yang memadukan prinsip-prinsip hukum Islam dengan proses penyidikan yang biasa dijalankan dalam sistem peradilan modern.

1. Dasar Hukum dalam Islam

Dalam Islam, dasar hukum untuk penyidikan dapat ditemukan dalam Al-Qur'an, Hadis, dan ijtihad ulama. Beberapa prinsip penting yang menjadi landasan dalam penyidikan menurut Islam adalah:

a. Keadilan ('Adl)

Allah SWT memerintahkan umat Islam untuk berlaku adil dalam segala urusan, termasuk dalam penyidikan. Keadilan harus ditegakkan tanpa memandang status sosial, ekonomi, atau politik seseorang. "Sesungguhnya Allah memerintahkan kamu untuk menyampaikan amanat kepada yang berhak menerimanya, dan (menyuruh kamu) apabila menetapkan hukum di antara manusia supaya kamu menetapkan dengan adil." (QS. An-Nisa: 58).

b. Presumption of Innocence (Asal Berprasangka Baik)

Dalam Islam, seseorang dianggap tidak bersalah sampai terbukti bersalah. Hal ini juga sejalan dengan prinsip hukum modern yang dikenal sebagai asas praduga tak bersalah. "Wahai orang-orang yang beriman! Jauhilah kebanyakan dari prasangka, sesungguhnya sebagian prasangka itu dosa." (QS. Al-Hujurat: 12).

c. Pencarian Bukti

Dalam hukum Islam, penyidik diharuskan untuk mencari bukti yang sah dan dapat dipercaya. Penyidikan tidak boleh didasarkan pada spekulasi atau dugaan tanpa bukti yang kuat.

2. Proses Penyidikan dalam Perspektif Islam

a. Pengumpulan Bukti

Penyidik harus mengumpulkan bukti-bukti yang relevan dan valid untuk memastikan keadilan ditegakkan. Bukti dalam hukum Islam dapat berupa: Syahadat (Kesaksian): Kesaksian dari saksi yang adil dan dapat dipercaya. Bayyinah (Bukti Tertulis): Dokumen atau rekaman yang dapat membuktikan atau menyangkal suatu fakta. Qarinah (Indikasi): Indikasi atau petunjuk yang dapat mengarahkan pada kesimpulan tertentu.

b. Metode Penyidikan

Metode penyidikan dalam Islam harus mengikuti prinsip-prinsip etika dan moral yang tinggi. Penyidik tidak boleh melakukan intimidasi, penyiksaan, atau tindakan yang tidak manusiawi terhadap tersangka atau saksi.

c. Pemeriksaan dan Interogasi

Pemeriksaan dan interogasi harus dilakukan dengan cara yang manusiawi dan penuh hormat. Tersangka memiliki hak untuk membela diri dan mendapatkan perlakuan yang adil selama proses penyidikan.

3. Hak-hak Tersangka dalam Islam

Hak-hak tersangka dalam perspektif Islam meliputi:

- a. Hak untuk Mendapatkan Perlakuan yang Adil: Tersangka harus diperlakukan dengan adil selama proses penyidikan.
- b. Hak untuk Membela Diri: Tersangka memiliki hak untuk menyampaikan pembelaannya dan memberikan bukti yang mendukung.
- c. Hak untuk Tidak Diperlakukan dengan Kejam: Penyiksaan dan perlakuan tidak manusiawi dilarang dalam Islam.

4. Kewenangan Penyidik dalam Islam

Kewenangan penyidik dalam Islam meliputi:

- a. Kewenangan untuk Menyelidiki dan Mengumpulkan Bukti
Penyidik diberi wewenang untuk melakukan penyelidikan dan mengumpulkan bukti yang relevan dengan kasus.
- b. Kewenangan untuk Menahan Tersangka
Dalam keadaan tertentu, penyidik dapat menahan tersangka jika terdapat cukup bukti yang menunjukkan keterlibatan dalam tindak pidana.
- c. Kewenangan untuk Melakukan Pemeriksaan
Penyidik dapat melakukan pemeriksaan terhadap tersangka, saksi, dan tempat kejadian perkara.

5. Etika dan Moral dalam Penyidikan

Penyidik dalam Islam harus selalu mematuhi etika dan moral yang tinggi. Integritas, kejujuran, dan ketulusan hati adalah nilai-nilai yang harus dijunjung tinggi oleh penyidik. Penyidikan yang dilakukan dengan tidak adil atau melanggar prinsip-prinsip Islam dianggap tidak sah.

Kewenangan penyidik dalam perspektif Islam didasarkan pada prinsip keadilan, pencarian kebenaran, dan perlindungan hak-hak individu. Proses penyidikan harus dilakukan dengan cara yang etis, adil, dan sesuai dengan ajaran Islam. Penyidik memiliki tanggung jawab besar untuk memastikan bahwa keadilan ditegakkan dan hak-hak semua pihak terjaga selama proses penyidikan.



BAB III

REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT DALAM PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL BELUM BERNILAI KEADILAN

A. Sejarah Terbentuknya Regulasi Kewenangan Perhubungan Laut di Indonesia

Sejarah terbentuknya regulasi kewenangan Perhubungan Laut di Indonesia, khususnya yang berkaitan dengan lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, merupakan bagian dari upaya berkelanjutan Indonesia untuk mengatur sektor maritimnya, yang sangat penting mengingat status Indonesia sebagai negara kepulauan. Berikut adalah uraian singkat mengenai perkembangan tersebut:

1. Konteks Maritim Indonesia

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau, memiliki sejarah panjang dalam navigasi dan pelayaran. Laut dan pelayaran telah menjadi bagian penting dari kehidupan ekonomi dan sosial di Indonesia. Oleh karena itu, regulasi yang mengatur pelayaran sangat penting untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan efisiensi dalam sektor maritim.¹⁰³

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dengan lebih dari 17.000 pulau. Negara ini memiliki garis pantai yang panjang dan beragam, dengan luas lautan yang mencakup sekitar 70% dari wilayahnya. Lautan ini tidak hanya menghubungkan pulau-pulau di dalam negeri, tetapi juga menjadi jalur utama perdagangan internasional. Oleh karena itu, aktivitas maritim seperti

¹⁰³ Yudistira, Bambang. *Hukum Perhubungan Laut Indonesia*, Penerbit Buku Deepublish: Yogyakarta, 2016, hlm. 37

pelayaran, perikanan, dan pariwisata memiliki peranan vital dalam perekonomian dan kehidupan sosial masyarakat Indonesia.¹⁰⁴

Sejarah maritim Indonesia telah berkembang selama berabad-abad, dimulai dari kerajaan-kerajaan Nusantara yang berlayar untuk perdagangan dan ekspansi wilayah. Kondisi geografis sebagai negara kepulauan membentuk budaya maritim yang kaya, di mana laut menjadi sumber kehidupan, transportasi, dan komunikasi antarpulau. Kebiasaan dan tradisi maritim ini tertanam dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Indonesia.

Pelayaran dan perdagangan maritim adalah komponen penting dari ekonomi Indonesia. Negara ini terletak di beberapa jalur pelayaran internasional yang penting, seperti Selat Malaka, yang menghubungkan Samudra Hindia dan Pasifik. Pelayaran domestik juga penting untuk menghubungkan pulau-pulau, menyediakan transportasi barang dan penumpang antara berbagai wilayah di Indonesia.¹⁰⁵

Indonesia menghadapi berbagai tantangan dalam pengelolaan sektor maritimnya. Ini termasuk isu-isu seperti keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, pencegahan pencemaran, dan penegakan hukum di laut. Negara ini juga berupaya untuk mengatasi tantangan infrastruktur, seperti pengembangan pelabuhan dan fasilitas maritim, serta peningkatan kualitas dan keamanan transportasi laut.

Dalam menghadapi tantangan-tantangan ini, Indonesia telah mengembangkan serangkaian regulasi dan kebijakan maritim, termasuk Undang-

¹⁰⁴ Aditya, Bimo. *Sejarah Pelayaran Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama: Jakarta, 2018, hlm. 28

¹⁰⁵ *Ibid*, hlm. 39

Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, untuk memastikan bahwa kegiatan maritim berlangsung dengan aman, efisien, dan berkelanjutan. Regulasi ini bertujuan untuk menyesuaikan Indonesia dengan standar dan praktik internasional, sambil mempertimbangkan keunikan geografis dan kebutuhan domestik negara.

Dalam konteks maritim yang luas dan kompleks ini, Indonesia terus berusaha meningkatkan kapasitas dan kebijakan maritimnya, untuk memastikan bahwa sektor maritimnya tidak hanya berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi, tetapi juga menjaga keselamatan, keamanan, dan keberlanjutan lingkungan.

2. Kebutuhan Regulasi yang Komprehensif

Sebelum tahun 2008, regulasi pelayaran di Indonesia masih banyak yang bersifat fragmentaris dan tidak menyeluruh. Pertumbuhan industri maritim dan perubahan dalam praktik pelayaran global menuntut adanya peraturan yang lebih komprehensif dan sesuai dengan standar internasional. Hal ini mencakup regulasi tentang keamanan dan keselamatan pelayaran, pengelolaan pelabuhan, perlindungan lingkungan maritim, serta hukum dan tata kelola dalam industri pelayaran.¹⁰⁶

Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah salah satu alasan utama mengapa regulasi yang komprehensif diperlukan. Indonesia, dengan lalu lintas pelayaran yang padat dan kondisi geografis yang kompleks, memerlukan aturan yang jelas untuk mengatur segala aspek keselamatan pelayaran, dari standar kapal

¹⁰⁶ Hartanto, Agus. *Penyidik PPNS dan Wewenangnya*, Penerbit Buku Kompas: Jakarta, 2018, hlm. 125

hingga kualifikasi awak kapal. Regulasi ini bertujuan untuk mencegah kecelakaan, memastikan tanggap darurat yang efektif, dan meningkatkan keselamatan penumpang dan kru.¹⁰⁷

Indonesia menghadapi tantangan besar dalam hal perlindungan lingkungan laut, termasuk pencegahan pencemaran dari kapal. Regulasi yang komprehensif diperlukan untuk mengatur pembuangan limbah, pengelolaan bahan bakar, dan emisi dari kapal. Ini juga mencakup perlindungan habitat laut, pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan, dan mitigasi dampak perubahan iklim.

Regulasi maritim Indonesia perlu disesuaikan dengan standar dan konvensi internasional untuk memastikan bahwa pelayaran Indonesia dapat beroperasi secara global. Ini termasuk kepatuhan terhadap konvensi internasional seperti Konvensi SOLAS (Safety of Life at Sea), MARPOL (Pencegahan Pencemaran oleh Kapal), dan STCW (Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Jaga Awak Kapal). Penyesuaian ini penting untuk memastikan bahwa kapal yang beroperasi di bawah bendera Indonesia diterima di pelabuhan internasional dan bahwa perdagangan maritim Indonesia tetap kompetitif.¹⁰⁸

Pelayaran adalah tulang punggung ekonomi dan sosial Indonesia. Regulasi yang komprehensif membantu memastikan bahwa industri pelayaran dapat beroperasi secara efisien, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan memfasilitasi perdagangan dan transportasi antarpulau. Regulasi ini juga harus memperhatikan aspek sosial, termasuk hak-hak pekerja maritim dan masyarakat pesisir.

¹⁰⁷ Aditya, Bimo. *Op.cit*, hlm. 32

¹⁰⁸ Putra, I Wayan. *Peraturan dan Penegakan Hukum di Laut*, Erlangga: Jakarta, 2015, hlm. 216

Sektor maritim global dan regional terus berkembang, menuntut regulasi yang dapat beradaptasi dengan perubahan teknologi, tren pasar, dan dinamika geopolitik. Regulasi harus fleksibel dan dinamis untuk menanggapi inovasi teknologi, perubahan dalam rute perdagangan global, dan tantangan keamanan maritim.¹⁰⁹

Kebutuhan akan regulasi maritim yang komprehensif di Indonesia timbul dari kombinasi faktor keselamatan, lingkungan, standar internasional, kepentingan ekonomi dan sosial, serta kebutuhan untuk responsif terhadap perubahan. Regulasi ini penting untuk memastikan bahwa sektor maritim Indonesia tidak hanya aman dan berkelanjutan tetapi juga kompetitif di panggung global. UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah langkah penting dalam upaya untuk mencapai tujuan-tujuan ini, memberikan kerangka kerja hukum yang lebih terpadu dan menyeluruh untuk sektor maritim Indonesia.

3. Pengembangan dan Penerapan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Dalam konteks ini, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disusun dan diterapkan. Undang-Undang ini merupakan tonggak penting dalam sejarah regulasi pelayaran di Indonesia. Tujuan utamanya adalah untuk menyediakan kerangka kerja hukum yang komprehensif untuk pelayaran, yang sesuai dengan konvensi internasional dan standar global, sambil juga mempertimbangkan kebutuhan dan kondisi spesifik Indonesia.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan tonggak penting dalam regulasi maritim Indonesia. Pengembangan dan penerapan

¹⁰⁹ Zulkarnain, Rizal. *Op.cit*, hlm. 148

UU ini dilatarbelakangi oleh kebutuhan untuk menyediakan kerangka hukum yang komprehensif dan modern yang sesuai dengan standar internasional dan kebutuhan domestik Indonesia.¹¹⁰

Latar Belakang Pengembangan Undang-Undang Pengembangan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 diawali dengan pengakuan akan kebutuhan akan regulasi pelayaran yang lebih terpadu dan menyeluruh di Indonesia. Sebelumnya, regulasi pelayaran di Indonesia masih bersifat fragmentaris dan belum sepenuhnya memenuhi standar internasional. Ini menciptakan kebutuhan untuk merumuskan undang-undang yang dapat mengatur sektor maritim dengan lebih efektif, terutama mengingat posisi strategis Indonesia sebagai negara kepulauan dengan sektor pelayaran yang vital.¹¹¹

Pengembangan Undang-Undang ini melibatkan berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, industri maritim, dan pakar hukum maritim. Proses ini bertujuan untuk memastikan bahwa Undang-Undang dapat mencerminkan kebutuhan spesifik Indonesia sambil tetap sejalan dengan konvensi dan norma internasional. Penekanan diberikan pada keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan, dan kesesuaian dengan standar internasional seperti yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO).

UU ini mencakup berbagai aspek pelayaran, termasuk:

- a) Keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk standar kapal dan kualifikasi awak kapal.
- b) Pencegahan dan penanganan pencemaran oleh kapal.

¹¹⁰ Putra, I Wayan. *Op.cit*, hlm. 220

¹¹¹ Irawan, Putra. *UU Pelayaran: Dari Masa ke Masa*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2015., hlm. 104

- c) Regulasi tentang kegiatan pelabuhan dan fasilitas maritim.
- d) Pengaturan tentang transportasi laut dan navigasi.
- e) Penyelenggaraan pencarian dan penyelamatan maritim (SAR).
- f) Pengaturan tentang kewenangan dan tugas PPNS dalam konteks hukum maritim.¹¹²

Penerapan UU ini dilihat sebagai langkah maju dalam memperkuat sektor pelayaran dan maritim Indonesia. Ini memberikan kerangka hukum yang lebih jelas dan kuat untuk mengatur aktivitas maritim, yang penting untuk keselamatan, keamanan, dan keberlanjutan lingkungan. UU ini juga memungkinkan Indonesia untuk lebih mematuhi standar dan praktik internasional dalam pelayaran.

Meskipun UU ini memberikan kerangka kerja yang lebih baik, implementasinya menghadapi beberapa tantangan. Ini termasuk kebutuhan untuk meningkatkan infrastruktur dan sumber daya manusia, memastikan pemahaman yang lebih baik tentang UU di kalangan industri maritim, dan mengatasi masalah seperti pencemaran laut dan keselamatan pelayaran. Selain itu, sinergi antara regulasi nasional dan standar internasional terus menjadi area yang memerlukan perhatian dan penyesuaian berkelanjutan.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan langkah penting dalam upaya Indonesia untuk mengembangkan sektor maritimnya yang sesuai dengan kebutuhan domestik dan tanggung jawab globalnya. Meskipun ada tantangan, UU ini menjadi fondasi penting untuk masa depan pelayaran yang lebih aman, efisien, dan berkelanjutan di Indonesia.

¹¹⁴ *Ibid*, hlm. 223

Penerapan undang-undang ini mendapat respons positif dalam mendorong peningkatan standar keselamatan dan keamanan maritim di Indonesia. Namun, juga ada tantangan, terutama dalam penerapannya, yang berkaitan dengan infrastruktur, sumber daya manusia, dan aspek-aspek lainnya dalam sistem peradilan dan penegakan hukum di Indonesia.¹¹³

Sejarah regulasi Perhubungan Laut di Indonesia, khususnya melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mencerminkan upaya negara dalam menyesuaikan sistem hukumnya dengan dinamika global dan kebutuhan domestik, sambil tetap berusaha mengatasi berbagai tantangan dalam implementasinya.

B. Pelaksanaan Penyidikan Kecelakaan Kapal Laut di Indonesia

Pelaksanaan penyidikan kecelakaan kapal laut di Indonesia adalah proses yang kompleks dan melibatkan berbagai pihak serta tahapan yang harus dilalui untuk memastikan penyebab kecelakaan diketahui dan langkah-langkah pencegahan diambil.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: Mengatur tentang kewajiban pemerintah dalam menginvestigasi kecelakaan kapal. Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran. Ketentuan ini memberikan pedoman lebih rinci mengenai prosedur keselamatan dan keamanan pelayaran.

¹¹³ *Ibid*, hlm. 224

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Tata Cara dan Prosedur Investigasi Kecelakaan Kapal. Ketentuan ini menyediakan prosedur teknis dan langkah-langkah penyidikan. Tujuan dari penyidikan kecelakaan kapal laut meliputi, mengidentifikasi penyebab kecelakaan untuk mencegah kejadian serupa di masa depan, menilai kerusakan dan kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan, memberikan rekomendasi keselamatan kepada pihak terkait, dan menegakkan hukum jika ditemukan pelanggaran regulasi atau kelalaian.

Tahapan Pelaksanaan Penyidikan yaitu:

a. Pelaporan Kecelakaan

Tahap pertama dalam penyidikan adalah pelaporan kecelakaan. Kapten kapal atau perwakilan perusahaan pelayaran harus melaporkan kecelakaan ke otoritas yang berwenang sesegera mungkin. Laporan ini harus mencakup informasi dasar tentang kejadian, seperti lokasi, waktu, jenis kecelakaan, kondisi cuaca, dan dampak awal.

b. Penanganan Awal di Lokasi Kecelakaan

Otoritas pelabuhan atau Badan SAR Nasional (BASARNAS) akan melakukan penanganan awal di lokasi kecelakaan. Tindakan ini meliputi penyelamatan awak kapal, penanganan tumpahan bahan berbahaya, dan stabilisasi kapal jika memungkinkan.

c. Pembentukan Tim Investigasi

Kementerian Perhubungan, melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, akan membentuk tim investigasi yang terdiri dari ahli maritim, inspektur

kapal, dan perwakilan otoritas pelabuhan. Tim ini bertugas untuk melakukan penyelidikan lebih lanjut mengenai kecelakaan tersebut.

d. Pengumpulan Bukti

Tim investigasi akan mengumpulkan bukti-bukti yang relevan, termasuk:

- Dokumentasi Kapal: Logbook, sertifikat kapal, dokumen pemeliharaan, dan rekaman komunikasi.
- Wawancara: Menginterogasi awak kapal, saksi, dan pihak terkait lainnya.
- Inspeksi Fisik: Pemeriksaan fisik kapal, termasuk lambung, mesin, peralatan navigasi, dan sistem keselamatan.
- Data Teknologi: Analisis data dari Voyage Data Recorder (VDR) atau perangkat perekam lainnya.

e. Analisis dan Evaluasi

Setelah bukti dikumpulkan, tim investigasi akan melakukan analisis untuk mengidentifikasi penyebab utama kecelakaan. Analisis ini meliputi:

- Evaluasi Teknis: Memeriksa aspek teknis kapal, termasuk desain, pemeliharaan, dan operasi.
- Faktor Manusia: Menilai pengaruh kelalaian, kelelahan, pelatihan awak kapal, dan keputusan operasional.
- Kondisi Lingkungan: Mengkaji kondisi cuaca, arus laut, dan faktor lingkungan lainnya yang mungkin berkontribusi pada kecelakaan.

f. Penyusunan Laporan Investigasi

Setelah analisis selesai, tim investigasi akan menyusun laporan yang mencakup temuan utama, penyebab kecelakaan, dan rekomendasi

keselamatan. Laporan ini disusun sesuai dengan standar internasional dan diserahkan kepada Kementerian Perhubungan.

g. Publikasi dan Tindak Lanjut

Laporan investigasi akan dipublikasikan untuk memberikan transparansi kepada publik dan industri maritim. Rekomendasi keselamatan yang dihasilkan dari laporan tersebut harus ditindaklanjuti oleh pihak terkait, termasuk perusahaan pelayaran, operator kapal, dan otoritas pelabuhan.

Pelaksanaan penyidikan kecelakaan kapal laut melibatkan kerjasama dan koordinasi antara berbagai pihak, termasuk:

- Kementerian Perhubungan: Sebagai pengatur utama dan koordinator investigasi.
- Badan SAR Nasional (BASARNAS): Menangani operasi pencarian dan penyelamatan di lokasi kecelakaan.
- Kepolisian: Menginvestigasi aspek kriminal jika ditemukan indikasi pelanggaran hukum.
- Pihak Internasional: Jika kapal yang terlibat berbendera asing, kerjasama dengan negara bendera dan organisasi maritim internasional seperti IMO (International Maritime Organization) diperlukan.

Penegakan Hukum Jika ditemukan adanya pelanggaran hukum atau kelalaian yang menyebabkan kecelakaan, langkah-langkah penegakan hukum akan diambil. Ini dapat mencakup:

- Pemberian Sanksi: Denda, penangguhan izin operasi, atau pencabutan lisensi bagi perusahaan atau individu yang terbukti bersalah.

- Proses Hukum: Kasus pidana dapat diajukan terhadap individu atau entitas yang bertanggung jawab.

Salah satu hasil penting dari penyidikan kecelakaan adalah rekomendasi untuk peningkatan keselamatan maritim. Rekomendasi ini bertujuan untuk mencegah terulangnya kecelakaan serupa di masa depan dan meliputi:

- Perbaikan Regulasi: Penyusunan atau revisi regulasi untuk menutup celah keselamatan yang teridentifikasi.
- Pelatihan dan Pendidikan: Program pelatihan untuk meningkatkan keterampilan dan kesadaran keselamatan awak kapal.
- Peningkatan Teknologi: Adopsi teknologi baru untuk meningkatkan navigasi dan keselamatan kapal.

Pelaksanaan penyidikan kecelakaan kapal laut di Indonesia adalah proses yang menyeluruh dan terstruktur untuk memastikan bahwa penyebab kecelakaan diidentifikasi dan langkah-langkah pencegahan diambil. Melalui koordinasi antara berbagai lembaga dan penegakan regulasi yang ketat, diharapkan keselamatan maritim dapat ditingkatkan dan risiko kecelakaan kapal di laut dapat diminimalkan.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah sebuah dokumen legislatif penting di Indonesia yang menetapkan kerangka kerja hukum untuk pengaturan sektor pelayaran di negara tersebut. UU ini mencakup berbagai aspek terkait dengan pelayaran dan pengelolaan sumber daya maritim. Berikut adalah uraian lebih lanjut mengenai isi dan ruang lingkup UU ini:

1. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini mengatur tentang standar keselamatan untuk kapal, termasuk persyaratan teknis, pemeliharaan, dan peralatan keselamatan. Menetapkan kriteria dan persyaratan untuk kualifikasi awak kapal, termasuk pelatihan, sertifikasi, dan standar kompetensi.¹¹⁴

Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan salah satu aspek penting dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Indonesia. UU ini mencakup berbagai ketentuan yang dirancang untuk meningkatkan standar keselamatan dan keamanan dalam semua aspek pelayaran.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menetapkan standar keselamatan yang ketat untuk kapal yang beroperasi di perairan Indonesia. Ini mencakup persyaratan tentang desain, konstruksi, dan pemeliharaan kapal untuk memastikan bahwa mereka aman untuk berlayar. Standar ini dirancang untuk mencegah kecelakaan yang dapat disebabkan oleh kerusakan kapal atau kegagalan teknis. Standar keselamatan ini juga termasuk peralatan keselamatan yang wajib ada di kapal, seperti peralatan penyelamatan, alat pemadam api, dan peralatan navigasi.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga menekankan pentingnya kualifikasi awak kapal. Ini meliputi ketentuan tentang pelatihan, sertifikasi, dan standar kompetensi yang harus dipenuhi oleh awak kapal. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa semua awak kapal memiliki pengetahuan, keterampilan, dan pengalaman yang diperlukan untuk

¹¹⁴ Cahyadi, Wira. *Regulasi Pelayaran di Indonesia: Evolusi dan Implementasi*, Erlangga: Jakarta, 2017., hlm. 82

mengoperasikan kapal dengan aman dan merespons situasi darurat di laut. Standar ini sejalan dengan konvensi internasional seperti Konvensi STCW (Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Jaga Awak Kapal).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga mengatur tentang pengaturan lalu lintas kapal untuk menghindari tabrakan dan insiden di laut. Ini termasuk pengaturan tentang jalur pelayaran, sistem manajemen lalulintas maritim, dan peraturan untuk mencegah kecelakaan di laut. Pengaturan lalu lintas kapal ini sangat penting mengingat banyaknya jumlah kapal yang berlayar di perairan Indonesia.¹¹⁵

Salah satu tujuan penting Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah untuk menyelaraskan standar keselamatan pelayaran Indonesia dengan standar internasional. Ini termasuk penerapan ketentuan dari berbagai konvensi internasional yang diakui, seperti Konvensi SOLAS (Safety of Life at Sea) dan MARPOL (Pencegahan Pencemaran oleh Kapal). Harmonisasi ini penting untuk memastikan bahwa kapal yang berbendera Indonesia dapat beroperasi secara global dan mematuhi aturan keselamatan maritim internasional.¹¹⁶

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga mencakup ketentuan tentang tindakan pencegahan dan penanganan darurat di laut. Ini termasuk prosedur untuk menghadapi situasi darurat, seperti kebakaran di kapal, kebocoran, atau kapal kandas. Ada juga aturan tentang operasi pencarian dan

¹¹⁵ Basuki, Teguh. *Undang-Undang Pelayaran Indonesia: Tinjauan dan Analisis*, Andi Offset: Yogyakarta, 2019, hlm. 82

¹¹⁶ *Ibid*, hlm. 83

penyelamatan maritim (SAR), yang sangat penting dalam menyelamatkan nyawa di laut.

Pengaturan tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 adalah langkah penting dalam meningkatkan keselamatan maritim di Indonesia. Dengan sektor maritim yang penting secara strategis, penerapan efektif dari regulasi ini sangat penting untuk melindungi kehidupan, properti, dan lingkungan laut, serta untuk memelihara reputasi Indonesia sebagai negara maritim yang bertanggung jawab.

2. Pencegahan dan Penanganan Pencemaran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mencakup ketentuan untuk pencegahan dan penanganan pencemaran laut oleh kapal, yang penting untuk melindungi lingkungan maritim. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pencegahan dan penanganan pencemaran laut diberikan perhatian khusus, mengingat pentingnya menjaga ekosistem laut dan pantai Indonesia.¹¹⁷

Berikut adalah penjelasan lebih lanjut mengenai bagaimana UU ini mengatur aspek pencegahan dan penanganan pencemaran:

1) Pencegahan Pencemaran oleh Kapal

- a) Standar Pencemaran: UU ini menetapkan standar dan regulasi ketat untuk pencegahan pencemaran laut oleh kapal. Ini meliputi regulasi tentang pembuangan limbah, pengolahan air ballast, dan emisi gas

¹¹⁷ Darmono, Bayu. *Kebijakan dan Hukum Pelayaran di Indonesia*, Pustaka Pelajar: Yogyakarta, 2016, hlm. 42

buang. Tujuannya adalah untuk mengurangi dampak negatif kegiatan pelayaran terhadap lingkungan laut.

- b) Penggunaan Bahan Bakar Rendah Sulfur: UU ini juga mendorong penggunaan bahan bakar rendah sulfur oleh kapal untuk mengurangi pencemaran udara dari emisi kapal.
- c) Pengelolaan Limbah Kapal: Regulasi ini mengharuskan kapal untuk memiliki sistem pengelolaan limbah yang efektif, termasuk pengolahan limbah minyak dan sampah kapal.

2) Penanganan Pencemaran

- a) Protokol Penanganan Pencemaran: UU ini mengatur protokol untuk menanggapi kejadian pencemaran, termasuk tumpahan minyak atau bahan berbahaya lainnya. Protokol ini mencakup langkah-langkah tanggap darurat, pembersihan, dan rehabilitasi area yang terkontaminasi.
- b) Kewajiban Pelaporan: Kapal yang terlibat dalam insiden yang menyebabkan pencemaran diwajibkan untuk segera melaporkan kejadian tersebut kepada otoritas terkait. Ini memungkinkan respon cepat untuk meminimalkan dampak lingkungan.¹¹⁸

3) Kerjasama dan Koordinasi

- a) Kerjasama Internasional: Mengingat banyaknya kejadian pencemaran yang melibatkan lintas batas, UU ini juga menekankan pentingnya kerjasama internasional dalam menanggapi pencemaran laut.

¹¹⁸ *Ibid*, hlm. 43

Indonesia, sebagai anggota dari berbagai konvensi internasional seperti MARPOL, berkomitmen untuk bekerja sama dengan negara lain dan organisasi internasional dalam menangani masalah pencemaran.

- b) Koordinasi Antar-lembaga: UU ini juga menetapkan kerangka kerja untuk koordinasi antar-lembaga di tingkat nasional, melibatkan berbagai instansi pemerintah yang berwenang dalam pencegahan dan penanganan pencemaran laut.¹¹⁹

Pencegahan dan penanganan pencemaran laut dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 mencerminkan kesadaran dan komitmen Indonesia terhadap perlindungan lingkungan maritim. Hal ini penting tidak hanya untuk menjaga kesehatan ekosistem laut tetapi juga untuk memastikan keberlanjutan industri perikanan dan pariwisata, yang keduanya merupakan komponen penting dari ekonomi Indonesia.

3. Pengaturan tentang Kegiatan Pelabuhan

Regulasi ini mencakup pengelolaan pelabuhan, termasuk pengoperasian, keamanan pelabuhan, dan fasilitas yang tersedia untuk kapal dan penumpang. Pengaturan tentang kegiatan pelabuhan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mencakup berbagai aspek penting yang berkaitan dengan pengelolaan dan operasional pelabuhan di Indonesia. Kegiatan pelabuhan merupakan komponen krusial dalam sistem pelayaran nasional, mengingat peran penting pelabuhan sebagai titik simpul untuk perdagangan dan transportasi.¹²⁰

Berikut adalah beberapa aspek penting dari pengaturan tersebut:

1) Pengelolaan dan Operasional Pelabuhan

¹¹⁹ *Ibid*, hlm. 44

¹²⁰ Eko, Prasetyo. *Ketentuan Pelayaran di Indonesia*, Refika Aditama: Bandung, 2020, hlm. 63

- a) Standar Pelabuhan: UU ini menetapkan standar operasional untuk pelabuhan, termasuk fasilitas, keamanan, dan layanan yang harus disediakan. Ini mencakup persyaratan infrastruktur seperti dermaga, gudang, dan peralatan penanganan kargo, serta fasilitas untuk penumpang.
 - b) Keamanan Pelabuhan: Aspek keamanan sangat ditekankan, dengan regulasi yang mengatur pengamanan area pelabuhan, pemeriksaan keamanan bagi penumpang dan barang, serta pencegahan aktivitas ilegal.
- 2) Penyelenggaraan Layanan Pelabuhan
- a) Layanan kepada Kapal: UU ini mengatur penyediaan layanan penting kepada kapal, termasuk bongkar muat, penyediaan bahan bakar dan air, serta layanan logistik lainnya.
 - b) Layanan kepada Penumpang: Regulasi ini juga mencakup layanan kepada penumpang, seperti terminal penumpang, fasilitas kebersihan, dan layanan informasi.¹²¹
- 3) Perlindungan Lingkungan dan Keselamatan
- a) Pengelolaan Lingkungan Pelabuhan: UU ini mengharuskan pelabuhan untuk menerapkan praktik yang ramah lingkungan, termasuk pengelolaan limbah dan pencegahan pencemaran.

¹²¹ *Ibid*, hlm. 63

- b) Keselamatan Kerja: Pengaturan juga mencakup aspek keselamatan kerja di pelabuhan, termasuk peraturan keselamatan untuk pekerja dan pengunjung pelabuhan.
- 4) Pengembangan dan Modernisasi Pelabuhan
- a) Modernisasi Fasilitas: UU ini mendorong pengembangan dan modernisasi fasilitas pelabuhan untuk meningkatkan efisiensi dan kapasitas, serta untuk mengakomodasi pertumbuhan ekonomi dan lalu lintas maritim yang meningkat.
 - b) Kerjasama Publik dan Swasta: UU mendorong kerjasama antara pemerintah dan sektor swasta dalam pengembangan pelabuhan, termasuk investasi dan pengelolaan pelabuhan.¹²²
- 5) Pengaturan Tarif dan Pelayanan
- a) Penetapan Tarif Pelabuhan: Regulasi ini mencakup penetapan tarif untuk berbagai jenis layanan pelabuhan, termasuk asas keadilan dan transparansi dalam penetapan tarif tersebut.
 - b) Pelayanan Berkualitas: UU ini mengharuskan pelabuhan untuk menyediakan pelayanan yang berkualitas bagi pengguna jasa pelabuhan, termasuk efisiensi, kecepatan, dan keselamatan.¹²³

Pengaturan tentang kegiatan pelabuhan dalam UU ini mencerminkan pentingnya pelabuhan dalam sistem transportasi maritim Indonesia. Dengan fokus pada standar, keamanan, dan efisiensi, regulasi ini bertujuan untuk meningkatkan

¹²² *Ibid*, hlm. 65

¹²³ *Ibid*, hlm. 66

kualitas layanan pelabuhan, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan memastikan keberlanjutan operasi pelabuhan.

4. Transportasi Laut dan Navigasi

Mengatur tentang transportasi laut, termasuk peraturan untuk pengangkutan penumpang dan barang, serta aspek terkait dengan navigasi dan komunikasi maritim. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, aspek transportasi laut dan navigasi mendapat perhatian khusus, mengingat pentingnya kedua aspek ini dalam konteks geografis dan ekonomi Indonesia sebagai negara kepulauan besar.¹²⁴

Berikut adalah penjelasan lebih lanjut mengenai bagaimana UU ini mengatur transportasi laut dan navigasi:

1) Regulasi Transportasi Laut

- a) Standar Operasional: UU ini menetapkan standar operasional untuk transportasi laut, termasuk regulasi tentang jenis dan kondisi kapal yang diperbolehkan untuk mengangkut penumpang dan barang. Hal ini bertujuan untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan penumpang serta keamanan barang yang diangkut.
- b) Lisensi dan Sertifikasi: UU ini juga mengatur tentang pemberian lisensi dan sertifikasi untuk operator transportasi laut. Ini bertujuan untuk memastikan bahwa operator memenuhi persyaratan hukum dan profesional untuk menyediakan layanan transportasi laut.

¹²⁴ Kurniawan, Rizky. *Regulasi Maritim Indonesia*, Salemba Empat: Jakarta, 2018, hlm.

- c) Tarif dan Hak Penumpang: Regulasi mengenai penetapan tarif dan hak-hak penumpang juga diatur, termasuk ketentuan tentang kompensasi dan perlindungan bagi penumpang.¹²⁵
- 2) Pengaturan Navigasi
- a) Keamanan Navigasi: Aspek keamanan navigasi sangat ditekankan, dengan regulasi yang mengatur penggunaan sistem navigasi dan komunikasi yang aman untuk menghindari kecelakaan laut.
- b) Pemantauan dan Pengawasan Lalu Lintas Laut: UU ini memperkenalkan sistem untuk pemantauan dan pengawasan lalu lintas laut, termasuk penggunaan teknologi seperti Automatic Identification System (AIS) untuk melacak dan memantau pergerakan kapal.
- c) Pencegahan Tabrakan: Regulasi ini juga mencakup ketentuan untuk mencegah tabrakan di laut, termasuk aturan tentang pemberian tanda dan lampu, serta prosedur manuver untuk menghindari tabrakan.¹²⁶
- 3) Infrastruktur dan Teknologi Navigasi
- a) Pengembangan Infrastruktur: UU mendorong pengembangan infrastruktur navigasi seperti mercusuar, buoy navigasi, dan sistem bantu navigasi lainnya untuk meningkatkan keselamatan navigasi di perairan Indonesia.
- b) Adopsi Teknologi Modern: UU juga mendukung adopsi teknologi navigasi modern untuk meningkatkan efisiensi dan keamanan dalam navigasi kapal.¹²⁷

¹²⁵ *Ibid*, hlm. 17

¹²⁶ *Ibid*, hlm. 20

4) Penyesuaian dengan Standar Internasional

UU ini berupaya untuk menyelaraskan praktik navigasi dan transportasi laut Indonesia dengan standar internasional, memastikan bahwa kapal yang beroperasi di bawah bendera Indonesia memenuhi standar global untuk keselamatan dan keamanan.¹²⁸

Pengaturan tentang transportasi laut dan navigasi dalam UU ini mencerminkan komitmen Indonesia untuk meningkatkan standar dan keamanan dalam sektor pelayaran. Dengan menerapkan standar yang ketat dan mendukung pengembangan infrastruktur serta teknologi, UU ini bertujuan untuk memastikan transportasi laut yang aman, efisien, dan berkelanjutan di Indonesia.

5. Pencarian dan Penyelamatan Maritim (SAR)

UU ini juga menetapkan kerangka kerja untuk operasi pencarian dan penyelamatan maritim, yang vital dalam merespons kecelakaan dan insiden di laut. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Indonesiamencakup ketentuan penting mengenai Pencarian dan Penyelamatan Maritim (Search and Rescue, SAR), yang merupakan aspek krusial dalam menanganisituasi darurat di laut.¹²⁹

Berikut adalah penjelasan lebih lanjut mengenai pengaturan SAR dalam UU ini:

1) Penetapan Kerangka Kerja SAR

¹²⁷ *Ibid*, hlm. 21

¹²⁸ *Ibid*, hlm. 22

¹²⁹ Lestari, Dewi. *Dinamika Regulasi Pelayaran di Indonesia*, Penerbit Buku Deepublish: Yogyakarta, 2017, hlm. 37

- a) Kerangka Kerja Operasional: UU ini menetapkan kerangka kerja operasional untuk aktivitas SAR di perairan Indonesia. Kerangka ini mencakup prosedur standar untuk pelaksanaan operasi pencarian dan penyelamatan, termasuk koordinasi antara berbagai agensi pemerintah dan pihak terkait.
 - b) Pengorganisasian SAR: UU ini mengatur bagaimana operasi SAR harus diorganisir, termasuk pembentukan unit-unit khusus dan penunjukan otoritas yang bertanggung jawab atas pelaksanaan SAR.¹³⁰
- 2) Kerjasama dan Koordinasi
- a) Koordinasi Nasional: UU menekankan pentingnya koordinasi yang efektif antara berbagai agensi nasional yang terlibat dalam operasi SAR, seperti Basarnas (Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan), Kementerian Perhubungan, TNI AL, dan lembaga lainnya.
 - b) Kerjasama Internasional: Mengingat banyaknya insiden maritim yang melibatkan kapal internasional atau terjadi di perairan internasional, UU ini juga memfasilitasi kerjasama internasional dalam operasi SAR. Indonesia sebagai anggota dari organisasi internasional seperti IMO, bertanggung jawab untuk mengikuti standar dan protokol internasional dalam operasi SAR.¹³¹
- 3) Pelatihan dan Peralatan

¹³⁰ *Ibid*, hlm. 40

¹³¹ *Ibid*, hlm. 42

- a) Peningkatan Kapasitas SAR: UU ini mendorong peningkatan kapasitas SAR melalui pelatihan, pengadaan peralatan yang memadai, dan pengembangan infrastruktur. Hal ini termasuk investasi dalam kapal penyelamat, helikopter, dan teknologi komunikasi dan pelacakan.
 - b) Pelatihan Personil: Regulasi ini juga mengakui pentingnya pelatihan berkualitas tinggi bagi personil SAR, termasuk pelatihan dalam navigasi, pertolongan pertama, dan operasi penyelamatan di laut.¹³²
- 4) Respons Cepat dan Efisien
- a) Mekanisme Respons Cepat: UU menggarisbawahi perlunya mekanisme respons cepat dalam operasi SAR untuk memastikan bahwa bantuan dapat segera tiba di lokasi kejadian. Ini termasuk penggunaan teknologi canggih untuk pelacakan dan komunikasi.
 - b) Protokol Darurat: UU ini juga mengatur protokol darurat untuk penanganan situasi krisis, termasuk langkah-langkah yang harus diambil oleh kapal dan pihak terkait saat terjadi kecelakaan atau insiden di laut.¹³³

Pencarian dan Penyelamatan Maritim dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 mencerminkan komitmen Indonesia untuk menyediakan sistem SAR yang kuat dan efektif. Hal ini penting tidak hanya untuk menjamin keselamatan di laut tetapi juga untuk memperkuat kapasitas nasional dalam menanggapi situasi darurat maritim. Dengan demikian, UU ini memainkan peran penting dalam memastikan keselamatan maritim di wilayah perairan Indonesia yang luas.

¹³² *Ibid*, hlm. 43

¹³³ *Ibid*, hlm. 45

6. Kewenangan dan Tugas PPNS

Menetapkan peran dan kewenangan PPNS dalam konteks penegakan hukum maritim, termasuk penyidikan terhadap pelanggaran aturan pelayaran. Kewenangan dan tugas Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam konteks Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Indonesia mengemban peranan penting dalam penegakan hukum dan regulasi di sektor maritim.¹³⁴

Berikut adalah uraian lebih lanjut mengenai aspek kewenangan dan tugas PPNS sesuai dengan UU ini:

- 1) Kewenangan Penyidikan
 - a) Penyidikan Tindak Pidana Maritim: PPNS Perhubungan Laut diberi wewenang untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana yang berkaitan dengan sektor pelayaran. Hal ini meliputi penyidikan atas pelanggaran peraturan keselamatan pelayaran, pencemaran laut, serta tindak pidana lain yang terjadi di lingkungan maritim.
 - b) Pengumpulan Bukti: Dalam menjalankan penyidikan, PPNS memiliki kewenangan untuk mengumpulkan bukti, mewawancarai saksi, dan melakukan pemeriksaan terhadap kapal atau fasilitas yang terkait dengan tindak pidana.¹³⁵
- 2) Pengawasan dan Pemeriksaan

¹³⁴ Mahendra, Bima. *UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008: Kajian dan Implementasi*, Penerbit Buku Kompas: Jakarta, 2014, hlm. 69

¹³⁵ *Ibid*, hlm. 70

- a) Pengawasan Kepatuhan Regulasi: PPNS juga bertugas melakukan pengawasan untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan dan standar keselamatan maritim. Ini termasuk pemeriksaan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan untuk memastikan mereka memenuhi standar keselamatan dan operasional yang ditetapkan.
 - b) Penerapan Sanksi: Dalam hal terdapat pelanggaran, PPNS berwenang untuk menerapkan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.¹³⁶
- 3) Tugas Pencegahan
- a) Edukasi dan Sosialisasi: Sebagai bagian dari tugas pencegahan, PPNS bertugas melakukan edukasi dan sosialisasi kepada masyarakat maritim mengenai pentingnya mematuhi regulasi pelayaran dan keselamatan maritim.
 - b) Kerjasama dengan Stakeholder: PPNS juga bekerja sama dengan berbagai pihak terkait, termasuk operator pelabuhan, pemilik kapal, dan lembaga lainnya, untuk mendorong praktik terbaik dalam keselamatan dan keamanan pelayaran.¹³⁷
- 4) Pelaporan dan Koordinasi
- a) Pelaporan Insiden Maritim: PPNS bertugas melaporkan setiap insiden maritim yang penting kepada otoritas yang lebih tinggi dan instansi terkait lainnya.

¹³⁶ *Ibid*, hlm. 71

¹³⁷ *Ibid*, hlm. 72

- b) Koordinasi dengan Penegak Hukum Lainnya: Dalam menjalankan tugas penyidikan, PPNS Perhubungan Laut seringkali perlu berkoordinasi dengan penegak hukum lainnya, termasuk Kepolisian dan Kejaksaan, untuk memastikan proses hukum yang efektif dan komprehensif.¹³⁸

Kewenangan dan tugas PPNS Perhubungan Laut yang diatur dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mencerminkan peran vital yang mereka mainkan dalam memastikan keamanan, keselamatan, dan kepatuhan regulasi di sektor maritim Indonesia. Peranan ini tidak hanya penting dalam konteks penegakan hukum tetapi juga dalam upaya preventif dan edukatif untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap regulasi maritim di kalangan masyarakat.

7. Pengaturan Lalu Lintas Kapal

Mengatur tentang sistem lalu lintas kapal di perairan Indonesia untuk memastikan alur pelayaran yang aman dan efisien. Pengaturan lalu lintas kapal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah komponen penting dalam manajemen keselamatan dan efisiensi pelayaran di perairan Indonesia.¹³⁹

Berikut adalah uraian lebih lanjut mengenai aspek ini:

1) Sistem Pengaturan Lalu Lintas Kapal

- a) Pengaturan Jalur Pelayaran: UU ini mengatur tentang pembuatan dan pengaturan jalur pelayaran untuk memastikan alur lalu lintas yang

¹³⁸ *Ibid*, hlm. 73

¹³⁹ Sari, Dewi. *Navigasi Hukum Pelayaran Indonesia*, Alfabeta: Bandung, 2019, hlm. 72

aman dan efisien. Ini mencakup penentuan rute pelayaran, area yang dilarang atau dibatasi, serta pengaturan lalu lintas di area-area penting seperti selat dan jalur perdagangan utama.

b) Penggunaan Sistem Navigasi dan Komunikasi: UU ini juga mengatur penggunaan sistem navigasi dan komunikasi yang canggih untuk membantu kapal dalam berlayar dan berkomunikasi dengan otoritas maritim. Ini termasuk penggunaan sistem seperti Automatic Identification System (AIS) dan Vessel Traffic Service (VTS) untuk memonitor dan mengatur lalu lintas kapal.¹⁴⁰

2) Keselamatan dan Pencegahan Kecelakaan

a) Pencegahan Tabrakan: UU ini mengatur tentang langkah-langkah pencegahan tabrakan di laut, yang sangat penting di perairan yang ramai seperti Indonesia. Ini termasuk aturan tentang manuver kapal dan penggunaan sinyal navigasi.

b) Koordinasi dalam Situasi Darurat: UU ini juga mencakup ketentuan untuk koordinasi respons cepat dalam situasi darurat di laut, seperti kecelakaan kapal atau tumpahan minyak, yang memerlukan manajemen lalu lintas kapal yang efektif.¹⁴¹

3) Perlindungan Lingkungan

Pengurangan Dampak Lingkungan: Regulasi ini mencakup ketentuan untuk mengurangi dampak negatif lalu lintas kapal terhadap lingkungan,

¹⁴⁰ *Ibid*, hlm. 74

¹³⁵ *Ibid*, hlm. 75

termasuk pencegahan pencemaran dari kapal dan pengelolaan limbah kapal secara bertanggung jawab.

4) Pemantauan dan Penegakan Hukum

- a) Pemantauan Lalu Lintas Kapal: UU ini memperkuat kapasitas pemantauan lalu lintas kapal oleh otoritas maritim Indonesia, termasuk penggunaan teknologi pemantauan dan patroli maritim.
- b) Penegakan Hukum: UU ini memberikan wewenang kepada otoritas maritim untuk menegakkan peraturan lalu lintas kapal, termasuk penerapan sanksi bagi pelanggaran.¹⁴²

Pengaturan lalu lintas kapal dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mencerminkan upaya Indonesia untuk mengelola perairan yang ramai dan kompleks dengan cara yang aman, efisien, dan ramah lingkungan. Dengan adanya regulasi ini, Indonesia menunjukkan komitmennya untuk memastikan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di wilayah perairannya.

8. Penerapan Standar Internasional

UU ini juga berupaya untuk menyelaraskan praktik pelayaran Indonesia dengan standar internasional, seperti yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO). Penerapan standar internasional dalam konteks Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menandai upaya Indonesia untuk menyelaraskan sektor pelayarannya dengan norma dan praktik global.

Berikut adalah penjelasan lebih lanjut mengenai aspek ini:

¹³⁶ *Ibid*, hlm. 77

- 1) Kesesuaian dengan Konvensi Internasional
 - a) Adopsi Standar IMO: UU ini memastikan bahwa regulasi pelayaran Indonesia sejalan dengan standar yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO). Hal ini termasuk penerapan ketentuan dari Konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*) untuk keselamatan pelayaran, MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) untuk pencegahan pencemaran, dan STCW (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) untuk pelatihan dan sertifikasi awak kapal.¹⁴³
 - b) Harmonisasi Regulasi: Melalui UU ini, Indonesia berkomitmen untuk mengharmonisasi regulasi domestiknya dengan standar internasional, memastikan bahwa kapal yang berbendera Indonesia dapat beroperasi secara global tanpa hambatan.
- 2) Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Maritim
 - a) Implementasi Praktik Terbaik: Dengan menerapkan standar internasional, Indonesia berupaya untuk mengimplementasikan praktik terbaik dalam aspek keselamatan dan keamanan maritim. Ini termasuk penggunaan teknologi navigasi dan komunikasi terkini, standar konstruksi kapal yang lebih aman, dan protokol tanggap darurat yang efektif.

¹⁴³ Sari, Dewi. *Navigasi Hukum Pelayaran Indonesia*, Alfabeta: Bandung, 2019, hlm. 72

- b) Pelatihan dan Sertifikasi Awak Kapal: UU ini menekankan pentingnya pelatihan dan sertifikasi awak kapal sesuai dengan standar internasional. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kompetensi dan kesiapan awak dalam menghadapi berbagai situasi di laut.
- 3) Peningkatan Kerjasama Internasional
- a) Kerjasama dengan Negara Lain dan Organisasi Internasional:
- UU ini memungkinkan dan mendukung kerjasama yang lebih erat dengan negara lain dan organisasi internasional dalam aspek pelayaran dan keselamatan maritim. Ini mencakup pertukaran informasi, partisipasi dalam latihan bersama, dan kolaborasi dalam penanganan insiden maritim.¹⁴⁴
- 4) Peningkatan Reputasi dan Kepercayaan Global
- a) Meningkatkan Standar:
- Dengan menerapkan standar internasional, Indonesia meningkatkan reputasi dan kepercayaan global terhadap sektor maritimnya. Ini penting untuk memastikan bahwa industri pelayaran Indonesia tetap kompetitif di pasar global dan memenuhi ekspektasi internasional terkait keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan.¹⁴⁵

Penerapan standar internasional dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menunjukkan komitmen Indonesia untuk menjadi bagian integral dari sistem pelayaran global yang aman dan bertanggung jawab. Ini tidak hanya membantu dalam memastikan keselamatan di laut tetapi juga mendukung upaya

¹⁴⁴ *Ibid*, hlm. 73

¹⁴⁵ *Ibid*, hlm. 74

Indonesia dalam menjaga lingkungan maritim dan meningkatkan efisiensi operasional di sektor pelayaran.

9. Perlindungan Lingkungan Maritim

Meliputi ketentuan untuk perlindungan lingkungan maritim, termasuk pengelolaan ekosistem laut dan pencegahan pencemaran laut. Perlindungan lingkungan maritim merupakan salah satu aspek kunci dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mengingat pentingnya menjaga ekosistem laut Indonesia yang kaya dan beragam. UU ini menetapkan berbagai ketentuan dan standar untuk melindungi lingkungan maritim dari dampak negatif aktivitas pelayaran.

Berikut adalah penjelasan lebih lanjut mengenai aspek perlindungan lingkungan maritim dalam UU ini:¹⁴⁶

- 1) Pencegahan Pencemaran oleh Kapal
 - a) Regulasi Pencemaran: UU ini menetapkan regulasi ketat untuk mencegah pencemaran laut oleh kapal. Ini termasuk aturan mengenai pembuangan limbah, pengelolaan air ballast, dan emisi gas buang dari kapal. Tujuannya adalah untuk mengurangi dampak negatif aktivitas pelayaran terhadap lingkungan laut, seperti kerusakan habitat, pencemaran air, dan gangguan terhadap kehidupan laut.
 - b) Penggunaan Bahan Bakar Bersih: UU ini juga mendorong penggunaan bahan bakar yang lebih bersih dan ramah lingkungan oleh kapal untuk mengurangi polusi udara.

¹⁴⁶ Mahendra, Bima. *Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008: Kajian dan Implementasi*, Penerbit Buku Kompas, Jakarta, 2014, hlm. 29

- 2) Pengelolaan Sumber Daya dan Habitat Laut
 - a) Perlindungan Habitat Laut: UU menggarisbawahi perlunya melindungi habitat laut dari kerusakan akibat aktivitas pelayaran, seperti pengrusakan terumbu karang dan ekosistem pesisir.
 - b) Pengelolaan Sumber Daya Laut Berkelanjutan: Ini mencakup ketentuan untuk pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan, termasuk penerapan praktik penangkapan ikan yang bertanggung jawab dan perlindungan spesies laut yang terancam.
- 3) Tanggapan terhadap Insiden Lingkungan
 - a) Protokol Tanggap Darurat: UU ini menetapkan protokol tanggap darurat untuk insiden lingkungan, seperti tumpahan minyak, yang melibatkan koordinasi cepat dan efektif untuk meminimalkan dampak lingkungan dan memulihkan area yang terkena dampak.
 - b) Pelaporan Insiden Lingkungan: UU ini mengharuskan kapal dan operator pelabuhan untuk melaporkan insiden yang berpotensi merusak lingkungan, sehingga otoritas dapat segera bertindak.
- 4) Kerjasama dan Edukasi Lingkungan
 - a) Kerjasama Internasional dalam Perlindungan Lingkungan: UU ini mendukung kerjasama internasional dalam upaya perlindungan lingkungan maritim, termasuk penerapan konvensi internasional dan kerjasama dengan organisasi dan negara lain dalam mengelola isu lingkungan maritim.

- b) Edukasi dan Kesadaran Lingkungan: UU ini juga mendorong upaya untuk meningkatkan kesadaran lingkungan di kalangan pelaku industri pelayaran dan masyarakat umum tentang pentingnya menjaga kesehatan lingkungan maritim.¹⁴⁷

Perlindungan lingkungan maritim dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mencerminkan komitmen Indonesia untuk menjaga keberlanjutan ekosistem lautnya. Ini sangat penting mengingat peranan ekosistem laut dalam mendukung kehidupan, ekonomi, dan keanekaragaman hayati di Indonesia. Dengan demikian, UU ini memainkan peran penting dalam upayanegara untuk menjaga keseimbangan antara pengembangan sektor maritim dan perlindungan lingkungan laut.

10. Penyesuaian dan Implementasi

UU ini menuntut penyesuaian dan implementasi aturan yang efektif, mengharuskan kolaborasi antara berbagai instansi pemerintah, sektor swasta, dan komunitas maritim. Penyesuaian dan implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah aspek penting yang menentukan efektivitas regulasi ini dalam praktik. Proses penyesuaian dan implementasi ini mencakup sejumlah langkah dan strategi untuk memastikan bahwa ketentuan undang-undang diintegrasikan secara efektif ke dalam sistem pelayaran Indonesia.

Berikut adalah penjelasan lebih lanjut mengenai aspek ini:¹⁴⁸

1) Penyesuaian dengan Standar Internasional

¹⁴⁷ *Ibid*, hlm. 30-32

¹⁴⁸ *Ibid*, hlm. 33

- a) Harmonisasi dengan Konvensi Global: Salah satu aspek penting dari UU ini adalah penyesuaian regulasi pelayaran Indonesia dengan standar dan konvensi internasional. Ini termasuk mengadopsi praktik terbaik yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan menyesuaikan dengan konvensi internasional seperti SOLAS, MARPOL, dan STCW.
 - b) Peningkatan Regulasi Nasional: Proses penyesuaian ini juga melibatkan peninjauan dan peningkatan regulasi nasional untuk memastikan keselarasan dengan standar internasional. Ini bisa mencakup pengupdatean peraturan tentang keselamatan kapal, pengelolaan lingkungan maritim, dan kualifikasi awak kapal.
- 2) Implementasi di Tingkat Nasional
- a) Pelatihan dan Pengembangan Kapasitas: Implementasi yang efektif dari UU ini memerlukan pelatihan dan pengembangan kapasitas bagi para pelaku industri pelayaran, termasuk penyidik PPNS, awak kapal, dan personel pelabuhan. Ini bertujuan untuk memastikan pemahaman yang luas tentang regulasi baru dan cara penerapannya.
 - b) Penguatan Infrastruktur dan Sumber Daya: Memadaiakan infrastruktur dan sumber daya juga penting untuk implementasi yang sukses. Ini termasuk pengembangan fasilitas pelabuhan, sistem navigasi dan komunikasi, serta teknologi pengawasan pelayaran.

3) Koordinasi Antar-Lembaga

- a) Koordinasi dengan Berbagai Stakeholder: Implementasi UU ini memerlukan koordinasi antara berbagai lembaga dan stakeholder, termasuk pemerintah pusat dan daerah, industri pelayaran, komunitas pelabuhan, dan organisasi lingkungan. Hal ini penting untuk memastikan pendekatan yang holistik dan terintegrasi.
- b) Sinergi dengan Kebijakan Lain: UU ini harus diimplementasikan dalam sinergi dengan kebijakan lain yang berkaitan dengan ekonomi maritim, perlindungan lingkungan, dan keamanan nasional.

4) Pemantauan dan Evaluasi

- a) Evaluasi Berkala: Pemantauan dan evaluasi berkala terhadap implementasi UU ini penting untuk mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan atau penyesuaian. Ini termasuk evaluasi terhadap efektivitas regulasi dalam mengurangi insiden maritim, melindungi lingkungan, dan meningkatkan efisiensi sektor pelayaran.
- b) Umpan Balik dari Industri dan Masyarakat: Menerima umpan balik dari industri pelayaran dan masyarakat umum juga penting untuk menilai dampak regulasi dan membuat perbaikan yang diperlukan.¹⁴⁹

Penyesuaian dan implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan proses dinamis yang membutuhkan komitmen berkelanjutan dari berbagai pihak. Melalui upaya ini, Indonesia berusaha untuk

¹⁴⁹ *Ibid*, hlm. 35

mengembangkan sektor pelayarannya menjadi lebih aman, efisien, dan berkelanjutan, sejalan dengan standar global dan kebutuhan domestik.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merefleksikan upaya Indonesia untuk mengembangkan sektor maritimnya yang sejalan dengan kebutuhan domestik dan tanggung jawab global. UU ini memainkan peran penting dalam memastikan keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan, dan keberlanjutan sektor maritim di Indonesia.

C. Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam Penanganan Kecelakaan Kapal Belum Bernilai Keadilan

Dalam konteks hukum maritim, kewenangan dan tugas Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut diatur secara khusus untuk menjamin efektivitas penegakan hukum di sektor maritim. Berikut adalah uraian lebih lanjut mengenai pengaturan ini:

1. Kewenangan PPNS Perhubungan Laut

PPNS Perhubungan Laut diberikan kewenangan khusus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Kewenangan ini meliputi:

a. Penyidikan Tindak Pidana

PPNS memiliki wewenang untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana dalam sektor pelayaran yang tercakup dalam peraturan perundang-undangan. Hal ini termasuk penyidikan terhadap pelanggaran

aturan keselamatan pelayaran, pencemaran laut, serta pelanggaran lain yang berkaitan dengan peraturan maritim.¹⁵⁰

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut, terutama dalam konteks penyidikan tindak pidana, merupakan elemen penting dalam upaya penegakan hukum di sektor maritim Indonesia. Kewenangan ini memungkinkan PPNS Perhubungan Laut untuk melakukan penyidikan secara efektif terhadap berbagai jenis tindak pidana yang berkaitan dengan sektor pelayaran dan kegiatan maritim.

Penyidikan tindak pidana oleh PPNS Perhubungan Laut mencakup berbagai aktivitas. Hal ini termasuk penyidikan atas pelanggaran regulasi keselamatan pelayaran, pencemaran laut, dan kejahatan maritim lainnya. Dalam menjalankan tugas penyidikan ini, PPNS Perhubungan Laut diberi wewenang untuk mengumpulkan bukti, mewawancarai saksi, melakukan inspeksi kapal, serta melakukan segala tindakan penyidikan lainnya yang diizinkan oleh hukum. Penyidikan ini dilakukan dengan tujuan untuk mengidentifikasi dan menindak pelaku kejahatan maritim, yang padagilirannya membantu menjaga keselamatan, keamanan, dan keberlanjutan lingkungan maritim.

Kewenangan ini penting untuk memastikan bahwa peraturan pelayaran dan standar keselamatan diikuti secara ketat, dan pelanggaran hukum di sektor maritim ditangani dengan serius. PPNS Perhubungan Laut

¹⁵⁰ Kurniawan, Rizky. *Regulasi Maritim Indonesia*, Salemba Empat: Jakarta, 2018., hlm.

berperan sebagai penghubung antara pemerintah dan industri maritim, memastikan bahwa kegiatan pelayaran berlangsung dalam kerangka hukum yang aman dan bertanggung jawab.¹⁵¹

Dengan demikian, peran PPNS dalam penyidikan tindak pidana maritim tidak hanya penting untuk penegakan hukum tetapi juga penting untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap regulasi pelayaran di kalangan pelaku industri maritim.

b. Pengawasan dan Pemeriksaan

PPNS berwenang melakukan pengawasan dan pemeriksaan terhadap kegiatan yang terkait dengan pelayaran, termasuk pemeriksaan kapal, fasilitas pelabuhan, dan aktivitas lainnya yang relevan dengan regulasi maritim. Kewenangan PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) Perhubungan Laut dalam pengawasan dan pemeriksaan, sebagaimana diatur dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, memainkan peran penting dalam memastikan kepatuhan terhadap regulasi maritim di Indonesia.

Tugas pengawasan dan pemeriksaan ini dirancang untuk menjamin bahwa semua operasi pelayaran, termasuk kondisi kapal dan aktivitas di pelabuhan, memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan lingkungan yang ditetapkan oleh peraturan nasional dan standar internasional.

Dalam menjalankan fungsi pengawasan, PPNS Perhubungan Laut bertanggung jawab untuk melakukan inspeksi terhadap kapal, termasuk pemeriksaan keselamatan kapal, peralatan keselamatan, dan dokumen-

¹⁵¹ *Ibid.*, hlm.

dokumen terkait. Mereka juga memeriksa kepatuhan terhadap aturan pencegahan pencemaran, pengelolaan limbah, dan persyaratan lain yang berkaitan dengan perlindungan lingkungan maritim. Pemeriksaan ini dapat dilakukan secara rutin atau berdasarkan adanya indikasi pelanggaran.¹⁵²

Selain itu, PPNS Perhubungan Laut juga memiliki wewenang untuk melakukan pemeriksaan di pelabuhan, termasuk pengecekan operasional pelabuhan dan fasilitasnya. Tugas ini penting untuk memastikan bahwa semua operasi maritim berjalan dengan lancar dan sesuai dengan peraturan yang berlaku, sehingga dapat mencegah kecelakaan dan insiden maritim.

Kewenangan PPNS dalam pengawasan dan pemeriksaan ini juga mencakup kapasitas untuk mengambil tindakan ketika ditemukan pelanggaran. Hal ini bisa berupa pemberian sanksi administratif atau rekomendasi untuk perbaikan dan perubahan dalam operasi pelayaran. Dengan demikian, peran PPNS tidak hanya sebagai penegak hukum tetapi juga sebagai penjaga standar dan kualitas dalam industri pelayaran, memastikan bahwa kegiatan maritim di Indonesia berjalan dengan aman, efisien, dan bertanggung jawab.

c. Penindakan

Dalam kasus adanya pelanggaran, PPNS dapat mengambil langkah-langkah penindakan sesuai dengan peraturan hukum yang berlaku. Ini dapat meliputi pemberian sanksi administratif hingga pelaporan kasus ke lembaga peradilan untuk proses hukum lebih lanjut.

¹⁴⁷ *Ibid.*, hlm.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kewenangan PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) Perhubungan Laut yang meliputi penindakan merupakan aspek krusial dari peran mereka dalam penegakan hukum di sektor maritim. Aspek penindakan ini memberikan PPNS Perhubungan Laut wewenang untuk mengambil langkah-langkah hukum ketika terjadi pelanggaran terhadap regulasi pelayaran. Hal ini penting untuk memastikan bahwa kegiatan pelayaran di Indonesia berlangsung dalam kerangka hukum yang aman dan bertanggung jawab.¹⁵³

Kewenangan penindakan yang dipegang oleh PPNS Perhubungan Laut mencakup kemampuan untuk memberikan sanksi administratif atas pelanggaran regulasi pelayaran. Ini dapat mencakup sanksi terhadap kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan, pelanggaran terhadap aturan pencegahan pencemaran, atau ketidakpatuhan terhadap peraturan pelabuhan. Sanksi ini bisa berupa denda, penangguhan operasi kapal, atau tindakan lain yang dianggap sesuai.

Selain itu, dalam kasus pelanggaran serius atau tindak pidana, PPNS Perhubungan Laut memiliki wewenang untuk melakukan penyidikan dan menyerahkan kasus tersebut ke pihak kejaksaan untuk proses hukum lebih lanjut. Tindakan ini tidak hanya bertujuan untuk memberikan hukuman, tetapi juga sebagai langkah pencegahan untuk menghindari kejadian serupa di masa depan.

¹⁴⁸ *Ibid.*, hlm. 40

Peran PPNS Perhubungan Laut dalam penindakan ini krusial untuk menjaga integritas industri pelayaran Indonesia. Melalui penerapan sanksi dan tindakan hukum, PPNS bertindak sebagai garda terdepan dalam memastikan keamanan, keselamatan, dan keberlanjutan di sektor maritim. Ini mencerminkan komitmen Indonesia untuk mematuhi standar keselamatan dan keamanan maritim yang tinggi, serta menjunjung tinggi hukum dan regulasi dalam kegiatan pelayaran.¹⁵⁴

2. Tugas PPNS Perhubungan Laut

Tugas PPNS Perhubungan Laut tidak hanya terbatas pada penyidikan dan penindakan, tetapi juga mencakup aspek lain seperti:

a. Pencegahan Tindak Pidana

PPNS juga bertugas mencegah terjadinya tindak pidana dalam sektor pelayaran. Ini melibatkan aktivitas seperti sosialisasi regulasi, pelatihan, dan pengembangan kesadaran keselamatan maritim di kalangan pelaku industri pelayaran. Dalam konteks Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tugas PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) Perhubungan Laut yang berkaitan dengan pencegahan tindak pidana memainkan peran strategis dalam menjaga keamanan dan keselamatan di sektor maritim Indonesia. Tugas ini melampaui sekadar penegakan hukum dan memasuki ranah proaktif dalam mencegah terjadinya kejahatan dan pelanggaran sebelum terjadi.

Tugas pencegahan tindak pidana oleh PPNS Perhubungan Laut mencakup berbagai aspek. Pertama, ada aspek edukasi dan sosialisasi kepada

¹⁵⁴ Aminudin, Muhammad. *Op.cit*, hlm. 62

stakeholder industri maritim, termasuk operator kapal, awak kapal, dan manajemen pelabuhan, tentang pentingnya mematuhi peraturan pelayaran dan standar keselamatan. Ini mencakup penyebaran informasi tentang konsekuensi hukum dari pelanggaran peraturan pelayaran, serta promosi praktik-praktik terbaik dalam operasi maritim. Kedua, PPNS melakukan pemeriksaan dan audit rutin untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan dan keamanan maritim. Pemeriksaan ini tidak hanya bertujuan untuk menemukan pelanggaran, tetapi juga untuk mengidentifikasi potensi risiko dan memberikan rekomendasi untuk mitigasi risiko tersebut.

Selain itu, PPNS Perhubungan Laut terlibat dalam pengembangan dan implementasi program dan kebijakan pencegahan tindak pidana di lingkungan maritim. Ini melibatkan kerjasama dengan instansi pemerintah lainnya, organisasi internasional, dan komunitas maritim untuk memperkuat sistem pencegahan kejahatan di laut. Melalui tugas-tugas ini, PPNS berkontribusi dalam menciptakan lingkungan maritim yang lebih aman dan lebih terlindungi dari kegiatan ilegal, serta meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap hukum dan regulasi maritim di kalangan para pelaku industri maritim.¹⁵⁵

b. Kerjasama dengan Instansi Lain

Dalam menjalankan tugasnya, PPNS sering kali perlu bekerjasama dengan instansi lain, baik di tingkat nasional maupun internasional. Kerjasama ini penting untuk penanganan kasus-kasus yang kompleks dan

seringkali melibatkan berbagai yurisdiksi. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tugas PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) Perhubungan Laut yang berkaitan dengan kerjasama dengan instansi lain adalah aspek kunci yang memperkuat efektivitas operasional dan penegakan hukum di sektor maritim Indonesia.

Kerjasama ini penting karena sektor maritim melibatkan berbagai aspek yang seringkali memerlukan koordinasi antarlembaga dan disiplin ilmu. Kerjasama antarinstansi meliputi koordinasi dengan badan penegakan hukum lain seperti kepolisian, kejaksaan, dan tentara laut, terutama dalam hal penyidikan dan penindakan terhadap tindak pidana maritim. Hal ini penting untuk menjamin kelancaran proses hukum dan penanganan kasus-kasus yang memerlukan keahlian khusus atau sumber daya tertentu. PPNS Perhubungan Laut juga berkolaborasi dengan badan pemerintahan lain yang terkait dengan pengelolaan sumber daya maritim, perlindungan lingkungan, dan keselamatan pelayaran. Selain itu, interaksi dengan instansi internasional dan regional dalam hal penerapan standar keselamatan maritim internasional dan kerjasama penegakan hukum juga menjadi bagian penting dari tugas mereka.¹⁵⁶

Selain kerjasama dalam penegakan hukum dan kebijakan, PPNS Perhubungan Laut juga terlibat dalam inisiatif bersama untuk pelatihan, pertukaran informasi, dan pengembangan kapasitas. Misalnya, kerjasama dalam pelatihan dan pengembangan kapasitas bertujuan untuk meningkatkan

¹⁵⁶ *Ibid.*, hlm.66

keahlian dan pengetahuan para pekerja maritim, baik di sektor pemerintah maupun swasta. Pertukaran informasi dan praktik terbaik antarlembaga membantu dalam menyelaraskan prosedur dan meningkatkan efisiensi dalam pengelolaan sektor maritim. Kerjasama semacam ini tidak hanya memperkuat penegakan hukum dan operasional maritim tetapi juga mendukung penciptaan lingkungan maritim yang lebih aman, bersih, dan berkelanjutan.

c. Pengembangan Kebijakan

PPNS juga dapat terlibat dalam pengembangan kebijakan pelayaran, memberikan masukan dari sudut pandang penegakan hukum untuk memastikan bahwa kebijakan yang dibuat efektif dan dapat diterapkan di lapangan. Dalam kerangka Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tugas PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) Perhubungan Laut yang berkaitan dengan pengembangan kebijakan merupakan aspek penting dalam memajukan dan memperbaharui regulasi maritim di Indonesia. Pengembangan kebijakan oleh PPNS tidak hanya terfokus pada penegakan hukum, tetapi juga pada kontribusi aktif dalam merancang dan merevisi kebijakan yang mempengaruhi sektor maritim.

PPNS Perhubungan Laut memiliki peran kunci dalam memberikan masukan dan rekomendasi berbasis pengalaman lapangan untuk pembentukan kebijakan baru atau perubahan kebijakan yang ada. Hal ini termasuk memberikan saran terkait dengan peraturan keselamatan pelayaran, pengelolaan lingkungan maritim, dan regulasi terkait aspek lain dari pelayaran dan kegiatan maritim. Berdasarkan pengalaman mereka dalam

menghadapi berbagai situasi di lapangan, PPNS dapat mengidentifikasi kekurangan dalam regulasi yang ada dan merekomendasikan perubahan yang akan meningkatkan keselamatan, efisiensi, dan keberlanjutan sektor maritim. Input mereka sangat berharga dalam menyusun kebijakan yang realistis dan dapat diterapkan, yang selaras dengan kondisi terkini dan kebutuhan industri maritim.

Selain itu, PPNS Perhubungan Laut juga terlibat dalam dialog dan konsultasi dengan stakeholder terkait, termasuk industri pelayaran, asosiasi maritim, dan lembaga pemerintah lainnya, dalam proses pengembangan kebijakan. Ini memastikan bahwa berbagai perspektif dan kepentingan diakomodasi dalam kebijakan yang dirumuskan, membawa ke arah regulasi yang komprehensif dan inklusif. Kerja sama ini penting untuk memastikan bahwa kebijakan maritim Indonesia mencerminkan kebutuhan dan realitas sektor maritim, serta mendukung tujuan jangka panjang negara dalam mengelola sumber daya maritimnya secara berkelanjutan dan bertanggung jawab.¹⁵⁷

3. Pentingnya Peran PPNS dalam Konteks Maritim

Peran PPNS dalam konteks maritim sangat penting mengingat kompleksitas dan kepentingan strategis sektor maritim di Indonesia. Dengan kewenangan dan tugas yang jelas, PPNS dapat memberikan kontribusi penting dalam memastikan keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan maritim, dan penegakan hukum yang efektif. Upaya ini penting untuk menjaga integritas sektor

¹⁵⁷ *Ibid.*, hlm.72

maritim, yang merupakan tulang punggung ekonomi dan transportasi di Indonesia.

Peran Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dalam konteks maritim Indonesia, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, adalah krusial dalam memastikan keamanan, keselamatan, dan kepatuhan terhadap hukum di sektor maritim. PPNS memegang tanggung jawab penting dalam menjaga integritas industri maritim yang merupakan tulang punggung ekonomi negara kepulauan seperti Indonesia.

Pertama, PPNS berperan penting dalam penegakan hukum dan regulasi maritim. Dengan kewenangan untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana yang terjadi dalam konteks maritim, mereka menjadi garda terdepan dalam memerangi kegiatan ilegal seperti pencemaran laut, kegiatan pelayaran yang tidak memenuhi standar keselamatan, dan pelanggaran lain terhadap regulasi maritim. Melalui penyidikan dan penindakan yang efektif, PPNS membantu memastikan bahwa pelaku industri maritim, termasuk operator kapal dan pelabuhan, mematuhi peraturan yang telah ditetapkan. Hal ini tidak hanya penting untuk mencegah insiden dan kecelakaan tetapi juga untuk menjaga reputasi sektor maritim Indonesia di kancah internasional.

Kedua, peran PPNS dalam pencegahan tindak pidana maritim tidak kalah pentingnya. Melalui kegiatan edukasi, sosialisasi, dan audit, PPNS memainkan peran proaktif dalam mencegah terjadinya pelanggaran hukum dan kegiatan ilegal di sektor maritim. Kegiatan ini mencakup menyebarkan kesadaran tentang pentingnya mematuhi regulasi maritim, melakukan inspeksi rutin untuk

memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan dan keamanan, serta memberikan rekomendasi untuk perbaikan operasional. Upaya pencegahan ini tidak hanya mengurangi risiko kecelakaan dan insiden maritim tetapi juga meningkatkan kesadaran dan tanggung jawab di kalangan pelaku industri maritim.

Ketiga, kerjasama yang dijalin PPNS dengan berbagai instansi dan organisasi, baik di tingkat nasional maupun internasional, memperkuat sistem penegakan hukum maritim Indonesia. Kolaborasi ini mencakup berbagi informasi, sumber daya, dan keahlian, serta berpartisipasi dalam inisiatif bersama untuk meningkatkan standar keselamatan dan keamanan maritim. Melalui kerjasama ini, PPNS tidak hanya meningkatkan efektivitas operasional mereka tetapi juga membantu memposisikan Indonesia sebagai pemain aktif dan bertanggung jawab dalam komunitas maritim global.

Dengan demikian, peran PPNS dalam konteks maritim sangat penting dalam mengatur dan menjaga sektor maritim yang vital bagi Indonesia, tidak hanya dalam hal penegakan hukum tetapi juga dalam aspek pencegahan, pendidikan, dan kerjasama internasional.¹⁵⁸

Dalam konteks ini, pengaturan tentang kewenangan dan tugas PPNS dalam hukum maritim tidak hanya menunjukkan komitmen Indonesia terhadap pengelolaan sektor maritim yang bertanggung jawab, tetapi juga memperkuat aspek keamanan, keselamatan, dan keberlanjutan dalam sektor pelayaran dan maritim secara keseluruhan.

¹⁵⁸ Wahyuni, Siti. *Op.cit*, hlm. 133

Regulasi kewenangan PPNS Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia belum sepenuhnya berbasis nilai keadilan karena struktur koordinasi dan pengawasan yang menimbulkan konflik kepentingan, keterbatasan keahlian khusus yang diperlukan untuk penyidikan maritim, kurangnya independensi dan objektivitas penyidikan, serta minimnya transparansi dan akuntabilitas dalam proses penyidikan. Oleh karena itu, diperlukan rekonstruksi regulasi untuk meningkatkan independensi PPNS, memperkuat keahlian penyidik, dan memastikan proses penyidikan yang transparan dan akuntabel.

Regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia menghadapi berbagai tantangan yang menghambat tercapainya keadilan. Salah satu aspek utama yang disorot adalah ketergantungan PPNS pada struktur koordinasi dan pengawasan oleh penyidik polisi. Hal ini menimbulkan potensi konflik kepentingan dan ketidaknetralan dalam proses penyidikan, yang pada gilirannya mengancam independensi dan objektivitas penyidikan. Penyidik PPNS juga sering kali dihadapkan pada keterbatasan keahlian khusus yang diperlukan untuk menangani kompleksitas teknis kecelakaan maritim, yang dapat mengurangi kemampuan mereka untuk menyelidiki secara mendalam dan akurat.

Kelemahan dalam regulasi kewenangan PPNS saat ini juga mencakup struktur koordinasi dan pengawasan yang tidak optimal. Penyidik PPNS harus berada di bawah komando penyidik polisi, yang dapat mengurangi independensi dan objektivitas penyidikan. Selain itu, keterbatasan keahlian khusus yang

dimiliki oleh penyidik PPNS membuat mereka kurang siap dalam menghadapi aspek teknis dan operasional yang kompleks dalam kecelakaan maritim. Keahlian khusus yang diperlukan mencakup pengetahuan mendalam tentang teknikmaritim, standar keselamatan internasional, dan regulasi pelayaran, yang sering kali tidak dimiliki oleh penyidik PPNS.



BAB IV

KELEMAHAN REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT DALAM PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL PADA SAAT INI

A. Kelemahan Substansi Hukum

Kelemahan substansi hukum pada kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia terutama berkaitan dengan aspek-aspek berikut:

1. Ketergantungan pada Penyidik Polisi

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, PPNS Perhubungan Laut dalam menjalankan tugasnya berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi. Ketergantungan ini dapat menimbulkan masalah dalam hal independensi penyidikan. PPNS mungkin merasa terikat atau terpengaruh oleh keputusan atau pandangan penyidik polisi, yang bisa mengarah pada konflik kepentingan dan ketidaknetralan. Ini mengurangi kemampuan PPNS untuk melakukan penyidikan yang objektif dan independen, yang merupakan prasyarat utama dalam penegakan hukum yang adil.¹⁵⁹

Ketergantungan PPNS Perhubungan Laut pada penyidik polisi dalam penanganan kecelakaan kapal, sebagaimana diatur dalam regulasi Indonesia, menimbulkan beberapa kelemahan yang dapat mempengaruhi efektivitas dan keadilan proses penyidikan:

¹⁵⁹ Hartanto, Agus. *Tugas dan Wewenang PPNS Perhubungan Laut*, Rajawali Pers, Jakarta, 2017., hlm. 192

a. Masalah Independensi dan Objektivitas

Ketergantungan pada penyidik polisi dapat mengurangi independensi PPNS dalam menjalankan tugas penyidikan. Sebagai penyidik yang memiliki keahlian dan tugas spesifik di bidang perhubungan laut, PPNS idealnya harus memiliki kebebasan untuk membuat keputusan berdasarkan pengetahuan dan pengalaman mereka dalam bidang maritim. Namun, struktur koordinasi yang saat ini ada mungkin menempatkan mereka dalam posisi di mana mereka harus menyesuaikan temuan dan keputusan mereka dengan pandangan atau kebijakan yang ditetapkan oleh penyidik polisi. Hal ini berpotensi menciptakan bias dalam penyidikan, di mana penyidik mungkin tidak sepenuhnya objektif dalam menilai bukti dan kesimpulan.

b. Konflik Kepentingan dan Pengaruh Eksternal

Pengawasan penyidik polisi atas PPNS juga dapat menimbulkan konflik kepentingan, khususnya jika ada tekanan atau pengaruh dari pihak luar yang dapat mempengaruhi hasil penyidikan. Dalam konteks kecelakaan kapal, di mana berbagai kepentingan dapat bertabrakan seperti kepentingan perusahaan pelayaran, asuransi, dan korban adanya independensi penuh dalam penyidikan sangat penting untuk memastikan keadilan dan kebenaran. Ketergantungan pada penyidik polisi dapat membuat PPNS rentan terhadap pengaruh eksternal yang mungkin mengarahkan penyidikan untuk mendukung agenda tertentu.¹⁶⁰

c. Keterbatasan dalam Pemanfaatan Keahlian Khusus

¹⁶⁰ *Ibid.*, hlm. 195

Keahlian khusus PPNS dalam bidang perhubungan laut adalah aset penting dalam penyidikan kecelakaan kapal. Namun, jika mereka harus bekerja di bawah arahan atau pengawasan penyidik polisi yang mungkin tidak memiliki keahlian yang sama, potensi keahlian ini bisa tidak dimanfaatkan secara maksimal. Ini berarti bahwa penyidikan mungkin tidak memanfaatkan sepenuhnya pengetahuan teknis dan spesifik yang dimiliki PPNS untuk mengungkap penyebab sebenarnya dari kecelakaan.

Untuk mengatasi kelemahan ini, diperlukan perubahan dalam struktur koordinasi antara PPNS dan penyidik polisi. Memberikan otonomi lebih besar kepada PPNS dalam proses penyidikan, dengan koordinasi yang sinergis namun tidak mengikat secara hierarkis dengan penyidik polisi, akan meningkatkan independensi dan objektivitas penyidikan. Selain itu, memperkuat mekanisme pengawasan internal dan eksternal yang memastikan akuntabilitas dan transparansi dalam proses penyidikan juga penting untuk mencegah pengaruh eksternal yang tidak pantas dan memastikan keadilan dalam proses hukum.

2. Keterbatasan dalam Spesialisasi dan Keahlian Teknis

Penyidikan kecelakaan kapal sering membutuhkan pemahaman teknis yang mendalam tentang berbagai aspek maritim, termasuk navigasi, teknik kapal, dan standar keselamatan maritim. PPNS Perhubungan Laut mungkin tidak memiliki keahlian khusus atau pelatihan yang diperlukan untuk menangani kasus-kasus yang kompleks dan teknis ini. Tanpa keahlian tersebut, penyidikan dapat gagal mengidentifikasi penyebab sebenarnya dari kecelakaan atau menetapkan tanggung jawab dengan tepat.

Keterbatasan dalam spesialisasi dan keahlian teknis merupakan salah satu kelemahan substansial dalam regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal. Ini berkaitan dengan sejauh mana PPNS dilengkapi dengan pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk menyelidiki insiden maritim yang sering kali kompleks dan memerlukan pemahaman teknis mendalam.¹⁶¹

a. Kompleksitas Teknis Kecelakaan Kapal

Kecelakaan kapal bisa melibatkan berbagai faktor teknis yang rumit, mulai dari kerusakan mekanis, kesalahan navigasi, hingga kegagalan dalam sistem keselamatan kapal. Penyidik yang tidak memiliki latar belakang atau pelatihan spesifik dalam maritim mungkin kesulitan untuk memahami sepenuhnya aspek teknis ini. Keterbatasan ini bukan hanya berdampak pada kemampuan untuk mengidentifikasi penyebab kecelakaan secara akurat, tetapi juga pada penentuan tanggung jawab dan penyusunan rekomendasi yang efektif untuk mencegah kecelakaan serupa di masa depan. Tanpa keahlian teknis yang memadai, penyidikan dapat menghasilkan kesimpulan yang kurang akurat atau tidak lengkap.

b. Kebutuhan Pelatihan dan Sertifikasi

Untuk menangani kecelakaan kapal dengan efektif, penyidik memerlukan pelatihan khusus yang mencakup aspek-aspek seperti teknik maritim, standar keselamatan internasional, operasional kapal, dan regulasi pelayaran. Keterbatasan dalam pelatihan dan sertifikasi dapat membuat

¹⁶¹ Suryadi, Kurnia. *Regulasi Penanganan Kecelakaan Kapal di Indonesia*, Pustaka Pelajar: Yogyakarta, 2018, hlm. 47

PPNS kurang siap untuk menghadapi tantangan yang unik dalam penyidikan kecelakaan maritim. Keterbatasan ini juga mempengaruhi kemampuan PPNS dalam berkomunikasi dengan ahli teknis dan membuat keputusan berdasarkan penilaian teknis yang tepat. Solusi dan Rekomendasi.¹⁶²

Untuk mengatasi keterbatasan ini, diperlukan peningkatan dalam pelatihan dan pengembangan profesional PPNS di bidang maritim. Pelatihan harus mencakup aspek teknis pelayaran dan investigasi kecelakaan, serta pembaruan terkini tentang teknologi dan praktik keselamatan maritim. Penyediaan sumber daya untuk pendidikan berkelanjutan dan sertifikasi dalam spesialisasi maritim juga penting untuk memastikan bahwa PPNS memiliki keahlian yang relevan dan terkini.

Selain itu, bisa dipertimbangkan untuk membentuk tim penyidik khusus yang terdiri dari individu dengan latar belakang dan keahlian teknis di bidang maritim, untuk memastikan bahwa penyidikan dilakukan dengan cara yang komprehensif dan mendalam. Pendekatan ini akan meningkatkan kualitas penyidikan kecelakaan kapal dan memastikan hasil yang lebih akurat dan adil.

3. Pembatasan dalam Pengambilan Keputusan

Struktur koordinasi yang saat ini ada juga dapat membatasi kemampuan PPNS untuk membuat keputusan independen. Ini bisa mengakibatkan proses pengambilan keputusan yang kurang efisien dan kurang responsif terhadap dinamika spesifik dari setiap kasus kecelakaan kapal.

¹⁶² *Ibid*, hlm. 49

Keterbatasan dalam spesialisasi dan keahlian teknis merupakan salah satu kelemahan substansial dalam regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal. Ini berkaitan dengan sejauh mana PPNS dilengkapi dengan pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk menyelidiki insiden maritim yang sering kali kompleks dan memerlukan pemahaman teknis mendalam.

a. Kompleksitas Teknis Kecelakaan Kapal

Kecelakaan kapal bisa melibatkan berbagai faktor teknis yang rumit, mulai dari kerusakan mekanis, kesalahan navigasi, hingga kegagalan dalam sistem keselamatan kapal. Penyidik yang tidak memiliki latar belakang atau pelatihan spesifik dalam maritim mungkin kesulitan untuk memahami sepenuhnya aspek teknis ini. Keterbatasan ini bukan hanya berdampak pada kemampuan untuk mengidentifikasi penyebab kecelakaan secara akurat, tetapi juga pada penentuan tanggung jawab dan penyusunan rekomendasi yang efektif untuk mencegah kecelakaan serupa di masa depan. Tanpa keahlian teknis yang memadai, penyidikan dapat menghasilkan kesimpulan yang kurang akurat atau tidak lengkap.

b. Kebutuhan Pelatihan dan Sertifikasi

Untuk menangani kecelakaan kapal dengan efektif, penyidik memerlukan pelatihan khusus yang mencakup aspek-aspek seperti teknik maritim, standar keselamatan internasional, operasional kapal, dan regulasi pelayaran. Keterbatasan dalam pelatihan dan sertifikasi dapat membuat PPNS kurang siap untuk menghadapi tantangan yang unik dalam

penyidikan kecelakaan maritim. Keterbatasan ini juga mempengaruhi kemampuan PPNS dalam berkomunikasi dengan ahli teknis dan membuat keputusan berdasarkan penilaian teknis yang tepat.¹⁶³

Untuk mengatasi keterbatasan ini, diperlukan peningkatan dalam pelatihan dan pengembangan profesional PPNS di bidang maritim. Pelatihan harus mencakup aspek teknis pelayaran dan investigasi kecelakaan, serta pembaruan terkini tentang teknologi dan praktik keselamatan maritim. Penyediaan sumber daya untuk pendidikan berkelanjutan dan sertifikasi dalam spesialisasi maritim juga penting untuk memastikan bahwa PPNS memiliki keahlian yang relevan dan terkini.

Selain itu, bisa dipertimbangkan untuk membentuk tim penyidik khusus yang terdiri dari individu dengan latar belakang dan keahlian teknis di bidang maritim, untuk memastikan bahwa penyidikan dilakukan dengan cara yang komprehensif dan mendalam. Pendekatan ini akan meningkatkan kualitas penyidikan kecelakaan kapal dan memastikan hasil yang lebih akurat dan adil.

4. Transparansi dan Akuntabilitas

Kelemahan lainnya berkaitan dengan transparansi dan akuntabilitas dalam proses penyidikan. Tanpa mekanisme yang memadai untuk memastikan transparansi dan akuntabilitas, ada risiko bahwa penyidikan tidak dilakukan dengan cara yang memenuhi standar keadilan dan kebenaran. Hal ini dapat mengurangi kepercayaan publik dalam sistem penegakan hukum maritim.

Salah satu kelemahan utama dalam kewenangan PPNS Perhubungan Laut

¹⁶³ Wibowo, Anton. *PPNS dalam Perhubungan Laut: Sebuah Analisis*, Andi Offset, Yogyakarta, 2019., hlm. 61

adalah kurangnya transparansi dalam proses penyidikan. Transparansi adalah penting untuk memastikan bahwa semua pihak yang terlibat dan masyarakat umum dapat memahami bagaimana penyidikan dilakukan, apa yang ditemukan, dan bagaimana kesimpulan dicapai. Tanpa transparansi yang memadai, ada risiko bahwa proses penyidikan dapat dipertanyakan, baik integritas maupun validitasnya. Kurangnya transparansi juga bisa memicu spekulasi dan ketidakpercayaan dari publik, yang dapat merusak reputasi lembaga penegak hukum dan mengurangi kepercayaan masyarakat terhadap sistem peradilan.¹⁶⁴

Akuntabilitas dalam penyidikan kecelakaan kapal juga menjadi isu penting. PPNS Perhubungan Laut harus dapat mempertanggungjawabkan tindakan dan keputusan mereka selama proses penyidikan. Tanpa akuntabilitas yang jelas, bisa terjadi penyalahgunaan wewenang, keputusan yang bias, atau bahkan penutupan informasi yang penting untuk kasus. Kurangnya mekanisme akuntabilitas yang efektif dapat mengakibatkan kesalahan dalam penegakan hukum, dan mungkin tidak adanya konsekuensi bagi mereka yang bertanggung jawab atas kecelakaan atau kesalahan dalam penyidikan.

Untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas, perlu ada reformasi dalam mekanisme pelaporan dan pengawasan penyidikan. Ini bisa termasuk penerapan kebijakan yang mengharuskan penyidikan dan temuannya diumumkan kepada publik dalam cara yang dapat diakses dan dimengerti, serta memastikan bahwa ada pengawasan eksternal, seperti melalui lembaga independen atau panel pengawas, yang dapat mengevaluasi kinerja PPNS.

¹⁶⁴ Raharjo, Teguh. *Peran Masyarakat dalam Menjaga Kelautan*, Bumi Aksara, Jakarta, 2016, hlm. 281

Selain itu, pengembangan sistem pelacakan dan dokumentasi yang kuat selama proses penyidikan juga penting untuk memastikan bahwa setiap langkah dan keputusan dapat ditinjau dan diaudit jika diperlukan. Dengan memperkuat transparansi dan akuntabilitas, proses penyidikan kecelakaan kapal akan menjadi lebih terbuka, adil, dan dapat dipercaya oleh masyarakat.¹⁶⁵

5. Pengaruh Eksternal dan Tekanan

Karena struktur koordinasi dengan penyidik polisi, PPNS mungkin menghadapi tekanan dari berbagai pihak, termasuk instansi pemerintah dan pengaruh politik, yang dapat mempengaruhi independensi dan objektivitas penyidikan.

Pengaruh eksternal dan tekanan merupakan kelemahan substansial dalam kerangka hukum yang mengatur kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penyidikan kecelakaan kapal. Kekuatan eksternal dan tekanan dari berbagai pihak dapat secara signifikan mempengaruhi independensi dan objektivitas penyidikan yang dilakukan oleh PPNS.¹⁶⁶

Pengaruh eksternal dapat berasal dari berbagai pihak, termasuk lembaga pemerintah, industri perkapalan, dan kelompok kepentingan lainnya. Karena kecelakaan kapal seringkali melibatkan aspek komersial dan politik yang signifikan, ada risiko bahwa kepentingan eksternal ini dapat mencoba mempengaruhi jalannya penyidikan. Hal ini bisa terjadi melalui berbagai cara, seperti tekanan untuk mencapai kesimpulan yang menguntungkan pihak tertentu, atau usaha untuk mengaburkan informasi yang mungkin merugikan pihak

¹⁶⁵ *Ibid*, hlm. 283

¹⁶⁶ Malik, Hasan. *Penyidikan PPNS di Bidang Kelautan dan Perikanan*, Kencana, Jakarta, 2018, hlm. 167

tertentu. Tekanan semacam ini dapat mengurangi kepercayaan publik terhadap proses penyidikan dan mengarah pada penyidikan yang tidak lengkap atau bias.

Ketika penyidik PPNS menghadapi tekanan dari luar, baik secara langsung maupun tidak langsung, integritas keseluruhan proses penyidikan dapat terganggu. Tekanan ini bisa mengakibatkan PPNS merasa harus mengikuti arahan dari pihak-pihak eksternal, yang dapat menyebabkan penyimpangan dari prosedur penyidikan yang adil dan objektif. Selain itu, tekanan semacam ini dapat menyebabkan konflik kepentingan, di mana penyidik mungkin merasa terbagi antara menjalankan tugas mereka dengan benar dan merespons keinginan atau harapan pihak eksternal.

Untuk mengatasi pengaruh eksternal dan tekanan, penting untuk memperkuat independensi PPNS dari intervensi eksternal. Ini dapat meliputi peningkatan pelatihan tentang integritas dan etika penyidikan, serta penerapan mekanisme yang memastikan bahwa proses penyidikan dilindungi dari pengaruh eksternal. Selain itu, pendirian lembaga pengawas independen yang dapat meninjau proses penyidikan dan memastikan bahwa penyidikan dilakukan dengan objektif dan adil juga penting. Membangun kesadaran dan resistensi terhadap tekanan eksternal di antara PPNS juga krusial, sehingga mereka mampu mengenali dan menangani upaya intervensi yang tidak pantas. Pendekatan ini akan membantu memastikan bahwa penyidikan kecelakaan kapal dilakukan dengan cara yang transparan, adil, dan tidak terpengaruh oleh kepentingan eksternal.¹⁶⁷

¹⁶⁷ *Ibid*, hlm. 168

Untuk mengatasi kelemahan ini, diperlukan perubahan dalam regulasi yang mengatur kewenangan PPNS, termasuk pemberian lebih banyak otonomi dan independensi, peningkatan akses ke pelatihan spesialisasi, dan pengembangan mekanisme yang lebih kuat untuk memastikan transparansi dan akuntabilitas dalam proses penyidikan. Pendekatan seperti ini akan membantu memastikan bahwa penyidikan kecelakaan kapal dilakukan dengan cara yang lebih komprehensif, adil, dan efektif.

B. Kelemahan Struktur Hukum

Kelemahan struktur hukum pada kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia dapat dianalisis dari beberapa aspek:

1. Ketergantungan pada Penyidik Polisi

Struktur hukum saat ini menempatkan PPNS Perhubungan Laut di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi. Kelemahan utama dari struktur ini adalah potensi pengurangan independensi dan objektivitas PPNS dalam melakukan penyidikan. PPNS mungkin merasa terikat untuk mengikuti arahan atau pandangan penyidik polisi, yang mungkin tidak selalu memiliki keahlian atau pemahaman yang mendalam tentang masalah maritim. Hal ini dapat mengarah pada konflik kepentingan dan mengurangi efektivitas penyidikan dalam menentukan penyebab yang sebenarnya dari kecelakaan.¹⁶⁸

Ketergantungan PPNS Perhubungan Laut pada penyidik polisi dalam

¹⁶⁸ Prasetyo, Budi. *Kecelakaan Kapal: Tinjauan Hukum dan Penanganannya*, Refika Aditama: Bandung, 2020, hlm. 31

struktur hukum saat ini merupakan salah satu kelemahan utama dalam penanganan kecelakaan kapal. Aspek ini mengandung beberapa masalah spesifik yang dapat mempengaruhi efektivitas penyidikan:

a. Kurangnya Independensi Penyidikan

Ketergantungan pada penyidik polisi dapat membatasi independensi PPNS dalam melakukan penyidikan kecelakaan kapal. Dalam sistem hukum yang ideal, penyidik harus memiliki kebebasan untuk mengikuti bukti ke mana pun itu mengarah dan membuat kesimpulan berdasarkan fakta, tanpa pengaruh atau tekanan dari pihak lain. Namun, dalam struktur saat ini, PPNS mungkin merasa terikat untuk mengikuti arahan atau pandangan yang diberikan oleh penyidik polisi, yang bisa membatasi kemampuan mereka untuk mengejar jalur penyidikan atau membuat kesimpulan yang independen.

b. Potensi Konflik Kepentingan

Ketergantungan ini juga menimbulkan potensi konflik kepentingan, dimana PPNS mungkin merasa perlu untuk menyelaraskan temuan mereka dengan kepentingan penyidik polisi atau pihak lain yang mungkin memiliki pengaruh atas penyidik polisi. Ini bisa terjadi terutama jika ada tekanan politik atau komersial yang terkait dengan kecelakaan kapal tersebut. Konflik kepentingan semacam ini dapat merusak integritas penyidikan dan mengarah pada kesimpulan yang bias atau tidak adil.

c. Keterbatasan dalam Pemanfaatan Keahlian Khusus

Ketergantungan pada penyidik polisi juga berarti bahwa keahlian khusus

PPNS dalam bidang perhubungan laut mungkin tidak dimanfaatkan sepenuhnya. PPNS yang memiliki latar belakang dan pelatihan khusus dalam masalah maritim mungkin lebih baik dalam menangani aspek-aspek teknis dan spesifik dari kecelakaan kapal daripada penyidik polisi yang mungkin tidak memiliki keahlian yang sama. Tanpa memanfaatkan sepenuhnya keahlian ini, penyidikan dapat gagal mengidentifikasi aspek-aspek kritis yang mungkin berkontribusi pada kecelakaan.¹⁶⁹

Untuk mengatasi kelemahan ini, perlu ada perubahan dalam struktur hukum untuk memberikan lebih banyak otonomi kepada PPNS dalam proses penyidikan. Meningkatkan independensi PPNS dari pengaruh penyidik polisi akan memungkinkan mereka untuk menjalankan penyidikan berdasarkan bukti dan keahlian teknis mereka sendiri. Hal ini dapat dicapai melalui perubahan regulasi, peningkatan pelatihan dan sertifikasi khusus untuk PPNS, serta pengembangan mekanisme pengawasan yang memastikan penyidikan dilakukan secara objektif dan adil. Pendekatan ini akan memperkuat integritas proses penyidikan dan memastikan bahwa keputusan diambil berdasarkan bukti dan penilaian profesional yang tidak terpengaruh oleh kepentingan eksternal.

2. Keterbatasan Keahlian Teknis

Kecelakaan kapal seringkali melibatkan aspek teknis yang kompleks, membutuhkan pengetahuan khusus dalam navigasi, teknik kapal, dan standar keselamatan maritim. PPNS yang tidak memiliki keahlian teknis yang cukup dalam bidang maritim mungkin menghadapi kesulitan dalam mengidentifikasi

¹⁶⁹ *Ibid*, hlm. 32-34

faktor-faktor kunci yang berkontribusi pada kecelakaan. Tanpa pemahaman teknis yang mendalam, penyidikan dapat gagal menghasilkan rekomendasi yang efektif untuk mencegah kecelakaan serupa di masa depan.

Kecelakaan kapal seringkali melibatkan faktor teknis yang kompleks dan memerlukan pemahaman mendalam tentang aspek maritim. Ini termasuk pengetahuan tentang desain dan operasi kapal, standar keselamatan dan navigasi maritim, serta dinamika lingkungan laut. PPNS yang tidak memiliki keahlian teknis khusus dalam bidang ini mungkin akan mengalami kesulitan dalam memahami faktor-faktor kunci yang menyebabkan kecelakaan dan dalam menilai bukti secara efektif. Sebagai contoh, mereka mungkin tidak sepenuhnya memahami implikasi teknis dari kegagalan mesin, kesalahan navigasi, atau masalah keamanan kapal, yang dapat mempengaruhi kemampuan mereka untuk menentukan penyebab sebenarnya dari kecelakaan.¹⁷⁰

PPNS Perhubungan Laut memerlukan pelatihan khusus dan sertifikasi dalam aspek-aspek teknis maritim untuk meningkatkan kualitas penyidikan. Tanpa pelatihan yang memadai, penyidik mungkin tidak memiliki keterampilan yang diperlukan untuk menganalisis data teknis, menginterpretasikan rekaman navigasi, atau memahami operasi kapal secara detail. Pelatihan khusus dalam investigasi kecelakaan, manajemen risiko maritim, dan hukum maritim internasional adalah kunci untuk meningkatkan kemampuan penyidik dalam menangani kecelakaan kapal.

Solusi untuk mengatasi keterbatasan ini melibatkan peningkatan akses dan

¹⁷¹ *Ibid*, hlm. 37

kesempatan bagi PPNS untuk menerima pelatihan spesialisasi maritim. Ini bisa termasuk program pelatihan yang disesuaikan dengan kebutuhan penyidikan maritim dan sertifikasi berkelanjutan untuk memastikan bahwa mereka selalu terbaru dengan perkembangan terbaru dalam teknologi maritim dan standar keselamatan. Selain itu, kerjasama dengan ahli maritim dan lembaga teknis bisa ditingkatkan untuk memperkaya analisis penyidikan. Pemanfaatan teknologi penyidikan mutakhir dan praktik terbaik internasional juga penting untuk memastikan penyidikan yang komprehensif dan akurat. Dengan demikian, PPNS Perhubungan Laut akan lebih mampu mengatasi tantangan yang dihadapi dalam penyidikan kecelakaan kapal dan meningkatkan efektivitas serta keandalan hasil penyidikan.¹⁷¹

3. Pembatasan dalam Pengambilan Keputusan

Struktur hukum yang ada dapat membatasi kemampuan PPNS untuk membuat keputusan berdasarkan penilaian dan keahlian profesional mereka sendiri. Ketergantungan pada koordinasi dengan penyidik polisi mungkin menghambat kebebasan PPNS untuk mengejar jalur penyidikan atau mengambil keputusan berdasarkan bukti dan analisis mereka sendiri.

Dalam struktur hukum saat ini, PPNS Perhubungan Laut sering kali berada dalam posisi yang bergantung pada penyidik polisi atau pihak eksternal lainnya dalam proses penyidikan. Ini bisa menempatkan PPNS dalam situasi di mana mereka tidak memiliki kebebasan penuh untuk membuat keputusan berdasarkan penilaian profesional mereka. Ketergantungan ini dapat membatasi

¹⁷¹ *Ibid*, hlm. 41

kemampuan PPNS untuk mengejar jalur penyidikan yang mereka anggap relevan atau penting. Misalnya, jika PPNS menemukan bukti atau jalur penyidikan yang tidak sejalan dengan pandangan penyidik polisi atau pihak berpengaruh lainnya, mereka mungkin merasa terhambat untuk mengeksplorasi lebih lanjut karena ketergantungan ini.

Pembatasan dalam pengambilan keputusan ini dapat berdampak negatif pada efektivitas penyidikan kecelakaan kapal. Penyidik yang tidak dapat membuat keputusan berdasarkan keahlian dan penilaian profesional mereka cenderung menghasilkan penyidikan yang kurang menyeluruh atau bias. Hal ini tidak hanya menghambat proses penemuan kebenaran dan penegakan keadilan, tetapi juga dapat mengurangi kualitas rekomendasi yang dibuat untuk mencegah kecelakaan serupa di masa depan. Selain itu, ini dapat menimbulkan kekhawatiran mengenai integritas dan keadilan proses penyidikan itu sendiri.

Untuk mengatasi pembatasan ini, perlu ada perubahan dalam struktur hukum untuk memberikan lebih banyak otonomi kepada PPNS. Hal ini dapat mencakup perubahan dalam regulasi yang memberikan PPNS kewenangan yang lebih jelas dan otonomi dalam membuat keputusan penyidikan. Selain itu, penting untuk memperkuat mekanisme pengawasan internal yang memastikan bahwa PPNS dapat menjalankan tugas mereka dengan objektivitas dan independensi. Peningkatan pelatihan dalam aspek hukum dan etika penyidikan juga dapat membantu PPNS dalam membuat keputusan yang lebih berdasarkan pada bukti dan keahlian profesional. Pendekatan ini akan memastikan bahwa penyidikan

kecelakaan kapal dilakukan dengan cara yang lebih efektif dan adil.¹⁷²

4. Kurangnya Transparansi dan Akuntabilitas

Kelemahan lain dari struktur hukum saat ini adalah kurangnya transparansi dan akuntabilitas dalam proses penyidikan. Tanpa mekanisme yang memadai untuk memastikan transparansi dan akuntabilitas, ada risiko bahwa proses penyidikan tidak dilakukan dengan cara yang memenuhi standar keadilan dan kebenaran. Hal ini dapat mengurangi kepercayaan publik dalam sistem penegakan hukum maritim.

Salah satu aspek utama dari kelemahan ini adalah kurangnya transparansi dalam proses penyidikan kecelakaan kapal. Transparansi penting untuk memastikan bahwa semua pihak yang terkait, termasuk publik, dapat memahami bagaimana penyidikan dilakukan, apa yang ditemukan, dan bagaimana kesimpulan diambil. Tanpa transparansi yang cukup, ada risiko bahwa proses penyidikan dapat dipertanyakan, baik dari sisi integritas maupun validitasnya. Ini dapat menciptakan ruang bagi spekulasi dan ketidakpercayaan publik, yang pada akhirnya dapat merusak reputasi lembaga penegak hukum dan mengurangi kepercayaan publik terhadap sistem peradilan.

Selain kurangnya transparansi, isu akuntabilitas juga menjadi kelemahan utama. PPNS Perhubungan Laut harus dapat mempertanggungjawabkan tindakan dan keputusan mereka selama proses penyidikan. Tanpa akuntabilitas yang jelas, dapat terjadi penyalahgunaan wewenang atau bias dalam proses penyidikan. Misalnya, jika PPNS gagal menyelidiki aspek tertentu dari kecelakaan atau jika

¹⁷² Malik, Hasan. *Penyidikan PPNS di Bidang Kelautan dan Perikanan*, Kencana: Jakarta, 2018, hlm. 82

mereka membuat keputusan yang dipengaruhi oleh faktor eksternal, harus ada mekanisme yang memungkinkan untuk peninjauan atau pertanggungjawaban atas tindakan tersebut.

Untuk mengatasi masalah ini, diperlukan reformasi dalam mekanisme pelaporan dan pengawasan penyidikan. Ini bisa mencakup penerapan kebijakan yang mengharuskan publikasi temuan penyidikan secara terbuka dan dalam format yang mudah diakses oleh masyarakat. Selain itu, pembentukan lembaga pengawas independen yang dapat mengevaluasi kinerja PPNS dan proses penyidikan secara keseluruhan juga penting. Mekanisme semacam ini tidak hanya akan meningkatkan transparansi dan akuntabilitas tetapi juga akan membantumembangun kepercayaan publik dalam penanganan kasus kecelakaan kapal. Pendekatan ini juga akan memastikan bahwa proses penyidikan dilakukan dengan cara yang lebih adil dan bertanggung jawab.¹⁷³

5. Pengaruh Eksternal dan Tekanan

PPNS mungkin menghadapi tekanan dari pihak eksternal, termasuk pemerintah, industri perkapalan, atau kelompok kepentingan lainnya. Tekanan ini dapat mempengaruhi independensi dan objektivitas penyidikan, menyebabkan konflik kepentingan, dan mengarah pada penyidikan yang bias atau tidak lengkap.

Penyidikan kecelakaan kapal sering kali berada di bawah sorotan publik dan dapat terpengaruh oleh berbagai kepentingan eksternal. Ini termasuk tekanan dari industri perkapalan, lembaga pemerintah, atau bahkan intervensi politik. Dalam beberapa kasus, ada potensi bahwa pihak-pihak ini dapat mencoba

¹⁷³ *Ibid*, hlm. 88

mempengaruhi jalannya penyidikan untuk melindungi kepentingan mereka, seperti menghindari tanggung jawab atau dampak finansial. Pengaruh semacam ini dapat mengarah pada penyidikan yang bias, di mana PPNS mungkin merasa terdorong untuk mengabaikan bukti tertentu atau menekankan aspek lain untuk mengakomodasi kepentingan eksternal tersebut.

Tekanan eksternal dapat berdampak signifikan pada objektivitas dan independensi keputusan yang diambil oleh PPNS. Misalnya, tekanan untuk menyelesaikan penyidikan dengan cepat atau untuk menghasilkan kesimpulan yang menguntungkan pihak tertentu bisa mengganggu proses penyidikan yang adil dan objektif. Dalam beberapa kasus, hal ini juga dapat mendorong PPNS untuk mengambil jalan pintas dalam penyidikan atau menghindari pengejaran bukti yang mungkin memerlukan investigasi lebih mendalam. Hasilnya, proses penyidikan dapat kehilangan keandalan dan kredibilitasnya.¹⁷⁴

Untuk mengatasi masalah pengaruh eksternal dan tekanan, penting untuk memperkuat independensi PPNS dalam proses penyidikan. Hal ini bisa dilakukan melalui peraturan dan kebijakan yang menjamin perlindungan PPNS dari intervensi eksternal, serta melalui pendidikan dan pelatihan yang memfokuskan pada etika dan integritas profesional. Selain itu, pembentukan mekanisme pengawasan independen dan transparan, yang dapat memantau proses penyidikan dan memastikan bahwa keputusan diambil berdasarkan bukti dan analisis objektif, juga penting. Langkah-langkah ini akan membantu memastikan bahwa penyidikan kecelakaan kapal dilakukan dengan cara yang lebih adil, transparan, dan bebas

¹⁷⁴ Wibowo, Anton. *Op.cit*, hlm. 182

dari pengaruh eksternal yang tidak pantas.

Untuk mengatasi kelemahan ini, perlu dilakukan reformasi struktural yang memperkuat independensi PPNS dari pengaruh eksternal dan tekanan. Ini dapat meliputi pemberian otonomi yang lebih besar kepada PPNS dalam proses penyidikan, peningkatan pelatihan teknis khusus, dan pengembangan mekanisme yang lebih kuat untuk memastikan transparansi dan akuntabilitas. Juga penting untuk membangun kerjasama yang lebih sinergis antara PPNS dan penyidik polisi, di mana masing-masing pihak dapat berkontribusi sesuai dengan keahlian mereka tanpa mengurangi independensi PPNS. Pendekatan ini akan membantu memastikan bahwa penyidikan kecelakaan kapal dilakukan dengan cara yang lebih efektif, adil, dan sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan.

C. Kelemahan Budaya Hukum

Kelemahan dalam budaya hukum yang berkaitan dengan kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal mencakup beberapa dimensi yang signifikan dan berdampak pada efektivitas penyidikan serta kepercayaan publik terhadap proses hukum.

1. Kurangnya Kesadaran dan Pemahaman Hukum

Salah satu aspek utama dari kelemahan budaya hukum adalah kurangnya kesadaran dan pemahaman mendalam tentang hukum dan prosedur maritim, baik di kalangan penyidik maupun masyarakat umum. Ini termasuk pemahaman tentang peraturan keselamatan kapal, standar operasional, dan tanggung jawab hukum dalam kasus kecelakaan. Kurangnya pemahaman ini dapat menyebabkan

penyidikan yang tidak efektif dan kesimpulan yang tidak tepat, serta bisa mempengaruhi persepsi publik tentang keadilan dan akurasi proses hukum.

Salah satu isu utama adalah kurangnya pemahaman mendalam tentang regulasi maritim, baik di kalangan PPNS maupun masyarakat luas. Penyidik mungkin tidak sepenuhnya menyadari detail spesifik dan implikasi dari peraturan maritim, standar keselamatan, dan tanggung jawab hukum yang terkait dengan kecelakaan kapal. Kurangnya pemahaman ini dapat menyebabkan penyidikan yang tidak efektif, dengan penyidik yang mungkin tidak mampu mengidentifikasi pelanggaran regulasi atau memahami konteks operasional yang lebih luas dari kecelakaan. Akibatnya, penyidikan dapat gagal dalam mengungkap penyebab sebenarnya dari kecelakaan dan dalam menentukan tanggung jawab secara akurat.

Kurangnya pemahaman hukum juga berdampak pada persepsi publik terhadap sistem hukum. Masyarakat yang tidak memiliki pemahaman yang cukup tentang prosedur dan tanggung jawab hukum dalam kasus kecelakaan kapal mungkin merasa bahwa penyidikan tidak dilakukan secara adil atau komprehensif. Hal ini dapat menurunkan kepercayaan publik terhadap lembaga peradilan dan kepolisian, terutama jika hasil penyidikan dianggap tidak mencerminkan keadilan atau tidak sesuai dengan fakta yang ada.¹⁷⁵

Mengatasi kelemahan ini memerlukan upaya terpadu untuk meningkatkan edukasi dan pelatihan hukum, tidak hanya bagi PPNS tetapi juga bagi masyarakat umum. Ini termasuk memberikan pelatihan yang lebih luas dan mendalam kepada PPNS tentang aspek-aspek hukum maritim, termasuk pelatihan tentang peraturan

¹⁷⁵ Yudhistira, Bambang. *Masyarakat dan Pelestarian Laut*, Penerbit Buku Kompas, Jakarta, 2020, hlm.134

internasional dan nasional, praktik terbaik dalam penyidikan kecelakaan, dan interpretasi hukum yang berlaku. Di samping itu, inisiatif edukasi publik tentang hukum maritim dan proses penyidikan juga penting untuk membangun pemahaman yang lebih baik di kalangan masyarakat, sehingga mereka dapat memahami dan mengevaluasi proses hukum dengan lebih efektif.

Melalui peningkatan kesadaran dan pemahaman hukum, diharapkan dapat meningkatkan efektivitas penyidikan kecelakaan kapal dan memperkuat kepercayaan publik terhadap sistem peradilan maritim.

2. Resistensi terhadap Perubahan dan Inovasi

Dalam banyak sistem hukum, termasuk di Indonesia, sering terjadi resistensi terhadap perubahan dan inovasi. Hal ini bisa berpengaruh pada kewenangan dan prosedur penyidikan PPNS Perhubungan Laut. Misalnya, adanya keengganan untuk mengadopsi metode penyidikan baru atau teknologi canggih yang dapat meningkatkan efektivitas penyidikan. Resistensi ini dapat berakibat pada budaya tradisional, kebiasaan lama, atau kekurangan sumber daya dan pelatihan.¹⁷⁶

Resistensi terhadap perubahan dan inovasi dalam konteks budaya hukum, khususnya dalam kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut, menimbulkan kelemahan signifikan dalam penanganan kecelakaan kapal. Fenomena ini mempengaruhi tidak hanya efektivitas proses penyidikan tetapi juga kemampuan sistem hukum untuk beradaptasi dengan tantangan baru.

¹⁷⁶ Nurdin, Alex. *Hukum dan Keselamatan di Laut*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2017, hlm.134

Resistensi terhadap perubahan sering kali terlihat dalam kecenderungan untuk tetap berpegang pada metode dan prosedur lama, meskipun ada perkembangan baru yang dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas penyidikan. Dalam konteks penyidikan kecelakaan kapal, ini bisa berarti enggan menggunakan teknologi baru, seperti perangkat lunak analisis data canggih atau teknik forensik modern, yang dapat memberikan wawasan mendalam tentang penyebab kecelakaan. Ketahanan terhadap inovasi seperti ini dapat mengakibatkan penyidikan yang lamban dan tidak seefektif mungkin.

Resistensi ini juga menghambat adaptasi dan peningkatan dalam praktek penyidikan. Misalnya, mungkin ada penolakan atau keterlambatan dalam mengadopsi standar keselamatan maritim yang lebih ketat atau dalam menerapkan rekomendasi dari penyidikan sebelumnya. Ketidakkampuan atau keengganan untuk beradaptasi dengan perubahan dapat menyebabkan sistem hukum gagal menanggapi tantangan baru secara efektif, yang pada akhirnya berdampak negatif terhadap keselamatan maritim dan keadilan proses hukum.

Untuk mengatasi resistensi ini, penting untuk mendorong budaya pembelajaran dan inovasi di antara PPNS dan institusi terkait. Ini bisa mencakup pelatihan terus-menerus dan pengembangan profesional yang fokus pada teknik penyidikan terbaru, teknologi, dan perkembangan hukum maritim. Selain itu, mendorong dialog terbuka dan kolaborasi antara PPNS, ahli industri, dan komunitas akademis dapat membantu memperluas perspektif dan memperkenalkan ide-ide baru. Membangun kemitraan dengan organisasi atau lembaga internasional juga bisa menjadi cara efektif untuk memperkenalkan

praktek terbaik dan inovasi global. Pendekatan semacam ini akan memastikan bahwa sistem hukum tidak hanya responsif terhadap kebutuhan saat ini tetapi juga siap menghadapi tantangan masa depan.

3. Isu Integritas dan Etika Profesional

Integritas dan etika profesional merupakan komponen penting dari budaya hukum yang kuat. Dalam konteks PPNS Perhubungan Laut, isu-isu seperti bias, korupsi, atau pengaruh eksternal dapat mempengaruhi integritas penyidikan. Kecenderungan untuk memberi prioritas pada kepentingan pribadi atau kelompok tertentu daripada keadilan dan kebenaran dapat merusak kredibilitas proses hukum.¹⁷⁷

Isu integritas dan etika profesional dalam budaya hukum, khususnya terkait dengan kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut, memegang peran penting dalam penanganan kecelakaan kapal. Kelemahan dalam aspek ini dapat secara signifikan mengurangi efektivitas penyidikan dan merusak kepercayaan publik terhadap sistem peradilan.

Salah satu isu utama dalam konteks integritas dan etika profesional adalah kurangnya penerapan standar etika yang konsisten dan kuat. PPNS, seperti banyak penyidik di berbagai bidang, harus mengikuti standar etika yang tinggi untuk memastikan penyidikan yang adil dan objektif. Namun, jika standar ini tidak ditegakkan secara konsisten atau jika ada kurangnya pemahaman tentang pentingnya etika profesional, dapat terjadi penyalahgunaan wewenang, bias dalam penyidikan, atau pengambilan keputusan yang dipengaruhi oleh faktor-faktor non-

¹⁷⁷ *Ibid*, hlm.136

profesional. Hal ini dapat merusak integritas proses hukum dan mengurangi kepercayaan publik terhadap hasil penyidikan.

Korupsi dan pengaruh eksternal merupakan masalah serius dalam banyak sistem hukum dan dapat berdampak langsung pada integritas penyidikan kecelakaan kapal. Jika PPNS rentan terhadap korupsi atau tekanan dari pihak eksternal, hasil penyidikan bisa dikompromikan. Hal ini bisa meliputi menerima suap untuk mengabaikan bukti, mengarahkan penyidikan untuk menguntungkan pihak tertentu, atau menekan saksi dan ahli. Praktek semacam ini tidak hanya merusak kasus tertentu, tetapi juga mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap sistem hukum secara keseluruhan.¹⁷⁸

Untuk mengatasi masalah ini, penting bagi lembaga hukum dan peradilan untuk menekankan pentingnya etika profesional dan integritas dalam pelatihan PPNS. Ini bisa melalui program pendidikan berkelanjutan, workshop, dan pelatihan tentang etika hukum dan anti-korupsi. Selain itu, pengawasan yang kuat dan mekanisme akuntabilitas juga penting untuk memastikan bahwa PPNS bertindak sesuai dengan standar etika tertinggi. Sistem pengawasan ini harus mencakup peninjauan independen atas proses penyidikan dan kemungkinan sanksi bagi penyidik yang melanggar standar etika.

Meningkatkan integritas dan standar etika di antara PPNS Perhubungan Laut tidak hanya akan meningkatkan kualitas penyidikan tetapi juga membangun kepercayaan dan kepercayaan publik terhadap sistem hukum maritim. Pendekatan ini penting untuk memastikan bahwa proses hukum bekerja secara adil dan efektif

¹⁷⁸ Indrawan, Fajar. *Kebijakan Keselamatan Pelayaran*, Erlangga, Jakarta, 2014, hlm.59

dalam menangani kecelakaan kapal.¹⁷⁹

Untuk mengatasi kelemahan ini, perlu adanya upaya untuk meningkatkan kesadaran hukum dan pelatihan bagi PPNS, termasuk edukasi tentang aspek hukum maritim dan penyidikan kecelakaan. Ini dapat meliputi pelatihan terkait teknologi baru, metode penyidikan, dan pengembangan keahlian. Selain itu, mempromosikan budaya integritas dan etika profesional di kalangan PPNS sangat penting untuk membangun kepercayaan publik dan memastikan proses hukum yang adil. Langkah-langkah ini akan membantu mengembangkan budaya hukum yang lebih kuat dan responsif dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia.



¹⁷⁹ *Ibid*, hlm.60

BAB V

REKONSTRUKSI REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT DALAM PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL BERBASIS NILAI KEADILAN

A. Studi Perbandingan Penanganan Kecelakaan Kapal di Berbagai Negara

Studi perbandingan mengenai penanganan kecelakaan kapal di berbagai negara tentunya akan sangat luas. Namun, berikut ini adalah gambaran singkat dari tiga negara dengan sistem penanganan kecelakaan kapal yang terbaik didunia:

1. Amerika Serikat

Guard Pantai AS bertanggung jawab untuk menyelamatkan nyawa di laut, menegakkan hukum maritim, dan menjaga lingkungan laut. NTSB (National Transportation Safety Board) memiliki peran penting dalam investigasi kecelakaan maritim.

Guard Pantai AS (United States Coast Guard - USCG) adalah cabang dari angkatan bersenjata Amerika Serikat dan berperan sebagai agensi penegakan hukum maritim, keselamatan, dan layanan pencarian serta penyelamatan (SAR). USCG memainkan peran penting dalam memastikan keselamatan di perairan AS dan memiliki beberapa tanggung jawab utama. Salah satu tugas utama USCG adalah menyediakan layanan SAR di perairan AS. Mereka merespons situasidarurat di laut, seperti kecelakaan kapal, penyelamatan orang yang tercebur, dan situasi darurat lainnya. USCG memiliki armada kapal, helikopter, dan pesawat yang siap untuk melaksanakan operasi penyelamatan.

USCG bertanggung jawab untuk menegakkan hukum maritim nasional dan internasional. Ini termasuk pencegahan penyelundupan, imigrasi ilegal melalui laut, serta perlindungan sumber daya kelautan. Mereka juga bertugas menjaga keamanan pelabuhan dan infrastruktur maritim kritis.

USCG terlibat dalam pengawasan lingkungan maritim, termasuk pencegahan dan tanggapan terhadap tumpahan minyak dan polusi laut lainnya. Mereka bekerja untuk melindungi ekosistem laut dan memastikan perairan AS tetap bersih dan aman. Menjaga keamanan perairan AS termasuk tugas penting lainnya, terutama setelah peristiwa 11 September 2001, di mana USCG meningkatkan patroli dan keamanan di sekitar pelabuhan, terminal, dan infrastruktur maritim penting lainnya.

National Transportation Safety Board (NTSB) adalah agensi independen pemerintah AS yang bertanggung jawab untuk investigasi kecelakaan dalam semua mode transportasi utama, termasuk maritim. Peran dan tanggung jawab NTSB dalam konteks maritim mencakup:

- a. Investigasi Kecelakaan: NTSB menyelidiki kecelakaan maritim besar di perairan AS. Tujuan investigasi ini adalah untuk menentukan penyebab kecelakaan dan membuat rekomendasi untuk mencegah kejadian serupa di masa depan. Mereka melihat berbagai faktor, termasuk kondisi operasional, cuaca, peralatan, dan faktor manusia.
- b. Pembuatan Rekomendasi Keselamatan: Berdasarkan temuan investigasi, NTSB mengeluarkan rekomendasi keselamatan yang ditujukan kepada industri maritim, pengatur, dan pembuat kebijakan. Rekomendasi ini

bertujuan untuk meningkatkan standar keselamatan dan mencegah kecelakaan di masa depan.

- c. Pengaruh Kebijakan Publik: Meskipun NTSB tidak memiliki wewenang penegakan hukum atau regulasi, temuan dan rekomendasi mereka sering memiliki pengaruh signifikan terhadap kebijakan dan praktik keselamatan dalam industri transportasi, termasuk sektor maritim.
- d. Pendidikan dan Kesadaran Keselamatan: NTSB juga berperan dalam meningkatkan kesadaran publik tentang masalah keselamatan transportasi dan promosi praktik keselamatan yang lebih baik di sektor maritim.

Guard Pantai AS dan NTSB memiliki peran yang saling melengkapi dalam memastikan keselamatan maritim. Sementara USCG berfokus pada penegakan hukum, SAR, dan perlindungan lingkungan, NTSB fokus pada investigasi kecelakaan dan pembuatan kebijakan keselamatan. Kedua agensi ini bekerja bersama untuk memperkuat keselamatan maritim dan melindungi kepentingan publik di perairan AS.

AS memiliki peraturan ketat terkait pencemaran oleh kapal dan menekankan pada keselamatan lingkungan. Guard Pantai AS memiliki kewenangan luas dalam menegakkan hukum-hukum ini. Fokus pada penegakan hukum dan keselamatan lingkungan di Amerika Serikat, khususnya dalam konteks maritim, merupakan aspek penting dari kebijakan dan operasi pemerintah federal. Beberapa lembaga federal, seperti Guard Pantai AS (USCG) dan Environmental Protection Agency (EPA), memiliki peran khusus dalam aspek- aspek.

Guard Pantai AS bertanggung jawab untuk berbagai tugas penegakan hukum di laut, termasuk:

- 1) Pengawasan Peraturan Maritim: USCG memantau kepatuhan terhadap peraturan nasional dan internasional yang mengatur pelayaran, termasuk keselamatan kapal, keamanan maritim, dan pengelolaan sumber daya laut.
- 2) Pencegahan dan Penanganan Terhadap Penyelundupan: Mereka mengambil langkah-langkah aktif untuk mencegah penyelundupan narkoba, manusia, dan barang-barang ilegal lainnya melalui laut.
- 3) Perlindungan Infrastruktur Maritim: USCG juga berperan dalam mengamankan infrastruktur maritim penting, termasuk pelabuhan, dermaga, dan instalasi maritim lainnya.
- 4) Pengamanan Perairan Nasional: Guard Pantai AS melakukan patroli dan pengawasan untuk memastikan keamanan perairan teritorial AS dan area perikanan eksklusif.

Keselamatan lingkungan dalam konteks maritim di AS melibatkan beberapa agensi, dengan fokus utama pada pencegahan dan respons terhadap polusi lingkungan. EPA dan USCG bekerja sama untuk mencegah pencemaran laut, termasuk tumpahan minyak dan pembuangan limbah kapal. Regulasi ketat dan inspeksi rutin dilakukan untuk mengawasi kepatuhan terhadap standar lingkungan.

Dalam hal terjadi tumpahan minyak atau insiden polusi lainnya, USCG bekerja sama dengan EPA dan organisasi lain untuk memberikan respons cepat dan efektif. Mereka menggunakan berbagai metode, termasuk penghalangan

tumpahan, pembersihan, dan pemulihan ekosistem terdampak. Terdapat upaya untuk meningkatkan kesadaran publik tentang pentingnya perlindungan lingkungan maritim. Ini termasuk edukasi mengenai dampak ekologis dari pencemaran laut dan pentingnya konservasi sumber daya maritim.

Penegakan hukum maritim dan keselamatan lingkungan memerlukan kerjasama antar agensi dan dengan sektor swasta. USCG, EPA, serta lembaga federal dan negara bagian lainnya, seringkali berkoordinasi dengan industri perkapalan, organisasi lingkungan, dan komunitas internasional dalam upaya mereka. AS secara aktif mengembangkan dan memperbarui kebijakan serta regulasi untuk menangani tantangan baru dalam penegakan hukum maritim dan perlindungan lingkungan. Ini termasuk berpartisipasi dalam forum internasional seperti Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk membentuk standar global.

Fokus pada penegakan hukum dan keselamatan lingkungan di AS menunjukkan komitmen negara tersebut terhadap keamanan maritim dan perlindungan ekosistem laut. Melalui berbagai inisiatif dan kerjasama, AS berusaha untuk menjaga perairan dan wilayah pesisirnya agar tetap aman, bersih, dan lestari.

AS memiliki infrastruktur SAR yang canggih dan teknologi penyelamatan maritim, termasuk kapal penyelamat dan peralatan pencarian canggih. Amerika Serikat memiliki salah satu infrastruktur Pencarian dan Penyelamatan (Search and Rescue - SAR) maritim paling canggih di dunia, yang dikelola terutama oleh Guard Pantai AS (USCG). Infrastruktur dan teknologi SAR ini dirancang untuk memberikan respons cepat dan efektif terhadap keadaan darurat di laut, termasuk

kecelakaan kapal, individu yang tercebur ke laut, dan situasi darurat lainnya.

USCG mengoperasikan berbagai jenis kapal penyelamat, yang dirancang khusus untuk berbagai kondisi dan situasi darurat di laut. Ini termasuk kapal patroli cepat, kapal pemotong (cutters) yang lebih besar untuk operasi jarak jauh, dan kapal respons cepat yang dapat beroperasi di kondisi cuaca buruk.

Armada udara USCG meliputi helikopter dan pesawat yang dilengkapi untuk misi SAR, termasuk helikopter MH-65 Dolphin dan MH-60 Jayhawk. Mereka dilengkapi dengan peralatan canggih seperti kamera termal, perangkat penginderaan jarak jauh, dan peralatan medis untuk operasi penyelamatan dan evakuasi medis.

Teknologi canggih seperti radar, sonar, dan sistem pelacakan satelit digunakan untuk mengidentifikasi dan melacak kapal atau individu yang membutuhkan bantuan. Sistem ini memungkinkan USCG untuk secara cepat menentukan lokasi kecelakaan atau situasi darurat. Sistem komunikasi modern memungkinkan koordinasi yang efektif antara kapal, pesawat, dan pusat kontrol SAR. Ini termasuk penggunaan radio VHF, sistem komunikasi satelit, dan bahkan jaringan internet untuk bertukar informasi secara real-time.

USCG mengoperasikan pusat koordinasi SAR di berbagai lokasi, yang bertugas mengawasi dan mengelola operasi SAR. Pusat-pusat ini bertanggung jawab untuk mengumpulkan informasi, mengkoordinasikan sumber daya yang tersedia, dan mengarahkan operasi penyelamatan. USCG bekerja sama dengan berbagai lembaga, termasuk badan pemerintah federal, negara bagian, dan lokal, serta pihak swasta dan organisasi sukarela. Kolaborasi ini memperluas cakupan

dan efektivitas operasi SAR.

USCG secara teratur melakukan latihan dan simulasi untuk memastikan kesiapan dan efektivitas tim SAR mereka. Latihan ini mencakup skenario darurat yang beragam, dari penyelamatan tunggal hingga situasi bencana besar, untuk memastikan bahwa tim SAR siap menghadapi berbagai kondisi darurat. Infrastruktur SAR yang canggih dan teknologi penyelamatan maritim di Amerika Serikat merupakan bagian penting dari upaya negara tersebut untuk menjamin keselamatan di perairan luasnya. Kemampuan ini tidak hanya penting untuk menyelamatkan nyawa tetapi juga berperan dalam menegakkan hukum, melindungi lingkungan, dan mendukung misi kemanusiaan di laut.

2. Singapura

Singapura, sebagai salah satu pelabuhan tersibuk di dunia, memberikan perhatian khusus pada pengawasan dan manajemen lalu lintas maritim. Ini penting untuk memastikan aliran lalu lintas kapal yang aman dan efisien, serta untuk mengurangi risiko kecelakaan dan insiden lingkungan. Berikut adalah beberapa aspek kunci dari fokus Singapura pada pengawasan dan manajemen lalu lintas maritim:

1) Sistem Vessel Traffic Service (VTS)

Singapura mengoperasikan sistem VTS yang canggih, yang bertugas memantau dan mengatur lalu lintas kapal di perairan Singapura. Sistem ini menggunakan radar, Automatic Identification System (AIS), dan teknologi pengawasan lainnya untuk melacak posisi dan gerakan kapal secara real-time. VTS mengarahkan kapal dalam masuk dan keluar pelabuhan, mengelola alur

pelayaran, dan memastikan kapal mematuhi aturan lalu lintas maritim. Hal ini termasuk memberikan informasi tentang kondisi cuaca, arus, dan bahaya navigasi.

Sistem Vessel Traffic Service (VTS) di Singapura merupakan komponen kunci dalam manajemen lalu lintas maritim dan keselamatan navigasi di salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia. Fungsi utama VTS adalah memantau dan mengatur lalu lintas kapal untuk mencegah kecelakaan, meningkatkan efisiensi lalu lintas laut, dan melindungi lingkungan. Dikelola oleh Otoritas Maritim Singapura (Maritime and Port Authority of Singapore - MPA), VTS menggunakan teknologi canggih seperti radar, Automatic Identification System (AIS), dan sistem komunikasi maritim untuk melacak dan mengarahkan kapal yang beroperasi di perairan Singapura.

Informasi yang disediakan oleh VTS tidak hanya mencakup posisi kapal tetapi juga data penting lainnya seperti kondisi cuaca, arus laut, dan peringatan navigasi. VTS memainkan peran vital dalam memastikan aliran lalu lintas maritim yang lancar dan aman, terutama di area yang padat lalu lintas dan berisiko tinggi.

Selain pengawasan lalu lintas, VTS Singapura juga berperan aktif dalam respons darurat dan koordinasi SAR (Search and Rescue) di laut. Dalam situasi darurat, seperti kecelakaan kapal atau insiden polusi, VTS bertindak sebagai pusat komando dan koordinasi, menghubungkan kapal yang terlibat dengan pihak-pihak terkait seperti tim SAR, pihak berwenang pelabuhan, dan layanan darurat lainnya.

Dengan respon yang cepat dan efektif, VTS membantu mengurangi dampak kecelakaan, memastikan keselamatan penumpang dan awak kapal, serta melindungi lingkungan laut. Integrasi teknologi canggih dan koordinasi yang efisien antara berbagai pihak menjadikan VTS Singapura sebagai model manajemen lalu lintas maritim yang berhasil, tidak hanya dalam hal keselamatan dan efisiensi tetapi juga dalam hal respons keadaan darurat di laut.

2) Penerapan Regulasi dan Standar Keselamatan

Otoritas Maritim Singapura (Maritime and Port Authority of Singapore-MPA) secara rutin melakukan inspeksi dan audit untuk memastikan bahwa kapal yang beroperasi di perairannya memenuhi standar keselamatan internasional.

Singapura menerapkan regulasi maritim ketat, termasuk aturantentang pencegahan polusi, keselamatan kapal, dan kesejahteraan awak kapal. MPA bekerja sama dengan lembaga internasional seperti Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk memastikan kepatuhan terhadap standar global.

Penerapan regulasi dan standar keselamatan maritim merupakan aspek penting dari kebijakan maritim Singapura, yang bertujuan untuk memastikan navigasi yang aman dan perlindungan lingkungan laut. Singapura, sebagai negara dengan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia, menerapkan standar keselamatan yang ketat, yang sesuai dengan peraturan internasional dan standar industri.

Otoritas Maritim Singapura (Maritime and Port Authority of

Singapore - MPA) memainkan peran kunci dalam pengawasan ini, dengan secara rutin melakukan inspeksi dan audit kapal untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan. Ini termasuk pemeriksaan keamanan kapal, kondisi peralatan navigasi, dan penerapan prosedur keselamatan darurat. Melalui penerapan regulasi yang ketat, Singapura bertujuan untuk mencegah kecelakaan maritim dan meminimalkan risiko terjadinya insiden lingkungan seperti tumpahan minyak.

Selain itu, Singapura aktif dalam mengadopsi dan menerapkan peraturan internasional yang dirumuskan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan lembaga internasional lainnya. Ini termasuk konvensi seperti SOLAS (Safety of Life at Sea) untuk keselamatan kapal, MARPOL untuk pencegahan polusi dari kapal, dan STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping) untuk pelatihan dan sertifikasi awak kapal. MPA juga bekerja sama dengan industri maritim dan pemangku kepentingan untuk mendorong praktik terbaik dalam manajemen keselamatan dan kesadaran lingkungan. Inisiatif-inisiatif ini tidak hanya meningkatkan keselamatan maritim tetapi juga memperkuat posisi Singapura sebagai pusat maritim global yang bertanggung jawab dan berkelanjutan.

Dengan demikian, melalui penerapan regulasi dan standar keselamatan yang ketat, Singapura menunjukkan komitmennya terhadap keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut, yang merupakan aspek penting dalam menjaga reputasi dan efisiensi operasional pelabuhannya.

3) Pengembangan Infrastruktur dan Teknologi

Singapura terus menginvestasikan dalam teknologi maritim canggih untuk meningkatkan pengawasan dan efisiensi lalu lintas maritim. Ini termasuk pengembangan sistem navigasi elektronik dan alat bantu navigasi untuk membantu kapal berlayar dengan aman. Pengembangan berkelanjutan infrastruktur pelabuhan, termasuk terminal, dermaga, dan fasilitas penunjang, memainkan peran penting dalam mengelola lalu lintas kapal yang padat.

Pengembangan infrastruktur dan teknologi maritim di Singapura merupakan komponen penting dari strategi negara untuk mempertahankan statusnya sebagai salah satu pusat perkapalan terkemuka di dunia. Dalam hal infrastruktur, Singapura terus memperluas dan memodernisasi fasilitas pelabuhannya untuk menangani volume lalu lintas kapal yang terus meningkat. Ini termasuk pembangunan dan perluasan terminal, dermaga, dan fasilitas penunjang lainnya yang memungkinkan pelabuhan Singapura untuk melayani berbagai jenis kapal, dari kapal kontainer besar hingga kapal tanker dan kapal penumpang.

Selain itu, infrastruktur pendukung seperti jalan raya dan jaringan logistik di darat juga terus ditingkatkan untuk memastikan kelancaran distribusi barang dari dan ke pelabuhan. Infrastruktur ini dirancang tidak hanya untuk efisiensi tetapi juga untuk memenuhi standar keselamatan dan keberlanjutan lingkungan yang tinggi. Di sisi teknologi, Singapura telah mengadopsi dan mengembangkan berbagai inovasi teknologi maritim untuk meningkatkan keamanan dan efisiensi operasional. Ini termasuk penggunaan

sistem navigasi elektronik canggih, alat bantu navigasi modern, dan sistem manajemen lalu lintas kapal yang memanfaatkan data real-time untuk mengoptimalkan pergerakan kapal di dan sekitar pelabuhan.

Penggunaan teknologi seperti Internet of Things (IoT), big data, dan kecerdasan buatan (AI) semakin meningkatkan kemampuan Singapura dalam memantau dan mengatur lalu lintas maritim, serta dalam menanggapi situasi darurat. Investasi ini dalam infrastruktur dan teknologi canggih memperkuat kemampuan Singapura untuk mengelola tantangan yang berkaitan dengan pertumbuhan sektor maritimnya, serta meningkatkan daya saingnya sebagai hub maritim global.

4) Pelatihan dan Pengembangan SDM

Singapura memberikan pelatihan intensif untuk operator VTS dan awak kapal, termasuk simulasi dan latihan darurat, untuk meningkatkan kesadaran dan keterampilan dalam manajemen lalu lintas maritim. Lembaga pendidikan maritim di Singapura, seperti Singapore Maritime Academy, menawarkan program-program yang melatih para profesional maritim dalam aspek-aspek manajemen lalu lintas maritim.

Pelatihan dan pengembangan sumber daya manusia (SDM) di sektor maritim Singapura adalah aspek kunci yang mendukung efektivitas dan keberlanjutan industri maritim negara tersebut. Singapura mengakui bahwa keberhasilan sektor maritimnya tidak hanya bergantung pada infrastruktur fisik dan teknologi canggih, tetapi juga pada keahlian dan kompetensi tenaga kerja maritimnya. Oleh karena itu, ada fokus yang kuat pada pendidikan

maritim dan pelatihan berkelanjutan untuk operator, awak kapal, dan profesional lainnya di industri ini.

Institusi seperti Singapore Maritime Academy dan berbagai lembaga pelatihan maritim lainnya menawarkan program yang meliputi navigasi, teknik maritim, manajemen keselamatan, dan keamanan maritim. Program-program ini sering kali menggabungkan pelatihan teori dengan pengalaman praktis, memastikan bahwa peserta didik tidak hanya memperoleh pengetahuan yang diperlukan tetapi juga keterampilan praktis yang relevan dengan kebutuhan industri.

Selain itu, Singapura juga menekankan pada pengembangan kepemimpinan dan manajemen dalam sektor maritim. Ini termasuk pelatihan dalam aspek seperti manajemen logistik, operasi pelabuhan, dan hukum maritim. Industri maritim Singapura mendorong inovasi dan pembelajaran berkelanjutan, memastikan bahwa tenaga kerja mereka tetap relevan dengan tren industri global yang terus berkembang.

Inisiatif seperti beasiswa, magang, dan program pertukaran pelajar juga diadakan untuk mendorong generasi muda bergabung dengan sektormaritim. Melalui investasi ini dalam pelatihan dan pengembangan SDM, Singapura tidak hanya mempertahankan standar operasional yang tinggi di sektor maritimnya tetapi juga memastikan bahwa industri tersebut terus berkembang dan beradaptasi dengan perubahan dan tantangan di masa depan. Pendekatan holistik ini terhadap pengembangan SDM menegaskan komitmen Singapura terhadap ekselensi maritim, menjamin bahwa negara tersebut terus

menjadi pemimpin global dalam industri maritim.

5) Kerjasama Internasional

Singapura bekerja sama dengan negara-negara lain dan organisasi internasional untuk memajukan manajemen lalu lintas maritim. Kerjasama ini mencakup pertukaran informasi, pelatihan bersama, dan partisipasi dalam inisiatif global untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi lalu lintas maritim.

Kerjasama internasional merupakan aspek penting dari strategimaritim Singapura, mengingat posisinya sebagai pusat perdagangan global dan jalur pelayaran internasional utama. Singapura secara aktif terlibat dalam berbagai forum dan organisasi internasional, seperti Organisasi Maritim Internasional (IMO), untuk berkontribusi dan mempengaruhi pembentukan kebijakan dan standar maritim global.

Melalui partisipasi ini, Singapura tidak hanya berupaya memastikan bahwa regulasi maritim internasional mendukung kepentingan dan kebutuhan industri maritimnya, tetapi juga menunjukkan komitmen terhadap keselamatan, keamanan, dan keberlanjutan lingkungan pada skala global. Kolaborasi ini mencakup berbagi praktik terbaik, penelitian bersama, dan inisiatif untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi lalu lintas maritim.

Singapura juga terlibat dalam kerjasama bilateral dan multilateral dengan negara-negara lain, terutama dalam hal isu-isu seperti keamanan maritim, respons darurat, dan pencegahan pencemaran. Di samping itu, kerjasama internasional juga mencakup aspek pelatihan dan pengembangan

sumber daya manusia. Singapura sering kali menjadi tuan rumah atau peserta dalam program pertukaran pengetahuan, lokakarya, dan konferensi yang melibatkan ahli maritim dari seluruh dunia. Misalnya, Singapore Maritime Institute (SMI) dan lembaga lainnya bekerja sama dengan mitra internasional untuk riset bersama dan pengembangan teknologi maritim.

Singapura juga mendukung inisiatif global untuk meningkatkan keterampilan dan kompetensi tenaga kerja maritim, yang penting untuk menghadapi tantangan dan peluang di era globalisasi dan digitalisasi. Melalui kerjasama internasional ini, Singapura tidak hanya memperkuat posisinya sebagai pusat maritim global tetapi juga berkontribusi pada kemajuan industri maritim secara keseluruhan.

Dengan fokus pada pengawasan dan manajemen lalu lintas maritim, Singapura telah berhasil menjaga keselamatan dan efisiensi di salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia, sekaligus mendukung pertumbuhan ekonomi maritimnya. Pendekatan komprehensif ini mencakup teknologi canggih, pelatihan SDM, dan kerjasama internasional, semuanya berkontribusi pada reputasi Singapura sebagai salah satu pusat maritim terdepan di dunia.

3. Jepang

Konsep penanganan kecelakaan kapal di Jepang adalah proses komprehensif yang melibatkan berbagai entitas, dari pemerintah hingga industri maritim, dan berfokus pada pencegahan, respons cepat, serta investigasi menyeluruh. Berikut adalah beberapa aspek utama dari pendekatan Jepang dalam menangani kecelakaan kapal.

Jepang menerapkan regulasi maritim yang ketat untuk memastikan keselamatan dan kelayakan kapal. Pemeriksaan keselamatan rutin dilakukan untuk memastikan bahwa kapal mematuhi standar nasional dan internasional. Pelatihan keselamatan maritim dan latihan darurat secara reguler diberikan kepada awak kapal dan petugas SAR. Latihan ini termasuk simulasi kecelakaan dan prosedur evakuasi untuk mempersiapkan mereka menghadapi kondisi darurat.

Jepang memiliki sistem SAR maritim yang efisien, yang melibatkan Japan Coast Guard (JCG), pasukan pertahanan diri maritim, serta lembaga lainnya. Mereka dilengkapi dengan kapal penyelamat, helikopter, dan teknologi pencarian canggih. Dalam kasus kecelakaan, koordinasi cepat antara JCG, otoritas pelabuhan, dan pihak terkait lainnya sangat penting untuk respons yang efektif. Sistem komunikasi yang baik memastikan informasi cepat dan akurat disampaikan.

JCG dilengkapi dengan berbagai jenis kapal penyelamat, helikopter, dan pesawat, yang semuanya dirancang untuk berbagai jenis operasi SAR. Mereka memiliki kemampuan untuk merespons secara cepat ke berbagai situasi darurat di laut, mulai dari kecelakaan kapal hingga individu yang terjatuh ke laut. JCG juga dilengkapi dengan teknologi canggih seperti radar, sonar, dan sistem komunikasi untuk efektivitas pencarian dan penyelamatan.

Dalam kasus kecelakaan maritim besar, JCG bekerja sama dengan berbagai lembaga, termasuk badan pertahanan diri Jepang, pihak berwenang pelabuhan, serta agensi pemerintah dan organisasi sukarela lainnya. Koordinasi ini memastikan bahwa sumber daya yang diperlukan dapat dihimpun dengan

cepat dan efisien.

JCG memiliki basis operasi di berbagai lokasi strategis di seluruh Jepang, memungkinkan respons cepat ke insiden maritim di perairan Jepang. Penempatan ini penting mengingat geografi kepulauan Jepang dan volume lalu lintas maritim yang tinggi. Personel JCG secara rutin mengikuti latihan dan simulasi untuk meningkatkan kesiapan mereka dalam menangani situasi darurat di laut. Latihan ini tidak hanya meningkatkan kemampuan teknis tetapi juga memastikan kesiapan mental dan fisik petugas dalam menangani situasi stres tinggi.

Setelah terjadi kecelakaan, investigasi menyeluruh dilakukan untuk menentukan penyebabnya. Jepang memiliki protokol investigasi yang rinci untuk menganalisis faktor-faktor seperti kondisi kapal, perilaku awak kapal, dan faktor lingkungan. Hasil investigasi digunakan untuk memperbaiki kebijakan keselamatan dan praktik industri. Pelajaran dari setiap kecelakaan dibagikan dengan industri maritim untuk mencegah kejadian serupa di masa depan.

Kerjasama Internasional Jepang aktif berpartisipasi dalam forum dan organisasi internasional seperti IMO untuk berbagi pengetahuan dan praktik terbaik dalam keselamatan maritim. Kerjasama ini membantu Jepang tetap selaras dengan standar dan inovasi keselamatan maritim global. Setelah operasi SAR selesai, JCG juga terlibat dalam investigasi awal untuk menentukan penyebab kecelakaan. Meskipun investigasi menyeluruh mungkin dilakukan oleh badan lain, JCG memberikan informasi penting yang diperoleh selama fase respons awal, yang bisa sangat berguna dalam menentukan dinamika kecelakaan.

Pendekatan Jepang terhadap respons dan penyelamatan dalam kecelakaan

kapal menunjukkan komitmen yang kuat terhadap keselamatan maritim. Dengan sistem SAR yang terkoordinasi, persiapan yang baik, dan kemampuan untuk respons cepat, Jepang memastikan bahwa mereka dapat mengurangi dampak kecelakaan di laut dan menyediakan bantuan yang diperlukan dengan efisien dan efektif. Pendekatan ini mencerminkan kesiapan yang tinggi dan perhatian terhadap keselamatan dalam industri maritimnya.

Dengan pendekatan yang berfokus pada pencegahan, respons yang terkoordinasi dengan baik, dan investigasi menyeluruh, Jepang menunjukkan komitmennya terhadap keselamatan maritim dan penanganan kecelakaan kapal secara efisien dan efektif. Pendekatan ini tidak hanya bertujuan untuk merespons kecelakaan tetapi juga untuk mempelajari dan menerapkan pelajaran yang didapat guna mencegah kejadian serupa di masa depan.

B. Konsep Nilai Keadilan Penanganan Kecelakaan Kapal Dalam Perspektif Hukum Islam

Penanganan kecelakaan kapal dalam perspektif hukum Islam melibatkan prinsip-prinsip yang berasal dari syariah, yang merupakan hukum dan moralitas Islam. Dalam Islam, setiap aspek kehidupan, termasuk aktivitas maritim dan penanganan kecelakaan, diatur dengan panduan yang bersumber dari Al-Qur'an dan Hadis, serta interpretasi ulama. Berikut adalah beberapa prinsip utama dalam penanganan kecelakaan kapal menurut hukum Islam:

1. Prinsip Keadilan dan Tanggung Jawab

Dalam Islam, penting untuk melakukan penyelidikan yang adil dan objektif terhadap penyebab kecelakaan kapal. Islam menekankan prinsip keadilan

dan tidak berprasangka dalam menilai situasi dan menentukan tanggung jawab (Q.S. Al-Hujurat [49]:9). Jika ditemukan kelalaian atau kesalahan, hukum Islam mengharuskan pihak yang bertanggung jawab untuk memberikan kompensasi atau diyat kepada korban atau keluarga korban. Prinsip ini berakar pada konsep qisas dan diyat dalam Islam, yang mengatur tentang kompensasi atas cedera atau kematian (Q.S. Al-Baqarah [2]:178).

Dalam hukum Islam, prinsip keadilan dan tanggung jawab sangat penting, khususnya dalam konteks penanganan kecelakaan kapal. Prinsip ini didasarkan pada ajaran Al-Qur'an dan Hadis yang menekankan pentingnya keadilan, kebenaran, dan tanggung jawab dalam setiap tindakan dan keputusan.

Dalam hal penyelidikan kecelakaan kapal, hukum Islam menuntut agar proses tersebut dilaksanakan dengan adil dan objektif. Ini berarti bahwa setiap individu atau entitas yang terlibat dalam kecelakaan harus diperlakukan dengan cara yang tidak berat sebelah, dengan kesempatan yang sama untuk menyampaikan kasus mereka. Islam mengajarkan bahwa keadilan harus dipertahankan di atas segalanya, sebagaimana dinyatakan dalam Al-Qur'an, yang mengharuskan umat Muslim untuk menjadi saksi yang adil, bahkan jika hal itu merugikan diri sendiri atau kerabat dekat (Q.S. An-Nisa [4]:135). Penyelidikan yang adil dan transparan tidak hanya membantu menentukan penyebab kecelakaan secara akurat, tetapi juga membantu dalam menetapkan tanggung jawab dan langkah-langkah pencegahan untuk masa depan.

Selanjutnya, prinsip tanggung jawab dan kompensasi sangat krusial dalam hukum Islam. Jika penyelidikan menemukan adanya kelalaian atau kesalahan

yang menyebabkan kecelakaan, hukum Islam mengharuskan pihak yang bertanggung jawab untuk memberi kompensasi atau diyat kepada korban atau keluarga korban. Konsep diyat dalam Islam berfungsi sebagai bentuk kompensasi atau ganti rugi atas kerugian atau cedera yang disebabkan. Prinsip ini bertujuan untuk memberikan keadilan kepada korban dan mencegah kelalaian atau kesalahan di masa depan. Selain itu, dalam konteks yang lebih luas, konsep tanggung jawab dalam Islam mencakup tidak hanya kompensasi material tetapi juga tanggung jawab moral dan etika untuk menghindari menyakiti orang lain, baik melalui tindakan langsung maupun kelalaian.

Melalui prinsip keadilan dan tanggung jawab ini, hukum Islam menekankan pentingnya integritas, akuntabilitas, dan kemanusiaan dalam penanganan kecelakaan kapal, dengan tujuan akhir untuk mencapai keadilan bagi semua pihak yang terlibat dan mencegah terjadinya kecelakaan serupa di masa depan.

2. Perlindungan Nyawa dan Properti

Islam menekankan pentingnya melindungi nyawa dan properti. Dalam konteks kecelakaan kapal, ini berarti usaha penyelamatan dan perlindungan nyawa harus menjadi prioritas (Q.S. An-Nisa [4]:29). Islam juga mendorong tindakan pencegahan untuk menghindari kecelakaan dan kerugian. Ini termasuk memastikan bahwa kapal memenuhi standar keselamatan yang layak dan awak kapal memiliki keterampilan yang diperlukan.

Dalam perspektif hukum Islam, perlindungan nyawa dan properti adalah dua aspek yang sangat penting, terutama dalam konteks penanganan kecelakaan

kapal. Hal ini berakar pada prinsip dasar Islam yang menekankan penghormatan terhadap kehidupan manusia dan keutuhan harta benda.

Dalam Islam, nyawa manusia dianggap sakral dan harus dilindungi. Al-Qur'an secara eksplisit menekankan pentingnya menjaga nyawa (Q.S. Al-Ma'idah [5]:32). Dalam konteks kecelakaan kapal, ini berarti bahwa upaya penyelamatan nyawa harus menjadi prioritas utama. Awak kapal dan pihak penyelamat harus melakukan segala upaya untuk menyelamatkan penumpang dan awak kapal dalam kondisi darurat. Tindakan pencegahan seperti pelatihan keselamatan yang memadai untuk awak kapal, peralatan keselamatan yang lengkap di kapal, dan prosedur evakuasi yang efektif adalah bagian dari komitmen ini untuk melindungi nyawa. Dalam keadaan di mana kecelakaan telah terjadi, respon cepat dan efektif dalam operasi pencarian dan penyelamatan menjadi kunci untuk meminimalkan kerugian nyawa.

Selain nyawa, Islam juga menekankan perlindungan terhadap properti. Kerusakan atau kehilangan properti sebagai akibat dari kecelakaan kapal harus dihindari sebisa mungkin. Jika terjadi kerusakan, prinsip tanggung jawab dan kompensasi, seperti yang dijelaskan dalam hukum Islam, akan diterapkan. Dalam hal terjadi kerusakan properti akibat kelalaian atau kesalahan, pihak yang bertanggung jawab diharuskan untuk memberikan kompensasi kepada pemilik properti yang dirugikan. Ini mencerminkan prinsip Islam yang menekankan pada keadilan dan pemulihan kerugian. Di samping itu, asuransi maritim, yang disesuaikan dengan prinsip syariah, juga dapat membantu dalam memberikan perlindungan finansial terhadap risiko kerusakan atau kehilangan properti.

Secara keseluruhan, dalam hukum Islam, keselamatan nyawa dan perlindungan properti dianggap sebagai dua elemen penting yang harus diutamakan dalam penanganan kecelakaan kapal. Pendekatan ini tidak hanya mencerminkan nilai-nilai etis dan moral Islam tetapi juga mempromosikan praktik keselamatan dan tanggung jawab dalam aktivitas maritim.

3. Kerjasama dan Bantuan Kerjasama dan Bantuan Timbal Balik

Dalam situasi kecelakaan, Islam mendorong kerjasama dan bantuan timbal balik. Memberikan bantuan kepada mereka yang membutuhkan, termasuk korban kecelakaan, dianggap sebagai tindakan kebajikan yang sangat dianjurkan (Q.S. Al-Ma'idah [5]:2). Pemberian Pertolongan: Islam menekankan pentingnya pemberian pertolongan kepada orang yang dalam kesulitan. Hal ini sesuai dengan ajaran Nabi Muhammad SAW, yang mendorong umat Muslim untuk membantu dan menolong sesama dalam kesulitan.

Dalam konteks hukum Islam, kerjasama dan bantuan, terutama dalam situasi seperti kecelakaan kapal, adalah aspek yang sangat ditekankan. Islam sebagai agama yang mendorong kebersamaan dan saling menolong, memberikan panduan yang jelas mengenai pentingnya kerjasama dan memberikan bantuan kepada mereka yang membutuhkannya, yang sesuai dengan prinsip-prinsip kemanusiaan dan kebersamaan. Pentingnya Kerjasama dalam Respons Kecelakaan Dalam menghadapi situasi darurat seperti kecelakaan kapal, Islam mendorong adanya kerjasama dan koordinasi antar berbagai pihak. Hal ini berdasarkan prinsip bahwa umat manusia harus saling tolong-menolong dalam kebaikan dan ketakwaan, sebagaimana dinyatakan dalam Al-Qur'an (Q.S. Al-

Ma'idah [5]:2). Dalam praktiknya, ini bisa berarti kerjasama antara otoritas maritim, tim SAR, komunitas lokal, dan lembaga-lembaga yang terlibat dalam respons kecelakaan. Kerjasama ini tidak hanya penting untuk upaya penyelamatan yang efektif tetapi juga untuk memastikan bahwa penyelidikan dan penanganan pasca-kecelakaan dilakukan dengan cara yang adil dan menyeluruh. Dalam kerangka hukum Islam, kerjasama ini diharapkan dilakukan dengan semangat persaudaraan dan kepedulian terhadap sesama.

Islam juga menekankan pentingnya memberikan bantuan kepada orang yang dalam kesulitan. Menolong orang yang terkena musibah atau dalam keadaan darurat dianggap sebagai perbuatan mulia dan dianjurkan dalam ajaran Islam. Nabi Muhammad SAW mengajarkan pentingnya membantu orang lain, bahkan jika orang tersebut adalah seorang asing (Hadis). Dalam konteks kecelakaan kapal, ini berarti memberikan bantuan segera kepada korban, baik dalam bentuk penyelamatan langsung maupun dukungan pasca-kecelakaan, seperti bantuan medis, dukungan psikologis, dan bantuan materi. Konsep pemberian bantuan ini tidak hanya terbatas pada respons langsung terhadap kecelakaan tetapi juga meliputi dukungan jangka panjang bagi korban dan keluarganya.

Melalui penerapan prinsip-prinsip kerjasama dan bantuan, hukum Islam menunjukkan sebuah kerangka kerja yang tidak hanya berfokus pada aspek teknis dan hukum dalam penanganan kecelakaan kapal, tetapi juga pada nilai-nilai kemanusiaan dan kebersamaan. Ini mencerminkan visi Islam yang luas tentang keadilan sosial, kepedulian terhadap sesama, dan pentingnya membangun komunitas yang saling tolong-menolong dalam situasi sulit.

Dalam praktiknya, penanganan kecelakaan kapal dalam konteks hukum Islam akan mempertimbangkan faktor-faktor tersebut dengan panduan dari prinsip-prinsip syariah. Hal ini mencakup pemberian bantuan kepada korban, penyelidikan yang adil dan objektif, serta penerapan tanggung jawab dan kompensasi sesuai dengan prinsip keadilan Islam.

C. Rekonstruksi Nilai-Nilai Keadilan Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut Dalam Menangani Kecelakaan Kapal Menurut Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

1. Rekonstruksi Nilai-Nilai Keadilan Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam Menangani Kecelakaan Kapal Menurut Pancasila

Pancasila sebagai dasar negara mengandung arti bahwa Pancasila dijadikan landasan dalam penyelenggaraan negara. Pancasila sebagai dasar negara berarti bahwa, seluruh pelaksanaan dan penyelenggaraan pemerintah harus mencerminkan nilai-nilai Pancasila dan tidak boleh bertentangan. Menurut Damanhuri secara etimologis Pancasila berasal dari bahasa sansekerta yang di artinya Pancasila berarti lima dan sila berarti batu sendi, alas dan dasar. Pancasila memiliki arti lima dasar, sedangkan sila sendiri sering diartikan sebagaikesesuaian atau peraturan tingkah laku yang baik. Hakikat adalah sesuatu hal yang ada pada diri seseorang atau sesuatu hal yang harus ada dalam diri sendiri.¹⁸⁰

Negara Indonesia adalah negara yang berdasarkan ideologi Pancasila yang selalu menjunjung tinggi nilai Ketuhanan, Kemanusiaan yang adil dan beradab,

¹⁸⁰ Damanhuri, dkk. *Implementasi Nilai-Nilai Pancasila Sebagai Upaya Pembangunan Karakter Bangsa (Studi Kasus di Kampung Pancasila Desa Tanjung Sari Kecamatan Pabuaran Kabupaten Serang)*. Untirta Civic Education Journal, 1(2), Desember 2016, hlm. 185

Persatuan Indonesia, Kerakyatan dan musyawarah untuk mufakat dan Nilai Keadilan Sosial. Perlindungan konsumen dalam konteks tanggung jawab developer, ketika dilihat melalui lensa Pancasila, dapat dianalisis berdasarkan prinsip-prinsip dasar negara dan nilai-nilai yang terkandung di dalamnya.

Pancasila bukanlah sesuatu yang asing lagi bagi warga Indonesia, diterapkan dalam pembukaan UUD 1945 alinea IV dan dijadikan sebagai dasar negara Republik Indonesia yang terdiri dari 5 sila. Meskipun dalam UUD 1945 tidak secara langsung dijelaskan mengenai Pancasila, namun Pancasila sudah tertanam sediri dalam jiwa masyarakat Indonesia bahwa Pancasila merupakan pedoman yang harus ditanamkan dalam diri.

Menurut Suraya, Pancasila adalah dasar negara Indonesia, Pancasila diibaratkan sebagai pondasi, jadi semakin kuat pondasi tersebut maka akan semakin kokoh suatu negara. Pancasila juga mencerminkan kepribadian masyarakat Indonesia karena didalamnya terdapat butir-butir yang apabila diimplementasikan akan mencerminkan kepribadian bangsa Indonesia. Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa hakikat Pancasila adalah sesuatu yang terkandung dalam nilai-nilai yang terdapat pada sila Pancasila yang harus dijadikan sebab, sehingga dijadikan sebagai dasar negara.¹⁸¹

Pancasila menunjukkan hakikat atau substansi Pancasila yaitu dasar atau kata dasar Tuhan, manusia, rakyat, dan adil. Mendapatkan awalan serta akhiran ke-an, per-an, ke-tuhanan, kemanusiaan, persatuan, kerakyatan, dan keadilan. Hakikat

¹⁸¹ Suraya, *Pancasila Dan Ketahanan Jati Diri Bangsa*. PT Refika Aditama, Bandung, 2015, hlm. 154

atau substansi memiliki sifat abstrak, umum, universal, mutlak, tetap, tidak berubah, terlepas dari situasi, tempat dan waktu.

Menurut Notonagoro dalam Suraya, hakikat atau substansi dibagi menjadi tiga macam yaitu:

- a. hakikat abstrak, disebut hakikat jenis atau hakikat umum yang memiliki unsur-unsur yang sama, tetap dan tidak berubah. Sifat tetap dan tidak berubah tersebut karena dari sejak dahulu sampai sekarang diakui oleh umat manusia,
- b. hakikat pribadi yaitu unsur-unsur yang tetap yang menyebabkan segala sesuatu yang bersangkutan tetap dalam diri pribadi, dan
- c. hakikat konkret yaitu sesuatu yang secara nyata dan jelas. Setiap manusia dalam kenyataannya. Hakikat konkret ini sebagai pedoman praktis dalam kehidupan berbangsa dan negara Indonesia yang sesuai dengan kenyataan sehari-hari, tempat, keadaan, dan waktu.¹⁸²

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pancasila sebagai dasar negara memiliki lima sila. Pancasila sebagai filsafat menunjukkan hakikat atau substansi yang sifatnya abstrak (ada dalam pikiran manusia sejak dulu), pribadi (bersangkutan dengan kehidupan pribadi), dan konkret (direalisasikan dalam kehidupan sehari-hari), umum atau universal, mutlak, tetap, tidak berubah-ubah, terlepas dari situasi, tempat dan waktu.

Kedudukan Pancasila sebagai dasar negara dapat ditemukan dalam landasan konstitusional yang pernah berlaku di Indonesia. Landasan tersebut tidak disebutkan istilah Pancasila namun dengan penyebutan sila-sila Pancasila, dengan demikian dokumen-dokumen tersebut memuat dasar negara Pancasila.

Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut memiliki peran penting dalam menangani kecelakaan kapal di Indonesia, sebuah negara yang

¹⁸² *Ibid.*,

mendasarkan prinsip-prinsip hukumnya pada ideologi Pancasila. Berikut adalah beberapa kewenangan yang dimiliki oleh PPNS Perhubungan Laut dalam konteks ini, disertai dengan cara pandang yang selaras dengan nilai-nilai Pancasila:

1. Penyelidikan dan Penyidikan

Sesuai dengan Sila ke-1 Pancasila, "Ketuhanan Yang Maha Esa", PPNS bertindak dengan mempertimbangkan aspek kemanusiaan dan keadilan. Mereka melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap kecelakaan kapal untuk menentukan penyebabnya dan menetapkan pihak yang bertanggung jawab.

Penyelidikan dan penyidikan yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dengan berlandaskan pada Sila pertama Pancasila, "Ketuhanan Yang Maha Esa", memiliki beberapa aspek penting yang menunjukkan bagaimana nilai-nilai ini diintegrasikan ke dalam praktik hukum dan keadilan di Indonesia, khususnya dalam konteks kecelakaan kapal.

Objektivitas dan Keadilan Pertama dan terutama, Sila "Ketuhanan Yang Maha Esa" mengarahkan PPNS untuk menjalankan penyelidikan dan penyidikan dengan objektivitas dan keadilan. Dalam konteks penyelidikan kecelakaan kapal, ini berarti bahwa setiap aspek dari kasus tersebut harus ditangani dengan cara yang tidak memihak dan berdasarkan bukti. PPNS harus menghindari prasangka dan asumsi tanpa dasar, serta harus memastikan bahwa semua bukti dan kesaksian diperiksa dengan seksama dan adil. Objektivitas dan keadilan dalam proses penyelidikan mencerminkan penghormatan terhadap prinsip ketuhanan yang tidak hanya menghormati aturan hukum tetapi juga nilai-nilai moral dan etika.

Penghormatan terhadap Hak Asasi Manusia Nilai "Ketuhanan Yang Maha Esa" juga menekankan pada penghormatan terhadap hak asasi manusia. Dalam proses penyelidikan dan penyidikan, PPNS harus memastikan bahwa hak-hak semua individu yang terlibat - baik korban maupun mereka yang sedang diselidiki - dihormati dan dilindungi. Ini mencakup hak untuk mendapatkan perlakuan yang adil, hak untuk tidak disiksa atau diperlakukan dengan cara yang tidak manusiawi, dan hak untuk privasi dan keamanan pribadi.

Etika dan Integritas Etika dan integritas adalah komponen penting lainnya dari penyelidikan dan penyidikan yang berlandaskan pada "Ketuhanan Yang Maha Esa". PPNS harus menjunjung tinggi standar etika profesional tertinggi selama menjalankan tugas mereka. Ini berarti bekerja dengan transparansi, akuntabilitas, dan bertanggung jawab dalam setiap aspek penyelidikan. Mereka juga harus menghindari konflik kepentingan dan memastikan bahwa tindakan mereka tidak dipengaruhi oleh faktor-faktor eksternal yang tidak relevan dengan kasus tersebut.

Kepedulian Terhadap Dampak Sosial Terakhir, dalam konteks "Ketuhanan Yang Maha Esa", PPNS juga harus mempertimbangkan dampak sosial dari kecelakaan kapal yang mereka selidiki. Ini berarti memahami bagaimana kecelakaan tersebut mempengaruhi komunitas, keluarga korban, dan masyarakat secara keseluruhan. Dalam melakukan penyelidikan, PPNS harus sensitif terhadap kebutuhan dan kekhawatiran masyarakat, serta berupaya untuk menyediakan informasi yang jelas dan akurat kepada publik tentang kemajuan dan hasil penyelidikan.

Melalui penerapan nilai-nilai ini, PPNS tidak hanya menjalankan tugas mereka sebagai penegak hukum tetapi juga sebagai pelindung nilai-nilai moral dan etis yang mendalam yang tertanam dalam Pancasila.

2. Penegakan Hukum

Berlandaskan Sila ke-2, "Kemanusiaan yang Adil dan Beradab", PPNS bertugas menegakkan hukum dengan cara yang adil dan tidak diskriminatif. Mereka memastikan bahwa semua pihak yang terlibat dalam kecelakaan kapal diperlakukan secara setara di depan hukum.

Penegakan hukum yang berlandaskan pada Sila kedua Pancasila, "Kemanusiaan yang Adil dan Beradab", merupakan prinsip yang sangat penting bagi Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam menangani kasus kecelakaan kapal. Prinsip ini menekankan pada perlakuan yang adil, beradab, dan menghargai kemanusiaan dalam setiap aspek penegakan hukum.

Berikut adalah beberapa aspek kunci dari penegakan hukum yang selaras dengan nilai-nilai ini:

- a. Perlakuan Adil dan Tidak Diskriminatif Dalam menjalankan tugasnya, PPNS harus memastikan bahwa semua individu yang terlibat dalam kasus kecelakaan kapal diperlakukan dengan cara yang adil dan tidak diskriminatif.
- b. Ini berarti bahwa tidak ada pihak yang boleh diperlakukan secara berbeda berdasarkan latar belakang, status sosial, atau faktor lain yang tidak relevan dengan kasus tersebut. Penegakan hukum harus didasarkan pada fakta dan bukti, bukan prasangka atau diskriminasi.

- c. Penghormatan terhadap Hak Asasi Manusia Menghormati hak asasi manusia adalah komponen penting lain dari prinsip "Kemanusiaan yang Adil dan Beradab". Ini mencakup hak untuk mendapat perlakuan yang manusiawi, perlindungan dari penganiayaan, dan penghormatan terhadap privasi dan martabat pribadi. Dalam proses penyelidikan, PPNS harus memastikan bahwa semua tindakan mereka sesuai dengan standar hak asasi manusia yang diakui secara internasional.

Empati dan Kepedulian terhadap Korban Kemanusiaan yang adil dan beradab juga berarti menunjukkan empati dan kepedulian terhadap korban kecelakaan kapal. PPNS harus sensitif terhadap trauma dan kebutuhan korban dan keluarganya, menyediakan dukungan yang diperlukan, dan memastikan bahwa mereka diberikan informasi yang akurat dan tepat waktu tentang perkembangan kasus. Perlakuan terhadap korban harus mengutamakan keadilan restoratif, yang tidak hanya fokus pada hukuman bagi pelaku tetapi juga pada pemulihan korban.

Transparansi dan Akuntabilitas Transparansi dan akuntabilitas dalam penegakan hukum juga sangat penting. PPNS harus bekerja dengan cara yang terbuka dan dapat dipertanggungjawabkan. Hal ini mencakup menyediakan akses yang wajar ke informasi tentang proses penyelidikan dan penyidikan, serta memastikan bahwa keputusan dan tindakan yang diambil dalam kasus tersebut dapat dijelaskan dan dipertahankan di depan hukum dan masyarakat.

Pendidikan dan Pencegahan Terakhir, dalam konteks "Kemanusiaan yang Adil dan Beradab", PPNS juga memiliki peran dalam pendidikan dan pencegahan. Mereka harus berusaha meningkatkan kesadaran dan pemahaman tentang aturan

dan regulasi keselamatan maritim, tidak hanya di kalangan pelaku industri tetapi juga di masyarakat umum. Dengan demikian, penegakan hukum tidak hanya terfokus pada hukuman setelah kejadian, tetapi juga pada pencegahan kecelakaan di masa depan.

Melalui pendekatan ini, PPNS Perhubungan Laut tidak hanya menegakkan hukum tetapi juga memupuk kultur yang menghargai kemanusiaan, keadilan, dan martabat manusia, sesuai dengan nilai-nilai yang dijunjung tinggi oleh Pancasila.

3. Perlindungan Keselamatan Publik

Mengacu pada Sila ke-3, "Persatuan Indonesia", PPNS bertugas menjaga keselamatan publik melalui pencegahan kecelakaan kapal di masa depan. Ini termasuk mengawasi penerapan standar keselamatan kapal dan pelaksanaan regulasi perhubungan laut.

Perlindungan keselamatan publik yang berlandaskan pada Sila ketiga Pancasila, "Persatuan Indonesia", merupakan aspek penting dari kewenangan dan tanggung jawab Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut. Sila ini menekankan pentingnya kesatuan dan integritas nasional, yang dalam konteks perlindungan keselamatan publik, berarti menciptakan dan memelihara lingkungan maritim yang aman untuk semua warga negara Indonesia.

Berikut adalah beberapa penerapan dari prinsip ini:

a. Keselamatan Maritim sebagai Prioritas Nasional

Mengingat Indonesia adalah negara kepulauan dengan perairan yang luas, keselamatan maritim menjadi isu strategis yang penting. Dalam konteks ini, PPNS Perhubungan Laut memainkan peran kunci dalam mengawasi

dan memastikan penerapan standar keselamatan yang ketat dalam operasi perkapalan dan aktivitas maritim. Ini berarti secara proaktif mengidentifikasi dan mengatasi potensi risiko keselamatan, serta memastikan bahwa semua regulasi dan standar keselamatan dipatuhi oleh semua pihak yang terlibat.

b. Pencegahan Kecelakaan dan Respons Cepat

Perlindungan keselamatan publik juga melibatkan tindakan pencegahan untuk menghindari kecelakaan kapal dan respons cepat ketika kecelakaan terjadi. PPNS harus bekerja sama dengan lembaga lain seperti Basarnas (Badan SAR Nasional) dan otoritas pelabuhan untuk mengembangkan sistem respons kecelakaan yang efisien. Ini termasuk latihan dan simulasi keadaan darurat untuk memastikan kesiapsiagaan dalam menghadapi situasi krisis. Langkah-langkah pencegahan, seperti inspeksi keselamatan rutin dan kampanye kesadaran keselamatan, juga penting untuk mengurangi risiko kecelakaan.

c. Kerjasama Lintas Sektor dan Komunitas

Mengikuti prinsip "Persatuan Indonesia", kerjasama lintas sektor dan dengan komunitas lokal sangat penting. PPNS harus bekerja sama tidak hanya dengan badan pemerintah lain tetapi juga dengan sektor swasta, organisasi non-pemerintah, dan komunitas lokal dalam mengembangkan dan mengimplementasikan inisiatif keselamatan maritim. Melibatkan masyarakat dalam program kesadaran keselamatan dapat membantu dalam mengidentifikasi dan mengatasi masalah keselamatan dari akar rumput.

d. Pengawasan dan Pembaharuan Regulasi

PPNS juga bertanggung jawab untuk mengawasi dan, jika perlu, merekomendasikan pembaharuan dalam regulasi maritim untuk meningkatkan keselamatan publik. Ini termasuk mengevaluasi efektivitas peraturan yang ada dan mengidentifikasi kebutuhan perubahan atau peningkatan. Hal ini juga melibatkan memastikan bahwa regulasi tersebut tetap relevan dengan perkembangan teknologi dan praktik industri.

e. Edukasi dan Promosi Keselamatan Maritim

Edukasi publik merupakan bagian penting dari upaya perlindungan keselamatan publik. PPNS harus berperan aktif dalam mengedukasi masyarakat tentang pentingnya keselamatan maritim, baik untuk mereka yang secara langsung terlibat dalam aktivitas maritim maupun masyarakat umum. Ini bisa dilakukan melalui kampanye informasi, program pelatihan, dan kemitraan dengan institusi pendidikan.

Melalui penerapan nilai-nilai "Persatuan Indonesia" dalam upaya perlindungan keselamatan publik, PPNS Perhubungan Laut tidak hanya berkontribusi terhadap keselamatan maritim tetapi juga memperkuat kesatuan dan integritas nasional di Indonesia. Keselamatan maritim, dalam konteks ini, menjadi lebih dari sekadar isu teknis; itu menjadi manifestasi dari komitmen bersama untuk melindungi dan melayani seluruh rakyat Indonesia.

4. Kerjasama dengan Instansi Lain

Sesuai dengan Sila ke-4, "Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan", PPNS bekerja sama dengan

instansi lain, seperti polisi dan otoritas maritim, untuk menangani kasus kecelakaan kapal secara komprehensif.

Kerjasama dengan instansi lain yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam konteks Sila ke-4 Pancasila, "Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan," mencerminkan pentingnya kolaborasi dan konsultasi dalam mengelola dan menangani masalah kecelakaan kapal. Prinsip ini menekankan pada pentingnya musyawarah untuk mufakat dan kebijakan yang diambil berdasarkan hikmat dan kebijaksanaan yang kolektif.

Berikut adalah beberapa aspek dari kerjasama antarinstansi yang sesuai dengan nilai-nilai ini:

a. Kolaborasi Lintas Sektor

Kolaborasi antara PPNS Perhubungan Laut dengan lembaga lain seperti kepolisian, badan SAR nasional, otoritas pelabuhan, dan lembaga pemerintah lainnya adalah kunci dalam menangani kecelakaan kapal dengan efektif. Kolaborasi ini memungkinkan berbagi sumber daya, keahlian, dan informasi, sehingga memperkuat upaya penyelidikan dan penyidikan, serta respons ke darurat. Melalui kerja sama ini, setiap instansi dapat berkontribusi sesuai dengan keahliannya, memastikan pendekatan yang lebih terintegrasi dan komprehensif.

b. Proses Musyawarah dalam Pengambilan Keputusan

Sesuai dengan prinsip "Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan", keputusan dalam

penanganan kecelakaan kapal harus diambil melalui proses musyawarah. Ini berarti bahwa setiap keputusan, baik itu terkait penyelidikan, tindakan pencegahan, atau respons terhadap kecelakaan, harus dibahas dan disepakati bersama oleh semua pihak yang terlibat. Pendekatan ini memastikan bahwa semua aspek kecelakaan diperhitungkan dan keputusan yang diambil mencerminkan kepentingan bersama.

- c. Peran PPNS dalam Fasilitasi Dialog dan Kerjasama PPNS memiliki peran penting dalam memfasilitasi dialog dan kerjasama antar instansi. Hal ini dapat termasuk mengkoordinasikan pertemuan, lokakarya, dan sesi pelatihan bersama, serta membangun mekanisme komunikasi yang efektif antara berbagai pihak. Mereka juga dapat bertindak sebagai mediator atau fasilitator dalam diskusi yang bertujuan untuk mencapai solusi bersama atas masalah yang dihadapi.

- d. Peningkatan Kapasitas dan Pembelajaran Bersama

Kerjasama antarinstansi juga mencakup pembelajaran dan peningkatan kapasitas bersama. Melalui kerjasama ini, PPNS dan instansi lain dapat saling belajar dari pengalaman masing-masing, berbagi praktik terbaik, dan mengembangkan strategi yang lebih efektif dalam penanganan kecelakaan kapal. Peningkatan kapasitas ini penting untuk memastikan bahwa semua pihak terus berkembang dan beradaptasi dengan tantangan baru dalam bidang keselamatan maritim.

e. Pengembangan Kebijakan dan Regulasi Bersama

Kolaborasi antarinstansi juga penting dalam pengembangan kebijakan dan regulasi yang berkaitan dengan keselamatan maritim. Melalui kerjasama ini, PPNS dan lembaga lain dapat memberikan masukan dan saran yang berharga untuk pembentukan kebijakan dan regulasi yang lebih efektif dan responsif terhadap kebutuhan dan tantangan yang ada.

Kerjasama antarinstansi yang dijalankan dengan semangat "Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan" tidak hanya meningkatkan efektivitas penanganan kecelakaan kapal tetapi juga memperkuat fondasi demokrasi dan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan keselamatan maritim di Indonesia. Ini menciptakan sebuah sistem yang inklusif, responsif, dan mampu mengatasi tantangan dengan bijaksana melalui kontribusi dan persetujuan

5. Keadilan Sosial

Berlandaskan Sila ke-5, "Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia", PPNS berupaya memastikan bahwa dampak kecelakaan kapal, baik terhadap korban maupun lingkungan, ditangani dengan cara yang mencerminkan keadilan sosial. Ini termasuk kompensasi yang adil bagi korban dan rehabilitasi lingkungan yang terdampak.

Keadilan sosial berlandaskan Sila ke-5 Pancasila, "Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia", merupakan prinsip penting yang harus diterapkan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam konteks penanganan kecelakaan kapal. Prinsip ini menekankan pada pentingnya

memastikan bahwa semua warga negara mendapat perlakuan yang adil dan berkeadilan dalam setiap aspek kehidupan, termasuk dalam konteks hukum dan keamanan maritim.

Berikut adalah beberapa aspek dari keadilan sosial yang relevan dalam konteks ini:

a. Perlakuan Adil bagi Semua Pihak

Keadilan sosial dalam konteks penanganan kecelakaan kapal menuntut agar PPNS memperlakukan semua pihak yang terlibat dengan adil, tanpa memandang status sosial, ekonomi, atau latar belakang lainnya. Ini berarti bahwa penyelidikan harus dilakukan dengan objektif, tanpa bias, dan memastikan bahwa setiap individu, baik itu korban atau orang yang diduga bertanggung jawab, mendapatkan kesempatan yang sama untuk menyampaikan versi mereka dan mendapat perlakuan yang setara dalam proses hukum.

b. Akses yang Setara terhadap Keadilan

Prinsip keadilan sosial juga mengimplikasikan bahwa akses terhadap keadilan harus terbuka untuk semua, terutama bagi mereka yang kurang mampu atau berada di posisi rentan. Dalam hal ini, PPNS harus memastikan bahwa proses hukum dan penyelidikan tidak hanya terbatas pada mereka yang memiliki sumber daya, tetapi juga mudah diakses oleh seluruh lapisan masyarakat, termasuk komunitas maritim yang kecil atau terpencil.

c. Komitmen terhadap Pemulihan dan Rehabilitasi

Aspek penting lain dari keadilan sosial adalah pemulihan dan rehabilitasi bagi korban kecelakaan kapal dan komunitas yang terpengaruh. PPNS harus berupaya untuk memastikan bahwa korban kecelakaan dan keluarganya menerima kompensasi yang adil dan dukungan yang diperlukan untuk pemulihan. Ini juga berarti bekerja untuk rehabilitasi lingkungan dan ekosistem yang mungkin terdampak oleh kecelakaan kapal, menjaga agar kepentingan ekologis dan sosial berjalan seimbang.

d. Promosi Keadilan dan Inklusivitas

Keadilan sosial juga melibatkan promosi keadilan dan inklusivitas dalam semua aspek keselamatan maritim. Ini berarti memastikan bahwa kebijakan dan program keselamatan maritim dirancang untuk mencakup dan melindungi seluruh spektrum masyarakat, termasuk kelompok marginal dan minoritas. PPNS harus proaktif dalam mengidentifikasi dan menangani ketidakadilan dalam akses terhadap sumber daya keselamatan dan perlindungan hukum.

e. Pendidikan dan Kesadaran sebagai Alat untuk Keadilan Sosial

Terakhir, pendidikan dan peningkatan kesadaran tentang hukum dan keselamatan maritim adalah kunci untuk mencapai keadilan sosial. PPNS harus terlibat dalam inisiatif pendidikan dan kampanye kesadaran untuk memastikan bahwa masyarakat luas memahami hak dan tanggung jawab mereka dalam konteks maritim. Hal ini membantu dalam mewujudkan masyarakat yang lebih terinformasi dan pemberdayaan individu untuk

berpartisipasi aktif dalam mempromosikan keselamatan dan keadilan maritim.

Melalui penerapan nilai-nilai keadilan sosial ini, PPNS Perhubungan Laut tidak hanya berkontribusi terhadap penegakan hukum yang efektif tetapi juga memperkuat fondasi keadilan sosial dan kesetaraan di Indonesia. Ini membantu memastikan bahwa semua warga negara, terlepas dari status atau latar belakang mereka, merasakan perlindungan dan keadilan yang sama dalam konteks maritim.

Kewenangan PPNS Perhubungan Laut ini terintegrasi dengan nilai-nilai Pancasila yang menekankan pada aspek keadilan, kemanusiaan, persatuan, demokrasi, dan keadilan sosial. Melalui kewenangannya, PPNS tidak hanya bertindak sebagai penegak hukum tetapi juga sebagai pelindung nilai-nilai yang menjadi dasar negara Indonesia.

Menurut Imron, “Pancasila sebagai dasar negara mengandung makna bahwa nilai-nilai Pancasila dijadikan sebagai landasan dasar dalam penyelenggaraan negara”. Pancasila sebagai dasar negara berarti seluruh pelaksanaan dan penyelenggaraan pemerintahan harus mencerminkan nilai-nilai Pancasila dan tidak boleh bertentangan dengan Pancasila.¹⁸³

Menurut Sulasmana, makna atau peran Pancasila sebagai dasar negara Republik Indonesia adalah dasar berdiri dan tegaknya negara, dasar kegiatan penyelenggaraan negara, dasar partisipasi warga negara, dasar Pergaulan antar warga negara, dasar dan sumber hukum nasional.¹⁸⁴

¹⁸³ *Ibid*, hlm. 12

¹⁸⁴ Sulasmana, *Dasar Negara Pancasila*, PT Kansius, Yogyakarta, 2015, hlm. 68

Berdasarkan poin diatas dapat disimpulkan bahwa Pancasila sebagai tonggak negara Indonesia. Negara Indonesia didirikan untuk mewujudkan cita-cita dan tujuan nasional bangsa yang dirumuskan dalam pembukaan UUD 1945. Cita-cita dan tujuan nasional bangsa juga tercakup dalam ideologi bangsa Indonesia.

Hukum Indonesia berkedudukan sebagai tertib hukum tertinggi, maka secara objektif tidak dapat diubah secara hukum, sehingga terletak pada kelangsungan hidup negara. Menurut Kaelan, "Pancasila bersifat subjektif, artinya bahwa nilai-nilai Pancasila itu terletak pada pembawa dan pendukung nilai Pancasila itu sendiri yaitu, masyarakat, bangsa, dan negara Indonesia terutama pada aspek moral".¹⁸⁵ Nilai-nilai Pancasila timbul dari bangsa Indonesia sendiri, sehingga bangsa Indonesia sebagai kausa materialis. Nilai-nilai tersebut sebagai hasil pemikiran, penilaian, dan refleksi filosofis bangsa Indonesia.

Apabila dihadapkan atau disejajarkan dengan ideologi lainnya, maka tampak perbedaan Pancasila dengan ideologi lainnya. Nilai-nilai Pancasila merupakan filsafat (pandangan hidup) bangsa Indonesia sehingga menjadi jati diri bangsa, yang diyakini sebagai sumber nilai atas kebenaran, kebaikan, keadilan dan kebijaksanaan dalam hidup bermasyarakat, berbangsa dan bernegar. Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa nilai-nilai Pancasila sesungguhnya merupakan nilai-nilai yang sesuai dengan hati nurani bangsa Indonesia, karena bersumber pada kepribadian bangsa serta memiliki makna yang berbeda.

Konsep Pancasila mencerminkan prinsip-prinsip moral dan etika yang mendasari kewenangan lembaga negara untuk menyelesaikan segala

¹⁸⁵ Kaelan, *Filsafat Pancasila Pandangan Hidup Bangsa Indonesia*. Paradigma, Yogyakarta, 2012, hlm. 182

permasalahan hukum termasuk dalam urusan kecelakaan kapal di wilayah perairan di Indonesia.

Keadilan tersebut harus dijiwai oleh hakikat keadilan yaitu adil terhadap diri sendiri, sesama manusia, lingkungan, dan kepada Tuhan yang Maha Esa. Menurut Rukiyati menyatakan bahwa “pokok pikiran yang perlu dipahami dalam sila kelima ini adalah kemakmuran yang merata bagi seluruh rakyat”.¹⁸⁶ Konsekuensi nilai-nilai keadilan yang harus terwujud dalam hidup bersama adalah keadilan sesuai dengan jasa-jasa, keadilan sesuai dengan undang-undang, dan keadilan memberikan perlindungan konsumen terhadap tanggung jawab developer dalam penyelesaian kontrak properti.¹⁸⁷

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa nilai-nilai keadilan harus diwujudkan dalam kehidupan sosial atau kehidupan berwarga negara. Negara juga harus memberikan keadilan kepada setiap warga negara sesuai dengan hak dan kewajibannya. Nilai-nilai keadilan dapat dijadikan sebagai dasar negara untuk tercapainya tujuan negara yaitu, mensejahterakan masyarakat, mencerdaskan masyarakat dan melindungi warga Indonesia. Pancasila merupakan dasar negara yang harus diimplementasikan dalam bermasyarakat.

Implementasi nilai-nilai Pancasila adalah pelaksanaan atau pengamalan nilai-nilai yang dilaksanakan dalam suatu kegiatan atau aktivitas. Pancasila sangat penting untuk diamalkan dalam kehidupan sehari-hari. Menurut Mughni, Implementasi nilai-nilai Pancasila dalam hidup bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara sebagai konsekuensi logis dari kesadaran kehendak, yang berawal dari

¹⁸⁶ Rukiyati dkk, et al. *Pendidikan Pancasila*. Yogyakarta: UNY Press, 2013, hlm. 63

¹⁸⁷ Kaelan, *Op.cit*, hlm. 83

dalam diri, sehingga menimbulkan rasa keimanan, rasa kemanusiaan, rasa berbangsa/kebangsaan, rasa demokrasi, dan rasa keadilan.¹⁸⁸

Rasa demokrasi Manusia secara sadar ingin diperhatikan dan ingin berperan dalam kelompok dan lingkungan perasaan ingin memiliki dan berperan serta tercermin dalam rasa demokrasi. Rasa demokrasi diwujudkan dalam kelembagaan, kelembagaan tersebut dimana manusia dan masyarakat bersama- sama berkemauan untuk mewujudkan secara bersama-sama untuk tujuan kelompok. “Kelembagaan terjelma dalam musyawarah untuk mufakat, yaitu kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/ perwakilan”.¹⁸⁹

Rasa keadilan adalah sesuatu yang menjadi milik orang lain diberikan kepada yang memang memilikinya sesuatu yang menjadi milik kita maka diberikan kepada diri sendiri. “Keadilan dikaitkan dengan segala aspek kehidupan manusia dan masyarakat yang berkeadilan sosial, pribadi dan masyarakat mengenyam cukup sandang, cukup pangan, dan hasil budaya, pendidikan, dan pengetahuan dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat”.¹⁹⁰ Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan maka dapat disebut dengan implementasi nilai-nilai Pancasila, sebagaimana yang diuraikan diatas untuk menjadikan sosok manusia yang agamis, nasionalisme, demokratis, dan sosialis dalam arti luas.

Nilai Pancasila yang terkandung dalam sila kelima menurut Mughni sbb:

¹⁸⁸ Mughni, *Pendidikan Kewarganegaraan Demokrasi, Hak Asasi Manusia, Civil Sosiality, dan Multikultural*. Malang: Pusat Studi Agama, Politik, 2017, hlm. 15

¹⁸⁹ Widjaja, *Penerapan Nilai-Nilai Pancasila & Hak Asasi Manusia*, Jakarta: Rineka Cipta, 2010, hlm. 32

¹⁹⁰ Widjaja, *Op.cit*, hlm. 33

- a) mengembangkan perbuatan yang luhur, yang mencerminkan sikap dan suasana keluarga dan kegontong-royongan,
- b) mengembangkan sikap adil terhadap sesama,
- c) menjaga keseimbangan terhadap hak dan kewajiban,
- d) menghormati hak orang lain,
- e) Suka memberi pertolongan pada orang lain agar dapat berdiri sendiri,
- f) tidak menggunakan hak milik untuk usaha-usaha yang bersifat permanen terhadap orang lain,
- g) tidak menggunakan hak untuk kepentingan pribadi dan merugikan orang lain,
- h) suka berkerja keras dan bersungguh-sungguh,
- i) suka menghargai hasil karya orang lain yang bermanfaat bagi kemajuan dan kesejahteraan bersama,
- j) suka melakukan kegiatan dalam rangka mewujudkan kemajuan yang merata dan keadilan sosial.¹⁹¹

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa implementasi pengamalan nilai pancasila sila kelima yaitu diwujudkan dalam kehidupan sosial atau kehidupan berwarga negara. Negara juga harus memberikan keadilan kepada setiap warga negara sesuai dengan hak dan kewajibannya. nilai-nilai keadilan dapat dijadikan sebagai dasar negara untuk tercapainya tujuan negara yaitu, mensejahterakan masyarakat, mencerdaskan masyarakat dan melindungi warga indonesia.

Pengungkapan sila-sila Pancasila dalam penerapannya dalam hidup bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara bukan sekedar rekayasa dan atau sebagai simbol-simbol yang dipaksakan keberadaannya atau atribut-atribut tanpa makna. Secara umum, pengamalan sila Pancasila dalam kehidupan berbangsa dan bernegara dapat dilakukan dengan dua cara yaitu pengamalan secara objektif dan pengamalan secara subjektif. Pengamalan objektif dilakukan dengan mentaati

¹⁹¹ Mughni, *Op.cit.* hlm. 15

peraturan perundang-undangan sebagai norma hukum negara yang berdasarkan Pancasila.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa implementasi pengamalan nilai-nilai Pancasila dapat diterapkan kewenangan PPNS Perhubungan Laut untuk menyelesaikan segala permasalahan hukum yang menyangkut kecelakaan kapal di wilayah perairan di Indonesia tanpa mengurangi nilai-nilai keadilan.

2. Rekonstruksi Nilai-Nilai Keadilan Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam Menangani Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pada alinea keempat menyebutkan bahwa Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah Kemerdekaan Kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang Dasar Negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.¹⁹²

¹⁹² Bernard Arief Sidharta, *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum : Sebuah Penelitian Tentang Fundasi Kefilsafatan dan Sifat Keilmuan Ilmu Hukum Sebagai Landasan Pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*, CV. Mandar Maju, Bandung, 2010, hlm. 145

Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam menangani kecelakaan kapal di Indonesia, menurut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945), dapat dipahami melalui kerangka hukum dan konstitusional negara tersebut. UUD 1945 sebagai konstitusi negara tidak secara spesifik menjabarkan kewenangan PPNS dalam konteks perhubungan laut atau kecelakaan kapal, tetapi prinsip-prinsip dan nilai-nilai yang terkandung dalam konstitusi tersebut memberikan dasar bagi penyusunan dan implementasi hukum di Indonesia, termasuk dalam sektor perhubungan laut.

1. Prinsip Negara Hukum

UUD 1945 menetapkan Indonesia sebagai negara hukum (Pasal 1 Ayat (3)), yang berarti segala bentuk penyelenggaraan negara, termasuk penanganan kecelakaan kapal, harus dilakukan sesuai dengan hukum yang berlaku. Dalam konteks ini, PPNS Perhubungan Laut harus menjalankan kewenangannya berdasarkan peraturan dan undang-undang yang berlaku, seperti UU tentang Perhubungan, UU tentang Pelayaran, dan peraturan lainnya yang relevan.

Prinsip negara hukum yang tertanam dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) memiliki implikasi langsung pada kewenangan dan cara kerja Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut, khususnya dalam menangani kecelakaan kapal. Prinsip ini menekankan bahwa segala bentuk tindakan pemerintah, termasuk tindakan penegakan hukum oleh PPNS, harus berlandaskan pada hukum yang berlaku dan prinsip-prinsip keadilan.

Sebagai negara hukum, Indonesia menetapkan bahwa semua tindakan penegakan hukum harus berdasarkan pada peraturan dan undang-undang yang jelas. Dalam konteks PPNS Perhubungan Laut, ini berarti bahwa penyelidikan, penyidikan, dan tindakan penindakan atas kecelakaan kapal harus sesuai dengan hukum yang berlaku, seperti UU tentang Perhubungan dan UU tentang Pelayaran. PPNS harus mengikuti prosedur yang ditetapkan dalam hukum tersebut dan tidak boleh bertindak di luar wewenang yang diberikan oleh peraturan tersebut.

Prinsip negara hukum juga menjamin perlindungan hak asasi manusia. Dalam melaksanakan tugasnya, PPNS harus memastikan bahwa hak-hak individu, termasuk hak atas keamanan pribadi dan proses hukum yang adil, dihormati dan dilindungi. Ini berarti bahwa dalam proses penyelidikan dan penyidikan, PPNS harus menghindari diskriminasi, memastikan transparansi, dan menghormati hak-hak individu yang terlibat, baik itu korban atau mereka yang diduga bertanggung jawab.

Sebagai bagian dari prinsip negara hukum, PPNS juga bertanggung jawab untuk melakukan tugas mereka dengan cara yang akuntabel dan transparan. Mereka harus dapat mempertanggungjawabkan tindakan dan keputusan mereka kepada publik dan otoritas yang lebih tinggi. Transparansi dalam proses penyelidikan dan penyidikan adalah kunci untuk memastikan kepercayaan publik dan integritas dari proses penegakan hukum.

Prinsip negara hukum juga menuntut penerapan keadilan dalam semua tindakan hukum. Ini berarti bahwa PPNS harus memastikan bahwa keadilan ditegakkan dalam setiap kasus kecelakaan kapal, tidak hanya dalam hal

menentukan tanggung jawab, tetapi juga dalam hal perlakuan terhadap semua pihak yang terlibat. Keadilan di sini bukan hanya terbatas pada aspek hukuman, tetapi juga pada aspek pemulihan dan kompensasi bagi korban.

Dalam negara hukum, independensi dan imparsialitas penegak hukum sangat penting. PPNS harus bekerja secara independen dari tekanan politik atau kepentingan pribadi, dan harus bertindak secara imparsial. Mereka harus fokus pada fakta dan bukti dalam menangani kasus kecelakaan kapal, tanpa dipengaruhi oleh faktor-faktor luar yang tidak relevan dengan kasus tersebut.

Melalui penerapan prinsip negara hukum, PPNS Perhubungan Laut tidak hanya menegakkan hukum tetapi juga membantu memperkuat sistem hukum dan keadilan di Indonesia. Hal ini memastikan bahwa penanganan kecelakaan kapal dilakukan dengan cara yang adil, transparan, dan bertanggung jawab, sesuai dengan nilai-nilai dasar yang dijunjung tinggi oleh konstitusi Indonesia.

2. Hak Asasi Manusia

UUD 1945 juga menjamin hak asasi manusia (Pasal 28A sampai 28J), yang mencakup hak atas keamanan dan keselamatan pribadi. Dalam menangani kecelakaan kapal, PPNS harus memastikan bahwa hak-hak korban dan pihak-pihak yang terlibat dihormati, termasuk hak untuk mendapatkan perlakuan yang adil dan proses hukum yang benar.

Pasal 28A sampai 28J dari Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) merupakan bagian penting yang menguraikan tentang hak asasi manusia (HAM). Perubahan UUD 1945 yang dilakukan pada era

reformasi memberikan penekanan khusus pada perlindungan dan penghormatan terhadap HAM.

Pasal 28A menyatakan bahwa setiap orang berhak untuk hidup serta berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya. Ini menekankan pada hak dasar manusia terhadap kehidupan, yang merupakan fondasi dari semua hak asasi manusia lainnya. Dalam konteks penegakan hukum, pasal ini mengharuskan penegak hukum, termasuk PPNS, untuk melindungi kehidupan dan keselamatan individu.

Pasal 28B menyatakan bahwa setiap orang berhak membentuk keluarga dan melanjutkan keturunan melalui pernikahan yang sah, serta berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya. Pasal ini menekankan pada perlindungan terhadap aspek kehidupan pribadi dan keluarga. Pasal 28C mengakui hak setiap orang untuk mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasar, mendapatkan pendidikan dan manfaat dari ilmu pengetahuan dan teknologi, seni dan budaya, untuk meningkatkan kualitas hidupnya. Ini menekankan pada hak untuk pendidikan dan pengembangan pribadi.

Pasal 28D menyatakan bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di depan hukum. Pasal ini sangat penting dalam konteks penegakan hukum dan keadilan, termasuk dalam kinerja PPNS. Pasal 28E mengakui kebebasan individu, termasuk kebebasan berpikir dan berkeyakinan, kebebasan berserikat dan

berkumpul, serta mengeluarkan pendapat. Ini adalah dasar dari hak kebebasan sipil.

Pasal 28F menyatakan hak untuk berkomunikasi dan memperoleh informasi untuk mengembangkan pribadi dan lingkungan sosialnya, serta hak untuk mencari, memperoleh, memiliki, menyimpan, mengolah, dan menyampaikan informasi dengan menggunakan segala jenis saluran yang tersedia. Pasal 28G menjamin hak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta hak untuk merasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang merupakan hak asasi.

Pasal 28H mencakup hak atas kesejahteraan, termasuk kesehatan, perumahan, dan lingkungan yang baik, serta hak atas pelayanan sosial. Pasal ini juga mencakup hak untuk memperoleh kesempatan yang sama dalam pemerintahan. Pasal 28I menetapkan bahwa hak asasi manusia tidak dapat dikurangi dalam keadaan apa pun dan menjamin perlindungan terhadap diskriminasi. Pasal ini juga menegaskan bahwa perlindungan HAM adalah tanggung jawab negara, khususnya dalam menciptakan hukum dan kebijakan publik.

Pasal 28J menekankan bahwa dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib mematuhi pembatasan yang ditetapkan oleh undang-undang dengan tujuan menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain, dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat

demokratis. Pasal-pasal ini bersama-sama membentuk kerangka HAM di Indonesia dan memberikan dasar bagi semua aspek tata kelola negara, termasuk dalam penegakan hukum oleh PPNS Perhubungan Laut.

Melalui pasal-pasal ini, UUD 1945 menegaskan komitmen Indonesia untuk melindungi dan menghormati hak asasi setiap individu, yang merupakan landasan penting dalam praktik penegakan hukum dan kebijakan publik di negara tersebut.

3. Perlindungan dan Keselamatan Publik

UUD 1945 menekankan pada perlindungan dan kesejahteraan rakyat (Pasal 27 Ayat (2) dan Pasal 28H Ayat (1)). Dalam konteks perhubungan laut, ini berarti PPNS memiliki tanggung jawab untuk memastikan keselamatan dan keamanan publik dalam pelayaran dan penanganan kecelakaan kapal. Mereka harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah kecelakaan dan mengurangi risiko terhadap keselamatan publik.

Perlindungan dan keselamatan publik yang tertuang dalam Pasal 27 Ayat (2) dan Pasal 28H Ayat (1) UUD 1945 memiliki implikasi langsung terhadap kewenangan dan tanggung jawab Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam melakukan penyidikan terhadap kecelakaan kapal. Pasal-pasal ini memperkuat prinsip bahwa negara, termasuk lembaga penegak hukumnya, memiliki kewajiban untuk menjaga keselamatan dan kesejahteraan publik.

Pasal 27 Ayat (2) yang menyatakan setiap warga negara memiliki kewajiban untuk ikut serta dalam upaya pertahanan dan keamanan negara, dapat

diinterpretasikan bahwa keamanan publik, termasuk dalam sektor maritim, adalah tanggung jawab bersama. PPNS Perhubungan Laut, dalam melakukan penyidikan kecelakaan kapal, harus memastikan bahwa keamanan dan keselamatan publik menjadi prioritas. Ini termasuk mengidentifikasi penyebab kecelakaan, menentukan faktor risiko, dan mengambil tindakan untuk mencegah kejadian serupa di masa depan.

Pasal 28H Ayat (1), yang menjamin hak setiap orang untuk hidup sejahtera secara fisik dan mental, memiliki rumah dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat, menuntut PPNS untuk memastikan bahwa regulasi keselamatan pelayaran diikuti secara ketat. Dalam penyidikan, PPNS harus memeriksa apakah standar keselamatan yang berlaku telah dipatuhi dan apakah ada pelanggaran yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Penegakan regulasi ini penting untuk memastikan bahwa lingkungan maritim tetap aman bagi semua.

Penyidikan kecelakaan kapal seringkali melibatkan korban, baik itu korban luka atau korban jiwa. Sesuai dengan Pasal 28H Ayat (1), PPNS bertanggung jawab untuk memastikan bahwa hak-hak korban dihormati selama proses penyidikan. Ini termasuk hak atas keadilan dan akses ke layanan hukum, serta perlakuan yang manusiawi dan penuh hormat terhadap korban dan keluarganya.

Setelah penyidikan, PPNS Perhubungan Laut tidak hanya berhenti pada identifikasi pelaku atau penyebab kecelakaan, tetapi juga bertanggung jawab untuk memberikan rekomendasi yang dapat meningkatkan keselamatan pelayaran. Hal ini dapat mencakup saran perbaikan pada peraturan keselamatan, prosedur

operasional, atau infrastruktur perhubungan laut. Langkah ini penting untuk memastikan bahwa kecelakaan serupa dapat dicegah di masa depan.

Mengingat kompleksitas kecelakaan kapal, PPNS seringkali perlu bekerja sama dengan lembaga lain seperti kepolisian, badan SAR, dan otoritas pelabuhan. Kerjasama ini penting untuk menjamin penyidikan yang efektif dan menyeluruh, serta pengimplementasian langkah-langkah keselamatan yang efektif. Kolaborasi ini sejalan dengan prinsip pertahanan dan keamanan sebagai tanggung jawab bersama yang ditekankan oleh Pasal 27 Ayat (2).

Dengan demikian, kewenangan PPNS Perhubungan Laut dalam melakukan penyidikan terhadap kecelakaan kapal harus selaras dengan mandat konstitusional untuk melindungi dan memelihara keselamatan dan kesejahteraan publik, sesuai dengan prinsip-prinsip yang terdapat dalam Pasal 27 Ayat (2) dan Pasal 28H Ayat (1) UUD 1945.

4. Pengawasan dan Penegakan Hukum

PPNS Perhubungan Laut bertugas melakukan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perhubungan laut. Ini termasuk penerapan sanksi dan penanganan pelanggaran yang terkait dengan keselamatan pelayaran dan pengoperasian kapal sesuai dengan hukum yang berlaku.

Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di bidang Perhubungan Laut memainkan peran vital dalam mengawasi dan menegakkan hukum di sektor perhubungan laut di Indonesia. Sebagai bagian dari otoritas perhubungan, PPNS Perhubungan Laut memiliki tanggung jawab yang meliputi berbagai aspek

pengawasan, penegakan hukum, dan pemeliharaan keselamatan di perairan Indonesia.

Salah satu tugas utama PPNS Perhubungan Laut adalah memastikan bahwa semua regulasi dan standar keselamatan maritim dipatuhi oleh para pelaku di sektor ini. Ini termasuk pengawasan terhadap kapal-kapal yang beroperasi di perairan Indonesia untuk memastikan bahwa mereka mematuhi standar keselamatan, seperti peralatan keselamatan yang memadai, kelayakan kapal, dan kepatuhan terhadap batas-batas muatan. Pengawasan ini sangat penting untuk mencegah kecelakaan dan memastikan keselamatan para penumpang dan awak kapal.

PPNS Perhubungan Laut memiliki kewenangan untuk menyelidiki dan melakukan penyidikan terhadap pelanggaran hukum di bidang perhubungan laut. Tugas ini mencakup penyelidikan terhadap insiden atau kecelakaan maritim, seperti tabrakan kapal, pencemaran oleh kapal, dan aktivitas ilegal lainnya di laut. PPNS bertugas untuk mengumpulkan bukti, menginterogasi saksi, dan melakukan kegiatan lain yang diperlukan untuk menyusun kasus hukum terhadap pelaku pelanggaran.

Setelah penyelidikan, PPNS Perhubungan Laut berwenang untuk menegakkan hukum, termasuk menerapkan sanksi terhadap individu atau entitas yang melanggar aturan perhubungan laut. Sanksi ini dapat berupa denda, pencabutan izin beroperasi, atau tindakan hukum lainnya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Tindakan ini bertujuan untuk menjamin kepatuhan terhadap hukum dan regulasi, serta mencegah terjadinya pelanggaran di masa depan.

Dalam menjalankan tugasnya, PPNS Perhubungan Laut seringkali perlu bekerja sama dengan berbagai instansi pemerintah lainnya, seperti Kepolisian, TNI, Badan SAR Nasional, dan otoritas pelabuhan. Kerjasama ini penting untuk memastikan bahwa upaya penegakan hukum dilakukan secara efektif dan efisien, terutama dalam kasus-kasus yang memerlukan koordinasi lintas sektor atau lintas wilayah.

Selain penegakan hukum, PPNS Perhubungan Laut juga memiliki peran dalam melakukan edukasi kepada masyarakat dan pelaku industri maritim mengenai pentingnya kepatuhan terhadap regulasi keselamatan laut. Mereka dapat terlibat dalam program-program sosialisasi dan pelatihan yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran akan keselamatan maritim dan mencegah terjadinya pelanggaran hukum.

Melalui kegiatan-kegiatan ini, PPNS Perhubungan Laut berkontribusi secara signifikan terhadap upaya menjaga keselamatan dan keamanan di perairan Indonesia. Peran mereka tidak hanya penting dalam konteks penegakan hukum tetapi juga dalam mempromosikan praktik keselamatan maritim dan pencegahan kecelakaan di laut.

Dalam praktiknya, kewenangan dan pelaksanaan tugas PPNS Perhubungan Laut lebih terperinci diatur dalam peraturan perundang-undangan yang lebih spesifik, seperti undang-undang pelayaran, regulasi perhubungan, dan peraturan pemerintah yang terkait dengan sektor maritim. UUD 1945 memberikan kerangka dan prinsip umum, sementara regulasi lebih lanjut memberikan pedoman spesifik untuk implementasinya.

D. Rekonstruksi Regulasi Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut Dalam Penanganan Kecelakaan Kapal Berbasis Nilai Keadilan

Rekonstruksi regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal agar dapat berbasis nilai keadilan di Indonesia dapat dilakukan melalui beberapa pendekatan:

Langkah pertama adalah melakukan peninjauan menyeluruh terhadap peraturan dan kebijakan yang saat ini mengatur kewenangan PPNS dalam penanganan kecelakaan kapal. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi aspek-aspek yang belum selaras dengan nilai-nilai keadilan, seperti keadilan prosedural, keadilan distributif, dan keadilan restoratif. Peninjauan ini harus mempertimbangkan prinsip-prinsip keadilan yang terkandung dalam Pancasila, khususnya pada sila kelima, "Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia".

Setelah mengidentifikasi kelemahan dalam regulasi yang ada, langkah selanjutnya adalah mengintegrasikan nilai-nilai keadilan dalam proses penyidikan kecelakaan kapal. Hal ini meliputi pembentukan prosedur yang adil dalam investigasi, memberikan kesempatan yang sama kepada semua pihak yang terlibat untuk menyampaikan versi mereka, dan memastikan bahwa proses penyidikan transparan dan akuntabel. Selain itu, penting juga untuk memperhatikan aspek kompensasi dan restorasi bagi korban kecelakaan.

PPNS harus diberikan pelatihan yang memadai mengenai prinsip-prinsip keadilan dan cara mengimplementasikannya dalam proses penyidikan. Pelatihan ini harus mencakup aspek hukum, etika, dan keterampilan komunikasi. Pembinaan ini penting untuk memastikan bahwa PPNS tidak hanya memiliki

pengetahuan dan keterampilan teknis, tetapi juga pemahaman yang mendalam tentang nilai-nilai keadilan dan hak asasi manusia.

Meningkatkan partisipasi masyarakat dalam proses pembentukan dan peninjauan regulasi adalah kunci untuk memastikan bahwa regulasi tersebut mencerminkan nilai-nilai keadilan yang diakui oleh masyarakat. Transparansi dalam proses penyidikan dan pengambilan keputusan juga penting untuk membangun kepercayaan publik dan memastikan bahwa keadilan ditegakkan. Kolaborasi dengan Lembaga Lain: PPNS juga perlu berkolaborasi secara efektif dengan lembaga hukum lainnya, seperti kepolisian dan kejaksaan, untuk memastikan bahwa penanganan kecelakaan kapal dilakukan dengan cara yang serasi dan menyeluruh. Kerjasama ini penting untuk memastikan bahwa semua aspek kasus ditangani dengan adil dan sesuai dengan hukum yang berlaku.

Melalui pendekatan-pendekatan ini, rekonstruksi regulasi PPNS Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal dapat lebih berorientasi pada nilai keadilan, yang tidak hanya berfokus pada penegakan hukum tetapi juga pada pemulihan dan perlindungan hak-hak korban serta keadilan restoratif

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal diatur dalam Pasal 282. Menurut pasal ini, pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang berada di lingkungan instansi dengan lingkup tugas dan tanggung jawab di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik. Dalam melaksanakan tugasnya, penyidik PPNS tersebut berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Dari perspektif keadilan, terdapat beberapa aspek yang dapat ditinjau ulang untuk memastikan bahwa kewenangan PPNS dalam penanganan kecelakaan kapal selaras dengan nilai keadilan.

Dalam Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat ketentuan yang menetapkan bahwa Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut harus berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia. Meskipun ketentuan ini dirancang untuk memastikan pengawasan dan koordinasi yang efektif dalam proses penyidikan, terdapat beberapa kelemahan yang dapat mempengaruhi nilai keadilan dalam sistem penegakan hukum di Indonesia.

Salah satu kelemahan dari ketentuan ini adalah potensi konflik kepentingan dan ketidaknetralan dalam penyidikan. Penyidik PPNS yang beradadi bawah pengawasan polisi mungkin merasa tekanan untuk menyelaraskan temuan mereka dengan kepentingan atau pandangan polisi, yang bisa mengarah pada penyidikan yang bias. Ini dapat mengurangi kemampuan PPNS untuk bertindak secara independen dan objektif, yang merupakan elemen penting dalam prinsip keadilan.

Ketika PPNS Perhubungan Laut harus berkoordinasi dan berada di bawah pengawasan penyidik polisi, ada potensi mereka menerima tekanan atau pengaruh yang bisa memengaruhi independensi dan objektivitas penyidikan. Ini bisa terjadi jika penyidik polisi memiliki pandangan atau kepentingan tertentu dalam kasus tersebut, baik itu terkait dengan aspek politik, ekonomi, atau sosial. Hal ini dapat menyebabkan PPNS cenderung mengambil pendekatan yang lebih sejalan dengan

keinginan atau harapan penyidik polisi, daripada berdasarkan bukti dan fakta objektif.

Dalam kasus di mana terdapat tekanan eksternal, baik dari internal kepolisian maupun dari pihak luar, independensi PPNS dalam mengungkap fakta dan menentukan tanggung jawab bisa terkompromi. Hal ini dapat mengarah pada penyidikan yang bias dan tidak adil, yang pada akhirnya berdampak negatif terhadap pencapaian keadilan bagi korban dan pihak yang terlibat.

Ketidaknetralan dalam penyidikan bisa terjadi jika PPNS merasa perlu menyelaraskan temuan mereka dengan pandangan atau keputusan yang telah ditetapkan oleh penyidik polisi. Ini bisa mengurangi efektivitas penyidikan dalam mengungkap kebenaran sebenarnya dan berpotensi menutupi aspek penting dalam kecelakaan kapal.

Ketika independensi PPNS terkompromi, akan sulit untuk memastikan bahwa semua fakta dan bukti dalam kasus kecelakaan kapal diperiksa secara menyeluruh dan objektif. Ini dapat mengakibatkan kesalahan dalam menetapkan tanggung jawab dan potensi pengabaian faktor-faktor penting yang mungkin telah berkontribusi terhadap kecelakaan tersebut.

Penyidikan kecelakaan kapal seringkali memerlukan keahlian khusus dalam bidang maritim, yang mungkin tidak dimiliki oleh penyidik polisi. Ketergantungan PPNS pada koordinasi dan pengawasan polisi dapat menghambat pemanfaatan keahlian khusus yang diperlukan untuk menyelidiki kecelakaan kapal secara menyeluruh. Hal ini bisa mengakibatkan kesimpulan penyidik yang tidak akurat atau tidak lengkap.

Keterbatasan dalam keahlian khusus adalah salah satu isu penting yang dapat mempengaruhi efektivitas Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia. Penyidikan kecelakaan kapal seringkali melibatkan aspek teknis dan operasional yang kompleks, memerlukan pengetahuan khusus tentang navigasi maritim, teknik kapal, hukum maritim, dan dinamika perairan. PPNS Perhubungan Laut, meskipun mungkin memiliki pengetahuan dasar tentang aspek-aspek ini, bisa saja menghadapi keterbatasan dalam menangani kasus yang memerlukan keahlian teknis sangat spesifik. Tanpa keahlian khusus tersebut, penyidikan dapat gagal mengidentifikasi faktor-faktor kunci yang berkontribusi pada kecelakaan.

Kecelakaan kapal sering kali terjadi akibat kombinasi berbagai faktor, seperti kondisi cuaca, kesalahan manusia, kegagalan teknis, dan pelanggaran aturan navigasi. Memahami bagaimana faktor-faktor ini berinteraksi memerlukan keahlian maritim mendalam. Tanpa ini, penyidik mungkin hanya mendapatkan gambaran permukaan dari penyebab kecelakaan tanpa menggali lebih dalam ke akar masalahnya.

Keterbatasan dalam keahlian khusus dapat mengarah pada kesulitan dalam menentukan tanggung jawab secara akurat dalam kecelakaan kapal. Hal ini bisa menyebabkan penyimpangan dalam penegakan hukum dan potensi kesalahan dalam menetapkan tanggung jawab, baik mengabaikan faktor penting atau menyalahkan pihak yang salah.

Hasil penyidikan yang tidak menyeluruh atau kurang akurat dapat mempengaruhi efektivitas rekomendasi keselamatan maritim yang dihasilkan. Hal

ini penting karena rekomendasi tersebut bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan serupa di masa depan. Tanpa analisis yang mendalam dan akurat, upaya-upaya perbaikan keselamatan mungkin tidak tepat sasaran atau kurang efektif.

Untuk mengatasi kelemahan ini, perlu ada mekanisme yang memperkuat independensi PPNS dalam menjalankan penyidikan, sehingga mereka dapat bertindak tanpa tekanan atau pengaruh eksternal. Hal ini bisa melibatkan revisi regulasi untuk memberikan lebih banyak otonomi kepada PPNS dalam penyidikan. Sebagai gantinya, kolaborasi antara PPNS dan polisi harus didasarkan pada kemitraan profesional yang seimbang, di mana setiap pihak dapat memberikan kontribusi berdasarkan keahlian mereka masing-masing. Hal ini memungkinkan pemanfaatan keahlian khusus dalam bidang maritim dan kepolisian secara lebih efektif.

Untuk memastikan bahwa PPNS mampu melakukan penyidikan secara komprehensif dan adil, perlu ada upaya untuk meningkatkan kapasitas dan pelatihan mereka, khususnya dalam hal pengetahuan hukum, teknik penyidikan, dan pemahaman tentang industri maritim. Untuk membangun kepercayaan publik dan menjamin keadilan, proses penyidikan harus transparan. Harus ada saluran komunikasi yang memungkinkan publik memantau dan mengevaluasi proses penyidikan dan hasilnya.

Melalui perbaikan-perbaikan ini, dapat diharapkan bahwa proses penyidikan kecelakaan kapal di Indonesia menjadi lebih adil, objektif, dan akurat, sejalan dengan prinsip-prinsip keadilan dan kebenaran yang menjadi dasar sistem

hukum di Indonesia.

Untuk mengatasi potensi konflik kepentingan dan ketidaknetralan ini, perlu adanya reformasi dalam regulasi yang mengatur kewenangan PPNS, termasuk penguatan independensi dan kapasitas penyidik dalam melaksanakan tugasnya. Hal ini dapat mencakup peningkatan pelatihan, penguatan mekanisme pengawasan yang lebih netral, dan penyediaan saluran pelaporan independen untuk memastikan integritas proses penyidikan. Dengan demikian, penyidikan kecelakaan kapal dapat dilakukan dengan cara yang lebih adil, transparan, dan objektif, sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan.

Selain itu, penting bagi PPNS Perhubungan Laut untuk menerima pelatihan khusus yang lebih intensif dalam aspek maritim, serta bekerja sama dengan ahli teknis dan spesialis maritim dalam penyidikan. Juga dapat dipertimbangkan untuk membentuk tim penyidik yang terdiri dari individu dengan berbagai keahlian, termasuk ahli maritim, untuk memastikan penyidikan yang lebih komprehensif dan mendalam. Pendekatan ini akan membantu meningkatkan kualitas penyidikan dan memastikan bahwa kesimpulan dan rekomendasi yang dihasilkan sejalan dengan realitas kompleks dari kecelakaan maritim.

Dari perspektif keadilan, terdapat beberapa aspek yang dapat ditinjau ulang untuk memastikan bahwa kewenangan PPNS dalam penanganan kecelakaan kapal selaras dengan nilai keadilan:

- 1) Koordinasi dan Pengawasan yang Efektif: Meskipun PPNS berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi, perlu ada mekanisme

yang jelas dan transparan untuk memastikan bahwa pengawasan ini efektif. Hal ini penting untuk mencegah penyalahgunaan wewenang dan memastikan bahwa penyidikan dilakukan dengan adil dan objektif.

- 2) Peningkatan Kapasitas dan Keterampilan Penyidik PPNS: Untuk menguatkan prinsip keadilan, penyidik PPNS harus memiliki pengetahuan hukum yang memadai, keterampilan investigasi yang kompeten, dan sensitivitas terhadap hak asasi manusia. Pelatihan yang memadai dan berkelanjutan harus diberikan untuk memastikan bahwa penyidik PPNS dapat melaksanakan tugasnya dengan adil dan efisien.
- 3) Pengakuan dan Perlindungan Hak Korban dan Terduga Pelaku: Penting untuk memastikan bahwa selama proses penyidikan, hak-hak korban kecelakaan kapal dan terduga pelaku dihormati dan dilindungi. Hal ini termasuk hak untuk mendapatkan informasi, hak untuk mendapatkan representasi hukum, dan perlindungan dari perlakuan diskriminatif atau tidak adil.
- 4) Transparansi dan Akuntabilitas: Untuk memperkuat keadilan, proses penyidikan oleh PPNS harus transparan. Masyarakat harus dapat mengakses informasi mengenai proses penyidikan dan pengambilan keputusan. Selain itu, harus ada mekanisme yang jelas untuk meminta pertanggungjawaban PPNS jika terjadi kesalahan atau penyalahgunaan wewenang.

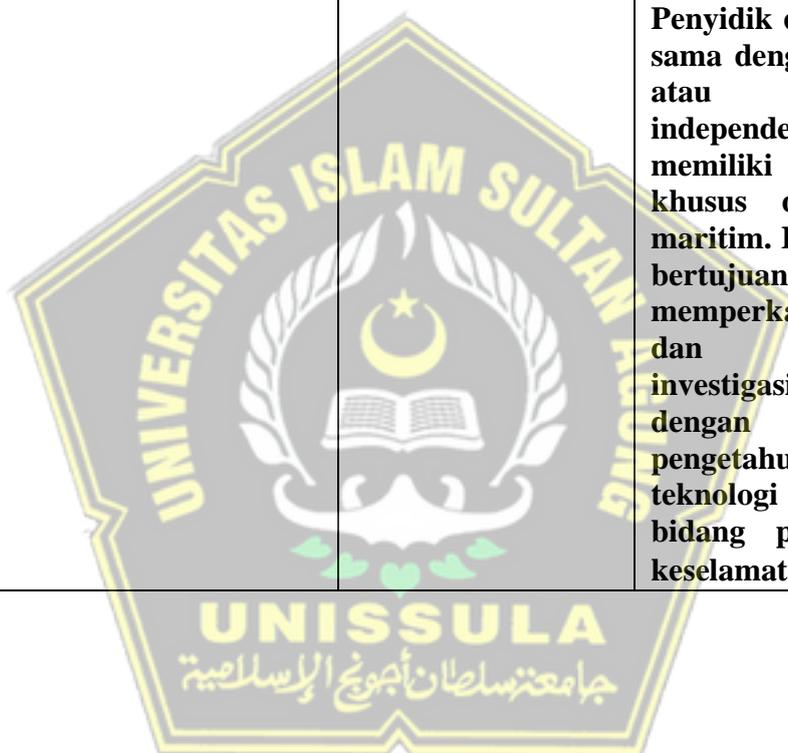
Rekonstruksi regulasi kewenangan PPNS ini bertujuan untuk memastikan bahwa penanganan kecelakaan kapal di Indonesia dilakukan dengan cara yang

adil, transparan, dan bertanggung jawab, sejalan dengan nilai-nilai keadilan yang dijunjung tinggi dalam masyarakat dan sistem hukum Indonesia.

Tabel. 5.1
REKONSTRUKSI REGULASI KEWENANGAN PENYIDIK PEGAWAI
NEGERI SIPIL (PPNS) PERHUBUNGAN LAUT DALAM PENANGANAN
KECELAKAAN KAPAL YANG BERBASIS NILAI KEADILAN
 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

No	Sebelum di rekonstruksi	Kelemahan-Kelemahan	Setelah di Rekonstruksi
1.	<p>Pasal 282 ayat: (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 koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Belum secara tegas mengatur kewenangan PPNS Perhubungan dalam penyidikan tindak pidana bidang pelayaran atau maritim. - Belum memperkuat independensi PPNS dalam penyidikan, - Belum memperjelas perlunya keahlian khusus dalam bidang maritim, - Belum memberi penekanan pada pentingnya kerjasama profesional tanpa mengurangi otoritas dan independensi PPNS. - Penyidikan kecelakaan kapal belum dapat dilakukan dengan lebih adil, objektif, dan 	<p>Pasal 282 ayat: (1) Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang memiliki keahlian khusus dan pengalaman di bidang pelayaran di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini. Penyidik tersebut harus memiliki sertifikasi keahlian maritim yang diakui dan pelatihan khusus dalam penyidikan kecelakaan maritim.</p> <p>(2) Dalam pelaksanaan tugasnya, Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjalankan fungsi penyidikan secara independen dan objektif, dengan koordinasi dan kerjasama yang sinergis dengan penyidik polisi Negara Republik Indonesia dan lembaga</p>

		<p>sesuai dengan standar keahlian yang diperlukan untuk menangani kasus maritim yang kompleks.</p>	<p>terkait lainnya untuk memastikan penyidikan yang komprehensif. Koordinasi tersebut tidak mengurangi independensi dan otoritas profesional PPNS dalam pengambilan keputusan dan analisis penyidikan.</p> <p>(3) Untuk mendukung penyidikan yang efektif, Penyidik dapat bekerja sama dengan ahli teknis atau lembaga independen yang memiliki keahlian khusus dalam bidang maritim. Kerjasama ini bertujuan untuk memperkaya analisis dan memperdalam investigasi kecelakaan, dengan memanfaatkan pengetahuan dan teknologi terkini dalam bidang pelayaran dan keselamatan maritim.</p>
--	--	--	---



BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dari hasil pembahasan sebelumnya, maka penulis menarik kesimpulan, bahwa:

1. Regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia, seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, belum sepenuhnya berbasis nilai keadilan karena beberapa alasan kunci. Pertama, struktur koordinasi dan pengawasan PPNS oleh penyidik polisi, sebagaimana ditetapkan dalam regulasi, berpotensi menimbulkan konflik kepentingan dan ketidaknetralan, yang mengancam independensi dan objektivitas penyidikan. Kedua, penyidik polisi menghadapi keterbatasan dalam keahlian khusus yang diperlukan untuk menyelidiki kecelakaan maritim secara mendalam, mengingat kompleksitas teknis dan operasional yang sering terkait dengan insiden maritim. Kedua faktor ini, yakni ketiadaan independensi penuh dalam penyidikan dan keterbatasan keahlian khusus, berkontribusi terhadap kekurangan dalam menerapkan nilai-nilai keadilan dalam penanganan kecelakaan kapal oleh penyidik polisi.
2. Regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal saat ini, menunjukkan beberapa kelemahan yaitu Pertama, kelemahan pada substansi hukum yang mengatur

PPNS Perhubungan Laut dalam menjalankan tugasnya berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi, yang dapat menimbulkan masalah dalam hal independensi penyidikan, serta tidak menegaskan standar kualifikasi keahlian khusus kemaritiman yang harus dimiliki oleh penyidik. Kedua, kelemahan pada struktur hukum pada koordinasi dan pengawasan, dimana PPNS harus berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi, yang berpotensi menimbulkan konflik kepentingan dan mengurangi independensi dan objektivitas penyidikan. Ketiga, kelemahan pada budaya hukum yaitu kurangnya kesadaran dan pemahaman mendalam tentang hukum dan prosedur maritim, baik di kalangan penyidik maupun masyarakat umum, termasuk pemahaman tentang peraturan keselamatan kapal, standar operasional, dan tanggung jawab hukum dalam kasus kecelakaan Kapal.

3. Rekonstruksi regulasi kewenangan PPNS Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal untuk berbasis nilai keadilan yaitu perlu ada keseimbangan dan kesamaan kewenangan antara PPNS dan penyidik Polri dalam penanganan kasus kecelakaan kapal, terutama peningkatan peran PPNS yang sesuai kualifikasi keahlian khusus bidang kemaritiman. Oleh karena itu, perlu adanya rekonstruksi Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran agar berbasis nilai keadilan dan proses penyidikan kecelakaan kapal di Indonesia menjadi lebih adil, objektif, dan akurat, sejalan dengan prinsip-prinsip keadilan dan kebenaran yang menjadi dasar sistem hukum di Indonesia.

B. Saran

Sesuai dengan kesimpulan di atas, maka penulis menyampaikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pemerintah dan DPR melakukan merevisi dan memperbarui regulasi yang mengatur kewenangan PPNS Perhubungan Laut, khususnya Pasal 282 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan fokus pada peningkatan independensi penyidik dan penguatan keahlian khusus dalam bidang maritim. Pemerintah juga perlu memastikan bahwa proses penyidikan kecelakaan kapal berlangsung dengan transparansi dan akuntabilitas yang lebih tinggi, serta mendorong keterlibatan ahli teknis independen untuk mendukung investigasi.
2. Penyidik disarankan untuk terus mengembangkan pengetahuan dan keterampilan mereka dalam bidang maritim, termasuk mengikuti pelatihan dan sertifikasi yang relevan. Mereka juga harus berupaya untuk menjaga independensi dan objektivitas dalam penyidikan, serta bekerja sama dengan berbagai pihak, termasuk ahli teknis dan lembaga hukum, untuk memastikan investigasi yang komprehensif dan adil. Dan lembaga terkait, termasuk lembaga hukum dan organisasi maritim, harus mendukung usaha penyidikan dengan menyediakan sumber daya, keahlian, dan informasi yang diperlukan. Mereka juga harus terlibat dalam proses pembahasan dan revisi regulasi terkait untuk memastikan bahwa aspek keadilan dan keahlian teknis tercakup dengan baik.

3. Masyarakat disarankan untuk aktif mengikuti perkembangan dalam regulasi dan praktik penyidikan kecelakaan kapal, serta menyuarakan pendapat dan kekhawatiran mereka terkait keadilan dan keefektifan proses penyidikan. Partisipasi masyarakat yang aktif dapat membantu memastikan transparansi dan akuntabilitas dalam proses penyidikan, serta mendorong perbaikan berkelanjutan dalam sistem penanganan kecelakaan kapal.

C. Implikasi Kajian Disertasi

Rekonstruksi regulasi kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan Laut dalam penanganan kecelakaan kapal yang berbasis nilai keadilan dapat memiliki implikasi signifikan dalam beberapa aspek:

1. Peningkatan Kepercayaan Publik

Rekonstruksi regulasi yang berfokus pada keadilan dan transparansi dapat meningkatkan kepercayaan publik terhadap proses penyidikan kecelakaan kapal. Ketika masyarakat percaya bahwa penyidikan dilakukan secara adil, independen, dan objektif, hal ini tidak hanya meningkatkan legitimasi PPNS dan lembaga terkait, tetapi juga memperkuat kepercayaan pada sistem hukum secara keseluruhan. Kepercayaan ini penting untuk mendukung kerjasama masyarakat dalam penyidikan dan pencegahan kecelakaanmaritim di masa depan.

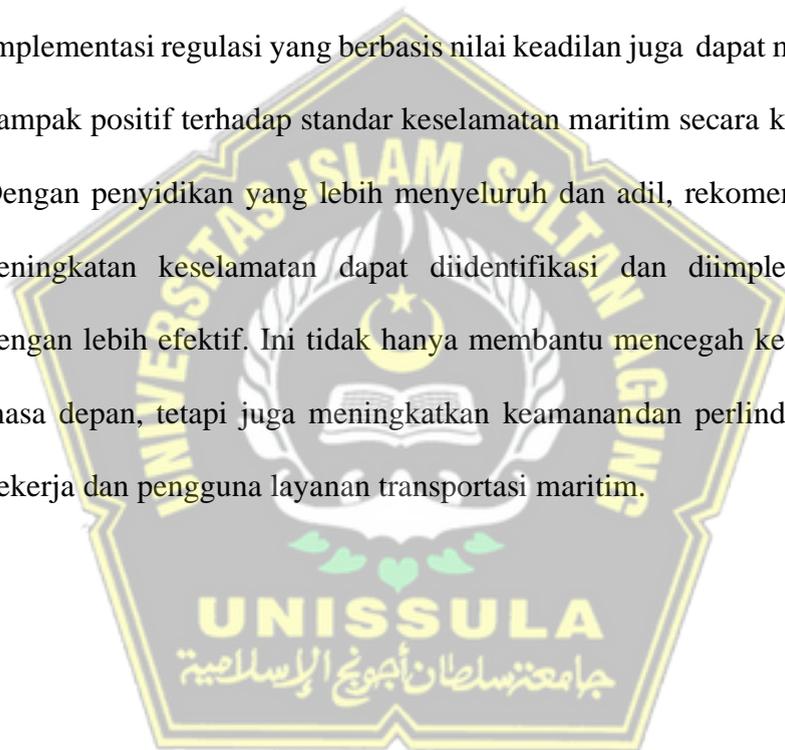
2. Efektivitas Penegakan Hukum

Dengan meningkatkan independensi dan keahlian khusus PPNS, rekonstruksi regulasi dapat meningkatkan efektivitas penegakan hukum

dalam kasus kecelakaan kapal. Penyidik yang dilengkapi dengan keahlian yang memadai dan kebebasan untuk bertindak secara objektif lebih mungkin untuk mengidentifikasi penyebab sebenarnya dari kecelakaan dan mengambil langkah-langkah yang tepat untuk menghindari kejadian serupa di masa depan. Hal ini juga membantu dalam penegakan hukum yang lebih akurat dan pemberian sanksi yang sesuai.

3. Peningkatan Standar Keselamatan Maritim

Implementasi regulasi yang berbasis nilai keadilan juga dapat memberikan dampak positif terhadap standar keselamatan maritim secara keseluruhan. Dengan penyidikan yang lebih menyeluruh dan adil, rekomendasi untuk peningkatan keselamatan dapat diidentifikasi dan diimplementasikan dengan lebih efektif. Ini tidak hanya membantu mencegah kecelakaan di masa depan, tetapi juga meningkatkan keamanan dan perlindungan bagi pekerja dan pengguna layanan transportasi maritim.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014.
- Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence)*, Kencana Prenada Group, Jakarta, 2012.
- Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, Pradya Paramita, Jakarta, 2013.
- Adami Chazawi, *Hukum Pidana Materil dan Formil Korupsi di Indonesia*, Bayumedia Publishing, Malang, 2015.
- Aditya, Bimo. *Sejarah Pelayaran Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama: Jakarta, 2018.
- Alfitra, *Hukum Pembuktian Dalam Beracara Pidana, Perdata, dan Korupsi di Indonesia*, Raih Asha Sukes, Jakarta, 2018.
- Aminudin, Muhammad. *Pengawasan Perhubungan Laut oleh PPNS*, Ghalia Indonesia: Bogor, 2015.
- Aminudin, Muhammad. *Penyidikan Tindak Pidana Perhubungan Laut*, Andi Offset: Yogyakarta, 2016.
- Amir Ilyas, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Mahakarya Rangkeng Offset, Yogyakarta, 2012.
- Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Citra Umbara, Bandung, 2018.
- Asikin Zainal, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta, 2012.
- Bagong Suyanto dan Sutinah, *Metode Penelitian Sosial*. Berbagai Pendekatan Alternatif. Kencana, Jakarta, 2015.
- Basuki, Teguh. *Undang-Undang Pelayaran Indonesia: Tinjauan dan Analisis*, Andi Offset: Yogyakarta, 2019.
- Bernard Arief Sidharta, *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah Penelitian Tentang Fundasi Kefilsafatan dan Sifat Keilmuan Ilmu Hukum Sebagai Landasan Pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*, CV. Mandar Maju, Bandung, 2010.

- Cahyadi, Wira. *Regulasi Pelayaran di Indonesia: Evolusi dan Implementasi*, Erlangga: Jakarta, 2017.
- CST Kansil, Christine, S.T Kansil, Engelian R, Palandeng dan Godlieb N Mamahit, *Kamus Istilah Hukum*, Kencana, Jakarta, 2009.
- Darmono, Bayu. *Kebijakan dan Hukum Pelayaran di Indonesia*, Pustaka Pelajar: Yogyakarta, 2016.
- Dijan Widijowati, *Hukum Dagang*, Andi Offset, Yogyakarta, 2012.
- Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2014.
- Dominikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, 2010.
- Eko, Prasetyo. *Ketentuan Pelayaran di Indonesia*, Refika Aditama: Bandung, 2020.
- Esmi Warassih, *Penelitian Socio Legal*, Makalah Workshop Pemutakhiran Metodologi Hukum, Bandung, 2006.
- H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 2013.
- Hartanto, Agus. *Penyidik PPNS dan Wewenangnya*, Penerbit Buku Kompas: Jakarta, 2018.
- Hartanto, Agus. *Tugas dan Wewenang PPNS Perhubungan Laut*, Rajawali Pers: Jakarta, 2017.
- Hartono, *Penyidikan dan Penegakan Hukum Pidana melalui Pendekatan Hukum Progresif*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012.
- Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2010.
- I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*, Kencana, Jakarta, 2018.
- I Made Widnyana, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Fikahati Aneska, Jakarta, 2010.
- Ibrahim Johnny. *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Malang, 2018.
- Indrawan, Fajar. *Kebijakan Keselamatan Pelayaran*, Erlangga: Jakarta, 2014.

- Irawan, Putra. *UU Pelayaran: Dari Masa ke Masa*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2015.
- Ismu Gunadi dan Jonaedi Efendi, *Cepat dan Mudah Memahami Hukum Pidana*, Kencana Prenada Media, Jakarta, 2014.
- Kaelan, *Filsafat Pancasila Pandangan Hidup Bangsa Indonesia*. Paradigma, Yogyakarta, 2012.
- Kamal Hidjaz. *Efektivitas Penyelenggaraan Kewenangan Dalam Sistem Pemerintahan Daerah Di Indonesia*. Pustaka Refleksi. Makasar. 2010.
- Kudzaifah Dimiyati, *Teorisasi Hukum, Studi Tentang Perkembangan Pemikiran Hukum Di Indonesia 1945-1990*, Muhamadiyah University Press, Surakarta, 2015.
- Kurniawan, Rizky. *Regulasi Maritim Indonesia*, Salemba Empat: Jakarta, 2018.
- Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum Dalam Perspektif Ilmu Sosial*, "The Legal System: A Sosial Science Perspektive", Nusa Media, Bandung, 2009.
- Lestari, Dewi. *Dinamika Regulasi Pelayaran di Indonesia*, Penerbit Buku Deepublish: Yogyakarta, 2017.
- Lexi J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2007.
- Mahendra, Bima. *UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008: Kajian dan Implementasi*, Penerbit Buku Kompas: Jakarta, 2014.
- Malik, Hasan. *Penyidikan PPNS di Bidang Kelautan dan Perikanan*, Kencana: Jakarta, 2018.
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2012.
- Mughni, *Pendidikan Kewarganegaraan Demokrasi, Hak Asasi Manusia, Civil Sociality, dan Multikultural*. Malang: Pusat Studi Agama, Politik, 2017.
- Munir Fuady, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Kencana, Jakarta, 2017.
- Nico Ngani, I Nyoman Budi Jaya dan Hasan Madani, *Mengenal Hukum Acara Pidana, Bagian Umum dan Penyidikan*, Liberty, Yogyakarta, 2010.
- Nunung Mahmudah, *Illegal Fishing Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2015.

- Nuridin, Alex. *Hukum dan Keselamatan di Laut*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2017.
- Nurmayani, *Hukum Administrasi Daerah*. Universitas Lampung Bandarlampung. 2009.
- Oloan Sitorus dan Darwinsyah Minin, *Membangun Teori Hukum Indonesia*, Virgo, Medan, 2010.
- Otje Salman dan anton F Susanto, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpul dan Membuka Kembali*, Refika Aditama Press, Jakarta, 2014.
- Prasetyo, Budi. *Hukum Pelayaran dan Penegakannya di Indonesia*, Rajawali Pers: Jakarta, 2017.
- Prasetyo, Budi. *Kecelakaan Kapal: Tinjauan Hukum dan Penanganannya*, Refika Aditama: Bandung, 2020.
- Putra, I Wayan. *Peraturan dan Penegakan Hukum di Laut*, Erlangga: Jakarta, 2015.
- R. Subekti, R. Tijtosubidio, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, Pradya Paramita, Jakarta, 1997.
- Raharjo, Teguh. *Peran Masyarakat dalam Menjaga Kelautan*, Bumi Aksara: Jakarta, 2016.
- Rahayu, Sri. *PPNS dalam Sistem Penegakan Hukum di Indonesia*, Ghalia Indonesia: Bogor, 2020.
- Riduan Syahrani, *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, 2009.
- Ridwan HR. *Hukum Administrasi Negara*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta 2013.
- Rukiyati dkk, et al. *Pendidikan Pancasila*. Yogyakarta: UNY Press, 2013.
- Saragih, S, *Teori Hukum dalam Perspektif Metode dan Penelitian Hukum*, Prenada Media, Jakarta, 2013.
- Sari, Dewi. *Navigasi Hukum Pelayaran Indonesia*, Alfabeta: Bandung, 2019.
- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2016.
- Satjipto Rahardjo, *Pancasila: Nilai-nilai untuk Keadilan Sosial*, LaksBang PRESSindo, Jakarta, 2012.

- Satjipto Rahardjo, *Penegakan hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2009.
- Soepomo, *Pancasila dan Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2017.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif suatu Tinjauan Singkat*, Radja Grafindo Persada, Jakarta, 2013.
- Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Sudarsono, Rini. *Tindak Pidana di Bidang Pelayaran*, Pustaka Sinar Harapan: Jakarta, 2019.
- Sudarto. *Hukum Pidana dan Perkembangannya*. Alumni, Bandung, 2014.
- Sulasmana, *Dasar Negara Pancasila*, PT Kansius, Yogyakarta, 2015.
- Sulistyo-Basuki, *Metode Penelitian*, Penaku, Jakarta, 2010.
- Suraya, *Pancasila Dan Ketahanan Jati Diri Bangsa*. PT Refika Aditama, Bandung, 2015.
- Suryadi, Kurnia. *Kejahatan Pelayaran dan Pencegahannya*, Salemba Empat: Jakarta, 2017.
- Suryadi, Kurnia. *Regulasi Penanganan Kecelakaan Kapal di Indonesia*, Pustaka Pelajar: Yogyakarta, 2018.
- Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012.
- Theo Huijbers, *Filsafat Hukum*, Kanisius, Yogyakarta, 2011.
- W. Friedman, *Teori dan Filsafat Hukum, Telaah Kritis atas Teori-teori Hukum (susunan I)*, diterjemahkan dari buku aslinya “*Legal Theory*” oleh Mohamad Arifin, Rajawali, Jakarta, 2010.
- Wahyuni, Siti. *Peranan PPNS dalam Penanganan Tindak Pidana*, PT Gramedia Widiasarana Indonesia: Jakarta, 2014.
- Wibowo, Anton. *PPNS dalam Perhubungan Laut: Sebuah Analisis*, Andi Offset: Yogyakarta, 2019.
- Widjaja, *Penerapan Nilai-Nilai Pancasila & Hak Asasi Manusia*, Jakatra: Rineka Cipta, 2010.

Wirjono Projodikoro, *Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Pelayaran Darat*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.

Yudhistira, Bambang. *Masyarakat dan Pelestarian Laut*, Penerbit Buku Kompas: Jakarta, 2020.

Yudi Latif, *Pancasila dan Keadilan Sosial: Sebuah Telaah Filosofis*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2013.

Yudistira, Bambang. *Hukum Perhubungan Laut Indonesia*, Penerbit Buku Deepublish: Yogyakarta, 2016.

Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Jakarta, Rajawali Pers, 2015.

Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013.

Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014.

Zulkarnain, Rizal. *Tindak Pidana Maritim dan Penanganannya*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2018.

B. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

C. Jurnal, Artikel, Makalah

Damanhuri, dkk. *Implementasi Nilai-Nilai Pancasila Sebagai Upaya Pembangunan Karakter Bangsa (Studi Kasus di Kampung Pancasila Desa Tanjung Sari Kecamatan Pabuaran Kabupaten Serang)*. Untirta Civic Education Journal, 1(2), Desember 2016.

Jawade Hafidzh, *Reformasi Kebijakan Hukum Birokrasi Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Korupsi di Indonesia*, Disertasi, Semarang, 2014.

Siti Maimana, “Peranan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perpajakan dan Penyidik POLRI dalam Penanganan Tindak Pidana Perpajakan”, *USU Law Journal*, Vol 1 No. 2, November 2013, hlm. 58, <http://repositori.usu.ac.id/handle/123456789/36589>

Surat Keputusan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia. Nomor: SKEP-068/KALAKHAR/BAKORKAMLA/XI/2010.

D. Internet

<http://lautindonesia.com/transportasi-laut-urat-nadi-pembangunan-negarakepulauan>, diakses tanggal 21 Maret 2023.

<http://repositori.usu.ac.id/bitstream/123456789/38405/3/Chapter%20II.pdf>, diakses pada tanggal 29 Februari 2023.

