

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Wilayah perairan merupakan bagian yang sangat penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sejak disahkannya Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (*United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS)) pada tahun 1982, Indonesia secara resmi diakui dunia sebagai *Archipelagic State* atau negara kepulauan. Jauh sebelum diakui dunia, tepatnya pada 13 Desember 1957, Indonesia telah mendeklarasikan bahwa Pemerintah Indonesia memiliki kedaulatan mutlak atas seluruh perairan yang terletak dalam garis-garis pangkal yang ditarik di antara pulau-pulau terluar wilayah Indonesia melalui Deklarasi Djuanda. Deklarasi tersebut tentu berimplikasi pada segala aktifitas yang berlangsung di atas perairan yang diklaim oleh Indonesia (Buthcher, 2017)¹. Selain untuk tujuan melindungi kedaulatan Indonesia sebagai sebuah negara merdeka, Deklarasi Djuanda juga bermaksud untuk memastikan segala bentuk sumber daya alam dan potensi ekonomi yang ada di laut Indonesia dapat sepenuhnya dikelola secara sah oleh negara.

Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Indonesia memiliki 17.499 pulau dengan luas total wilayah Indonesia sekitar

¹A. Wibawa, M.R. Iswardhana, H.C. Chotimah, *Pola Interaksi Antar-lembaga dan Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia: Bakamla RI". Jurnal Birokrasi & Pemerintahan Daerah 2021, Vol.3, No. 3, November 2021, hlm. 198.

7,81 juta km². Dari total luas wilayah tersebut, 3,25 juta km² adalah lautan dan 2,55 juta km² adalah Zona Ekonomi Eksklusif. Hanya sekitar 2,01 juta km² yang berupa daratan (Dirjen Pengelolaan Laut, 2020). Dengan kondisi seperti ini, potensi sumberdaya alam yang ada di laut Indonesia bisa dipastikan begitu besar. Mulai dari sumberdaya mineral, pariwisata sampai perikanan. Selain itu, letak geografis Indonesia yang diapit oleh dua benua dan dua samudera juga amat vital sebagai salah satu jalur transportasi dan perdagangan internasional. Potensi-potensi tersebut pula yang mendorong Presiden Joko Widodo berambisi untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sejak periode pertama kepemimpinannya. Sebuah ambisi besar yang sebenarnya sudah mulai digaungkan sejak pemerintahan BJ. Habibie.

Negara kepulauan Indonesia memiliki kekayaan alam yang berlimpah, di darat, laut maupun udara, yang dapat digunakan bagi kesejahteraan masyarakat, bangsa dan negara. Dengan kondisi geografis demikian, jaringan transportasi melalui laut dengan sendirinya harus mampu menjangkau seluas mungkin wilayah nusantara, sampai ke daerah-daerah kecil sekalipun. Bukan sekadar untuk menyediakan fasilitas lingkungan bagi penduduk yang ingin bepergian dari satu tempat ke tempat lain atau menyalurkan barang-barang kebutuhan pokok, namun juga merupakan tali penyikat yang menyatukan seluruh wilayah nusantara dari berbagai aspek.

Keselamatan jiwa di laut sangat diutamakan dalam pelayaran. Hal ini dapat

dilihat dari begitu besar perhatian negara–negara dunia maritim untuk secara bersama–sama mengadakan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (*Safety Of Life At Sea*) pada tahun 1974 yang kemudian dikenal sebagai SOLAS 1974, di London–Inggris. Konvensi ini menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi kapal–kapal atau perusahaan pelayaran dalam menjaga serta melindungi jiwa para pelaut yang bekerja di kapal.

Perusahaan pelayaran atau perkapalan pada umumnya didirikan untuk tujuan komersial, yaitu mengambil keuntungan dari para pengguna jasa. Adapun tujuan pelayaran sebuah kapal itu sendiri adalah untuk melakukan perjalanan laut (berlayar) dari satu tempat ke tempat lain dengan keadaan aman dan selamat. Oleh karena itu, mengoperasikan kapal secara aman dan mengurangi resiko kecelakaan kerja di atas kapal sangat diperlukan. Menjaga keselamatan dalam menjalankan kapal diperlukan sistem manajemen keselamatan yang merupakan suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keselamatan, dalam pelayaran maupun keselamatan kerja, juga merupakan salah satu aspek perlindungan tenaga kerja yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003. Undang-undang tersebut mengatur hak – hak yang meliputi; Hak memperoleh perlakuan yang sama tanpa diskriminasi, hak mendapat pelatihan kerja dan hak memperoleh jaminan keselamatan. Dengan keselamatan maka para pihak diharapkan dapat melakukan pekerjaan dengan aman dan nyaman.

Berbagai perkembangan di bidang pelayaran beberapa tahun terakhir, telah menunjukkan bahwa selain berpedoman pada *International Safety Management (ISM Code)* dan berbagai ketentuan teknis pelaksanaannya, auditor *International Safety Management (ISM Code)* juga wajib memiliki kompetensi yang memadai dan senantiasa beradaptasi dengan berbagai perkembangan regulasi terbaru. Revalidasi Auditor *International Safety Management (ISM Code)* merupakan salah satu upaya Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk meningkatkan kompetensi para Auditor *International Safety Management (ISM Code)* sekaligus menjawab beragam tantangan yang ada. Sebagaimana diketahui, bahwa seluruh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang telah dikukuhkan secara resmi sebagai Auditor *International Safety Management (ISM Code)* wajib mengikuti revalidasi setiap 5 (lima) tahun setelah pengukuhan terakhir, Revalidasi Auditor *International Safety Management (ISM Code)* sendiri bertujuan memperbarui dan meningkatkan pengetahuan, pemahaman dan kemampuan teknis seorang auditor *International Safety Management (ISM Code)* dalam melaksanakan audit manajemen keselamatan pengoperasian kapal sekaligus menetapkan kembali legalitas jabatan auditor *International Safety Management (ISM Code)* kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang telah memenuhi kompetensi dan kualifikasi untuk melaksanakan audit manajemen keselamatan pengoperasian kapal berbendera indonesia.

Latar belakang dibuatnya *International Safety Management (ISM Code)* merupakan akibat banyak terjadinya kecelakaan dan pencemaran dari kapal yang umumnya terjadi dikarenakan pengaturan manajemen perusahaan dan kapal yang belum di implementasikan dengan baik. Aturan dan regulasi yang ada seperti *Maritime Pollution (MARPOL)*, *Safety Of Life At Sea (SOLAS)*, *Load Line Conventions*, dan aturan klasifikasi kapal lebih mengutamakan mengatur masalah teknis. Beberapa temuan menunjukkan bahwa sebagian besar ketidaksesuaian yang terjadi akibat *human error*, dimana ketidaksesuaian tersebut dapat dikendalikan dengan menerapkan sistem manajemen keselamatan yang baik. Penyelenggaraan angkutan laut yang aman, lancar, nyaman, teratur, dan efisien sangat bergantung pada kondisi kapal yang telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal. Salah satu aspek kelaiklautan kapal yang harus menjadi perhatian regulator keselamatan pelayaran di Indonesia, yaitu manajemen keselamatan kapal.

Pelayaran merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keamanan dan keselamatannya. Ia merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang No.66 Tahun 2024 menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.² Adanya peningkatan kesadaran masyarakat membantu aparat penegak hukum untuk mengungkap berbagai tindak pidana tersebut, harus mendapatkan apresiasi dalam rangka menegakan supremasi

² Prihartono, Bambang. Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia, 2015.

hukum, sebagaimana diungkapkan oleh Ali Mansyur, bahwa dalam suatu negara hukum, supremasi hukum seharusnya memperoleh tempat yang semestinya, fungsi hukum dalam arti materiil yang berusaha memberikan perlindungan kepada masyarakat dengan memperlakukan tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan dan memberikan kedudukan Hukum bagi setiap orang.³

Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian nasional dan daerah sebagaimana amanat dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Perlu diketahui juga kontribusi transportasi laut menjadi semakin penting karena nilai biaya yang dikeluarkan adalah paling kecil bila dibandingkan dengan biaya transportasi darat dan udara. Tuntutan pemenuhan alat transportasi tidak hanya pada tersediannya model transportasi yang murah dan cepat tetapi yang terpenting adalah kesadaran terhadap keselamatan harta benda, badan dan nyawa, selain itu juga menuntut tersediannya alat transportasi yang aman, nyaman dan lancar. Berkaitan dengan hal tersebut, maka pemerintah selain menyediakan segala sarana dan prasarana fisik pendukung, juga mengeluarkan berbagai peraturan untuk lebih mendukung dan menjamin terciptanya kondisi transportasi yang diharapkan oleh masyarakat.

³ Ali Mansyur, *Aneka Persoalan Hukum (Masalah Perjanjian, Konsumen dan Pembaharuan Hukum)*, Penerbit Unisula bekerjasama dengan Penerbit Teras, Semarang, 2010, hlm. 148.

Pelayaran merupakan salah satu sistem transportasi nasional yang memiliki arti penting dan strategis sebagai penghubung dan penjangkau seluruh wilayah kedaulatan negara Indonesia yang potensi dan perannya bermanfaat bagi masyarakat, baik nasional maupun internasional. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran diharapkan dapat untuk mengontrol dan mengawasi semua jenis kegiatan di perairan Indonesia. Kegiatan pelayaran pada umumnya adalah mengangkut barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain atau dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran bahan-bahan pencemar yang berasal dari kapal.⁴

Upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam bidang transportasi laut antara lain merehabilitasi dan meningkatkan kapasitas infrastruktur yang ada, seperti pengadaan kapal pengangkut manusia dan kapal pengangkut barang, perbaikan pelabuhan-pelabuhan laut yang ada di Indonesia, terminal peti kemas dan dermaga-dermaga. Hal itu bertujuan untuk lebih memperlancar lintas laut antar pulau, meningkatkan perdagangan didalam negara maupun negara Internasional. Dalam negara kepulauan termasuk Indonesia, transportasi laut merupakan salah satu cara untuk menyalurkan kebutuhan dari kebutuhan utama sampai dengan kebutuhan pelengkap atau penunjang. Tidak bisa dipungkiri bahwa sarana dan prasarana transportasi laut di Negara kepulauan seperti Indonesia telah menjadi

⁴ Pujiati, "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Pelayaran (*Criminal Liability Of Corporate Crime Of Shipping*), Jurnal IUS, Vol IV, Nomor 1, April, Kajian Hukum dan Keadilan, 2016, hlm. 2.

pendukung utama dalam pergerakan penyeluran barang dalam jumlah besar dengan menggunakan kapal laut. Dari segi ekonomi dan bisnis penggunaan sarana transportasi dengan kapal laut lebih efektif dan besar manfaatnya, sehingga dengan adanya sarana prasarana transportasi laut seperti kapal laut berguna untuk pemindahan barang-barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lainnya, diharapkan akan dapat diikuti oleh aktifitas ekonomi masyarakat yang berdampak baik dan positif dalam peningkatan ekonomi di wilayah-wilayah Indonesia.⁵

Aturan mengenai pelayaran di Indonesia selain diatur dengan Undang- Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, lebih lanjut juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran dan masih banyak undang-undang dan peraturan-peraturan lainnya yang mengatur segala hal ikhwal yang berkaitan dengan lalu lintas lewat laut, pengangkutan barang dan atau orang melalui laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana tranportasi laut termasuk aspek keselamatan serta penegakan hukumnya.⁶

Pasal 117 huruf (a) Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran menyatakan keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaik lautan kapal dan kenavigasian. Di

⁵ Vicky Hanggara Alexandro, "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut", Jurnal Hukum Adigama, Universitas Tarumanagara, 2017, hlm. 4.

⁶ Hari Utomo, "*Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal*", Jurnal Legislasi Indonesia, Vol. 14 No. 01 - Maret, 2017, hlm. 57.

dalam ayat (2) dijelaskan lebih rinci mengenai kategori Kelaikkapal dijelaskan yang dimaksud pada ayat (1) huruf (a) wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:

- a. keselamatan dan keamanan kapal;
- b. perhatian utama pencemaran dari kapal;
- c. pengendalian kapal;
- d. batas pemuat kapal dan pemuatan;
- e. kesejahteraan anak buah kapal dan kesehatan penumpang;
- f. status hukum kapal;
- g. pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal dan;
- h. pengaturan keamanan kapal.

Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, menyatakan memenuhi semua standar persyaratan kelaikan kapal atas perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Pasal 122 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran berbunyi sebagai berikut: Setiap pengendalian kapal dan pelabuhan harus memenuhi standar persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan kelautan. Sampai pada ancaman sanksi yang ada terdapat pada Pasal 303 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran.

Di samping ketertiban pelayanan dan pengoperasian sarana dan prasana relatif masih rendah, juga banyak faktor turut melingkupinya, seperti lemahnya kepedulian (awareness) dari pemilik kapal dan perusahaan dalam

menerapkan sistem keselamatan yang serta implementatif di lapangan, kelaiklautan kapal yang lebih berorientasi pada sertifikasi yang notabene tidak didukung dengan pemeriksaan yang seksama, juga pengawasan yang dilaksanakan oleh pemerintah terhadap pelaksanaan (*drilling*) dari persyaratan-persyaratan keselamatan pelayaran tidak konsisten. Kondisi tersebut juga diperburuk lagi dengan tingkat keamanan di pelabuhan, di kapal, dan di laut yang seharusnya sesuai ketentuan internasional, yakni dengan penerapan *Internasional Ship and port Facility Security Code (ISPS Code)*, namun dalam kenyataannya belum sepenuhnya terwujud.

Laporan-laporan kecelakaan pelayaran pada umumnya didominasi oleh permasalahan teknis (terbalik dan tabrakan) akibat aktivitas operasi yang tidak *reliable*. Di kapal-kapal itu alat-alat keselamatan tidak dipelihara sehingga tiga dari empat alat keselamatan tidak berfungsi, terutama pada pelayaran penumpang dan penyeberangan. Suatu kasus kecelakaan kapal, baik yang terkait langsung maupun tidak langsung diberikan porsi pertanggungjawaban masing-masing, tetapi yang pasti aturan ini tegas memberikan sanksi secara administratif maupun sanksi pidana terhadap pihak-pihak yang terbukti melanggar hal-hal yang dipersyaratkan.

Terhadap kecelakaan kapal niaga, maka pihak-pihak yang terkait harus bertanggungjawab terutama syahbandar, nakhoda atau perusahaan pelayaran:

1. Syahbandar. Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran Syahbandar karena persoalan terbesar terjadinya kecelakaan pelayaran

diawali dari diabaikannya prosedur atau dengan kata lain Syahbandar tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya;

2. Nakhoda Kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya secara profesional. Dia dituntut untuk mengetahui dan memahami semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Di samping itu, Nakhoda harus paham benar mengenai jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal;
3. Perusahaan Pelayaran. Kecakapan seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, akan menghadapi resiko kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada, sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ketat atas sebuah kapal dalam pelayaran. Pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam *International Safety Management Code* (ISM Code) yaitu merupakan aturan standar internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/ pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusiadan

perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/ cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka *International Maritime Organisation* (IMO) mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan *International Safety Management Code* (ISM Code) yang juga dikonsolidasikan dalam *Safety Of Life At Sea* (SOLAS *Convention*). ISM Code mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan baik Perusahaan Pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya. Untuk Perusahaan Pelayaran, harus ditunjuk seorang setingkat Manajer yang disebut DPA (*Designated Person Ashore*/Orang yang ditunjuk di darat). Ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan dari Perusahaan Pelayaran tersebut. Manajer penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada Pimpinan tertinggi (Direktur Utama/Pemilik Kapal) dari Perusahaan Pelayaran tersebut.⁷

Mengenai pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran (“UU Pelayaran”). Dalam Pasal 248 UU Pelayaran diatur mengenai kewajiban nakhoda melaporkan kecelakaan kapal: Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada:

⁷ Hari Utomo, op.cit., hlm. 76.

1. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau
2. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Hal yang wajib dilaporkan oleh nakhoda kapal adalah kecelakaan kapalnya atau kapal lain. Yang dimaksud kecelakaan kapal, diatur dalam Pasal 245 UU Pelayaran : Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

1. kapal tenggelam;
2. kapal terbakar;
3. kapal tubrukan; dan
4. kapal kandas.

Pasal 56 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dalam hal terdapat dampak yang ditimbulkan Kecelakaan Kapal mengakibatkan kerugian laut, pencemaran lingkungan maritim, dan kerugian laut lainnya, penanganannya dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selain faktor cuaca tersebut, faktor teknis yang dimulai dari pengadaan kapal, kemampuan muatan kapal, dan pengoperasian kapal oleh seluruh awak kapal juga sangat mempengaruhi keselamatan dan keamanan

perjalanan kapal laut, dan faktor teknis juga dapat berpengaruh besar terhadap terjadinya suatu kecelakaan.

Menurut konsep dasar keselamatan pelayaran, kapal yang hendak berlayar harus berada dalam keadaan laik laut (*seaworthiness*). Artinya, kapal layak untuk menghadapi berbagai resiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran. Kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK)-nya. Kelaikan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Nakhoda dan ABK harus berpengalaman dan bersertifikat. Perlengkapan, store dan bunker, serta alat-alat keamanan memadai dan memenuhi syarat. Sebagian besar kapal yang beroperasi di perairan Indonesia adalah kapal-kapal tua dengan umur di atas 8,5 tahun. Kapal-kapal tersebut itu pada umumnya dikelola oleh sumber daya manusia yang kualitas profesionalismenya rendah.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia atau sebagai benua maritim terbesar di dunia, Indonesia belum memiliki Mahkamah Maritim atau *Admiralty Court* seperti di negara-negara lain. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya dapat memberikan penindakan disiplin. Penindakan inipun hanya terbatas kepada nahkoda. Akibatnya, saat terjadi kecelakaan, hakim dan jaksa yang menangani perkara tersebut tidak terlalu memahami masalah yang menjadi penyebabnya. Keberadaan Mahkamah Pelayaran di Indonesia tidak terlepas dari peran Pemerintah Hindia Belanda semasa masih

berkuasa di Indonesia. Mahkamah Pelayaran pertama kalinya dibentuk berdasarkan *Ordonnantie op den Raad voor de Scheepvaart*. Kedudukan Mahkamah pada masa Hindia Belanda ada dalam lingkungan *Departemen van Marine*. Mengingat Mahkamah Pelayaran hingga saat ini hanya satu yang berada di Jakarta, sementara luas lingkup yurisdiksinya mencakup seluruh Indonesia, maka Mahkamah Pelayaran dipastikan memikul beban tugas yang sangat berat. Karena dengan makin meningkatnya intensitas kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia, maka potensi untuk meningkatnya permasalahan di berbagai penjuru perairan Indonesia sangat besar.

Hal lain yang menambah beban persoalan bagi Mahkamah Pelayaran yaitu bahwa dalam pelaksanaannya Mahkamah akan terhambat oleh kompetensi yang dimilikinya. Karena meskipun namanya “Mahkamah Pelayaran”, akan tetapi jika dibandingkan dengan Mahkamah Maritim atau *Admiralty Court* yang ada di negara-negara lain, yurisdiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran Indonesia bukanlah bandingan yang seimbang. Yurisdiksi Mahkamah Maritim di beberapa negara maju sangat luas. Berdasarkan latar belakang ini penulis tertarik untuk menulis tesis dengan judul “UPAYA MENGATASI TUMPANG TINDIH KEWENANGAN APARAT PENEGAK HUKUM DALAM PEMERIKSAAN KAPAL-KAPAL NIAGA YANG MENGHAMBAT PERTUMBUHAN PEREKONOMIAN INDONESIA”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan di atas, maka rumusan masalah dalam tesis ini adalah :

1. Apa saja regulasi hukum dalam pemeriksaan kapal-kapal niaga di perairan Indonesia?
2. Bagaimanakah kewenangan aparat penegak hukum terkait pemeriksaan kapal-kapal niaga di perairan Indonesia?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, tujuan penelitian tesis ini adalah :

1. Untuk menjelaskan dan menganalisis regulasi penegakan hukum dalam pemeriksaan kapal-kapal niaga di perairan Indonesia;
2. Untuk menguraikan dan menganalisis siapa yang berwenang dalam pengakan hukum dalam pemeriksaan kapal-kapal niaga di perairan Indonesia.

D. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan dan manfaat bagi pelaku usaha transportasi laut untuk mengetahui prosedur penegakan hukum dan siapa yang memang berwenang terhadap hal tersebut.

2. Kegunaan Praktis

a. Bagi Peneliti

Sebagai tambahan ilmu pengetahuan bagi peneliti dalam penyelesaian tumpeng tindih kewenangan pada transportasi laut.

b. Bagi Pelaku Usaha

Sebagai rujukan dalam menjalankan usaha di bidang kemaritiman agar dapat melakukan semua sesuai prosedur agar tidak melakukan pelanggaran.

c. Bagi Dinas Terkait

Sebagai masukan dan merupakan dokumen yang bisa dijadikan sebagai sumber pustaka, terutama dalam bidang penegakan hukum terhadap kapal niaga di perairan Indonesia.

E. Kerangka Teori dan Kerangka Konseptual

1. Kerangka Teori

Sebagai dasar pemikiran dalam penelitian ini maka penulis terlebih dahulu mengemukakan kerangka teori sebagai sumber dan landasan untuk menganalisis masalah yang akan dibahas guna memperoleh kebenaran dalam penelitian. Maka dalam penelitian ini ada beberapa teori yang dipaparkan sebagai acuan terhadap permasalahan yang ada, adapun teori yang digunakan adalah sebagai berikut :

a. Teori Keadilan

Teori keadilan menurut John Rawls adalah suatu metode untuk menghasilkan keadilan yang menggabungkan konsep kebebasan (*liberalisme*) dan kesamaan (*Marxisme*). Teori ini sering disebut sebagai teori kesamaan-liberal.⁸

⁸ *Jurnal Hukum*, 3(2), 200–208.

Berikut adalah beberapa prinsip keadilan menurut John Rawls:

1. Prinsip kebebasan setara: Setiap orang memiliki hak yang sama terhadap kebebasan-kebebasan dasar.
2. Prinsip perbedaan: Ketidaksetaraan sosial dan ekonomi disusun agar memberi keuntungan terbesar bagi pihak yang tidak beruntung.
3. Prinsip kesamaan dalam kesempatan yang fair: Yang beruntung harus berperan dalam mengembangkan prospek bagi mereka yang kurang beruntung.

Pemikiran Aristoteles dalam karyanya "*nicomachean ethics*" mengembangkan pemahaman mendalam tentang keadilan dengan memperkenalkan tiga konsep fundamental yaitu keadilan distributif, Keadilan komutatif dan keadilan korektif.

Keadilan Distributif yaitu keadilan yang diberikan kepada setiap orang menurut jasa-jasanya atau haknya masing masing.⁹ Keadilan distributif ini berfokus pada pembagian sumber daya, kehormatan, dan keuntungan sosial secara proporsional. Aristoteles berpendapat bahwa pembagian ini harus didasarkan pada kontribusi, kemampuan, dan nilai sosial individu. Prinsip ini mengakui bahwa setiap orang memiliki peran dan kapasitas yang berbeda dalam masyarakat. Mereka yang memberikan kontribusi lebih besar atau

⁹ Muhammad Tahir (2021) "Keadilan dalam Beberapa Perspektif: Suatu Kajian Beberapa Paradigma Tentang Keadilan", Meraja Journal, Vol. 4, No. 2, hal. 270

memiliki peran yang lebih signifikan seharusnya menerima bagian yang sesuai dengan upaya dan pencapaian mereka. Keadilan Komutatif yaitu keadilan yang diberikan kepada setiap orang sama banyaknya, tanpa mengingat jasa-jasa perorangan tanpa memandang status sosial dan sebagainya.¹⁰ Disisi lain, keadilan korektif berfokus pada pembetulan suatu yang salah. Jika suatu peraturan dilanggar atau kesalah dilakukan, maka keadilan korektif berusaha memberikan kompensasi yang memadai bagi pihak yang dirugikan. Jika suatu kejahatan telah dilakukan, maka hukuman yang sepatasnya perlu diberikan kepada pelaku.¹¹

b. Teori Kepastian Hukum

Teori kepastian hukum Gustav Radbruch mencakup beberapa hal, di antaranya:¹²

1. Hukum merupakan hal positif yang didasarkan pada fakta, yaitu perundang-undangan yang dibuat berdasarkan kenyataan.
2. Hukum harus dibuat secara pasti dan tertulis.
3. Fakta yang tercantum dalam hukum harus dirumuskan dengan jelas agar mudah dilaksanakan dan menghindari kekeliruan dalam penafsiran.
4. Hukum positif tidak boleh mudah diubah.

¹⁰ I Gde Suranaya, "Konsep Keadilan dalam Persepsi Bioetika Administrasi Publik", *Public Inspiration: Jurnal Administrasi Publik*, 2016, Vol. 1, No. 1, hal. 16.

¹¹ ARISTOTLE, *Nicomachean Ethics*, diterjemahkan oleh W.D. Ross, Oxford, 1995, 1784.

¹² Heather Leawoods, "Gustav Radbruch: An Extraordinary Legal Philosopher," *Wash. UJL & Pol'y* 2, (2000): 489.

5. Hukum harus aman dan adil.
6. Keadilan harus menjadi prioritas utama dibandingkan kepastian hukum dan kemanfaatan.

Gustav Radbruch juga berpendapat bahwa keadilan dapat bersifat normatif dan konstitutif bagi hukum. Keadilan bersifat normatif karena menjadi tolak ukur dan landasan moral terhadap sistem hukum positif. Sementara itu, keadilan bersifat konstitutif karena merupakan unsur mutlak agar suatu aturan dapat menjadi hukum. Berdasarkan pendapat dari Gustav Radbruch mengenai kepastian hukum, hukum merupakan hal positif yang mampu mengatur kepentingan setiap manusia yang ada dalam masyarakat dan harus selalu ditaati meskipun, hukum positif tersebut dinilai kurang adil. Lebih lanjut, kepastian hukum merupakan keadaan yang pasti, ketentuan maupun ketetapan.¹³

Sudikno Mertokusumo mengungkapkan bahwa kepastian hukum adalah sebuah jaminan agar hukum dapat berjalan dengan semestinya, artinya dengan kepastian hukum individu yang memiliki hak adalah yang telah mendapatkan putusan dari keputusan hukum itu sendiri.¹⁴ Sudikno pun menjelaskan, bahwa meskipun kepastian hukum berkaitan erat dengan keadilan akan tetapi hukum serta keadilan itu

¹³ Torben Spaak, "Meta-ethics and Legal Theory: The Case of Gustav Radbruch," *Law and Philosophy* 28, no. 3, 2009: 261-290.

¹⁴ Sudikno Mertokusumo dalam Siti Halilah dan Mhd Fakhurrahman Arif, "Asas Kepastian Hukum Menurut Para Ahli," *Siyasah: Jurnal Hukum Tata Negara* 4, no. 2, 2021.

sendiri adalah dua hal yang berbeda.¹⁵ Hukum memiliki sifat-sifat berupa umum, mengikat setiap individu, menyamaratakan, sedangkan keadilan sendiri memiliki sifat yang berbeda yaitu subyektif, individualistis serta tidak menyamaratakan. Dari sifat yang ada pada hukum dan keadilan itu sendiri, dapat dilihat dengan jelas bahwa keadilan dan hukum adalah hal yang berbeda.¹⁶

Sehingga, kepastian hukum merupakan pelaksanaan hukum yang sesuai dengan bunyinya. Sehingga, masyarakat pun dapat memastikan bahwa hukum yang ada dan tercantum dapat dilaksanakan.¹⁷ Dalam memahami nilai-nilai dari kepastian hukum, maka ada hal yang harus diperhatikan yaitu, bahwa nilai tersebut memiliki relasi yang erat dengan instrumen hukum positif serta peranan negara dalam melakukan aktualisasi pada hukum positif tersebut.¹⁸

2. Kerangka Konseptual

Dalam poin ini penulis ingin memberi batasan untuk dapat dijadikan sebagai pedoman dalam memahami penelitian antara penulis dan pembaca. Berikut adalah istilah-istilah yang berkaitan dengan penulisan tesis ini, yaitu sebagai berikut :

- a. Tumpang tindih menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah bersusun-susun tindih-menindih; bertimbun-timbun banyak

¹⁵ Sudikno Mertokusumo, *Metode Penemuan Hukum*, Yogyakarta : UI Pres, 2006, hlm. 28.

¹⁶ *Ibid*

¹⁷ Mario Julyano dan Aditya Yuli Sulistyawan, "Pemahaman terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum," *Crepido* 1, no. 1, 2019: 13-22.

¹⁸ *Ibid*

sekali; berjejal-jejal; bertumpuk-tumpuk; bercampur aduk, saling berbeda (bertentangan).¹⁹ Tumpang tindih merujuk pada situasi di mana dua atau lebih entitas atau informasi saling beririsan. Istilah ini dapat merujuk pada kesamaan yang terdapat dalam peraturan, kebijakan, atau bahkan kepemilikan aset. Tumpang tindih sering terjadi ketika dua undang-undang atau peraturan mengatur hal yang sama tetapi dengan cara yang berbeda. Ini dapat menyebabkan kebingungan dan kesulitan dalam penerapan hukum;

- b. Kewenangan yang dimaksud di sini adalah kewenangan hukum, yaitu tindakan-tindakan untuk mengambil kebijaksanaan atas hak-hak yang digunakan untuk melakukan penegakan hukum di laut.²⁰
- c. Aparat Penegak hukum adalah institusi penegak hukum. Lebih lanjut, aparat penegak hukum ini adalah mereka yang diberi kewenangan untuk melaksanakan proses peradilan, menangkap, memeriksa, mengawasi, atau menjalankan perintah undang-undang di bidangnya masing-masing.²¹
- d. Kapal niaga atau sering disebut juga kapal dagang merupakan kapal yang digunakan untuk membawa penumpang dan mengangkut kargo. Kapal ini memiliki berbagai bentuk dan ukuran. Namun perlu diketahui juga bahwa kapal pesiar yang tidak terdapat penumpang tidak termasuk

¹⁹ <https://saintif.com/kamus/tumpang-tindih/> diakses 20 Desember 2024

²⁰ Didik Heru Purnomo, Pengamanan Laut RI Bagian Barat, Jurnal Hukum Internasional, Desember 2004, hal 32

²¹ <https://www.ngajihukum.com/2023/04/mengenal-institusi-penegak-hukum-di.html> di akses tanggal 20/12/2024

kapal niaga, begitu juga dengan kapal perang.²²

- e. Pertumbuhan ekonomi adalah Pertumbuhan ekonomi merupakan upaya peningkatan kapasitas produksi untuk mencapai penambahan output, yang diukur menggunakan Produk Domestik Bruto (PDB) maupun Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dalam suatu wilayah.²³

F. Metode Penelitian

Penulisan sebuah karya ilmiah memerlukan suatu metode untuk menganalisa suatu data atau fakta agar menghasilkan suatu kebenaran yang ilmiah, guna memperoleh suatu kebenaran ilmiah tersebut seorang peneliti harus memiliki proses berfikir yang baik dan benar secara ilmiah, sehingga dapat menghasilkan karya ilmiah yang baik dan benar.

1. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, yang bertitik tolak pada norma-norma dan hukum positif serta peraturan pelaksanaan lainnya. Istilah penelitian hukum normatif berasal dari bahasa inggris, *normatif legal research*, dan bahasa Belanda yaitu *normatif juridisch onderzoek*.²⁴ Penelitian hukum normatif (*legal research*) biasanya hanya merupakan studi dokumen, yakni menggunakan sumber bahan hukum yang berupa perundang-undangan, kontrak/perjanjian/akad, teori hukum, dan

²² <https://www.asuransiastra.com/blog/apa-itu-kapal-niaga-pengertian-dan-jenis-jenis-kapal-niaga/> diakses tanggal 20/12/2024

²³ Rahardjo Adisasmita, Teori-Teori Pembangunan Ekonomi, Pertumbuhan Ekonomi dan Pertumbuhan wilayah, cetakan pertama, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2013, hlm. 4.

²⁴ Wiwik Sri Widiarty, Buku Ajar Metode Penelitian Hukum, Yogyakarta:Publika Global Media, 2024, hlm. 26.

pendapat sarjana.²⁵ Nama lain penelitian hukum normatif adalah hukum doktrinal, juga disebut sebagai penelitian kepustakaan atau studi dokumen.²⁶ Disebut penelitian hukum doktrinal, karena penelitian ini ditujukan hanya pada peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum. Disebut sebagai penelitian kepustakaan atau studi dokumen, disebabkan penelitian ini lebih banyak dilakukan terhadap data bersifat sekunder yang ada dipustaka.²⁷ Tipe penelitian ini dilakukan dengan cara mengkaji bagaimana penerapan peraturan hukum seperti undang-undang dan peraturan lainnya serta literatur yang berisikan konsep-konsep yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang dibahas dalam tesis ini.

2. Pendekatan Penelitian

Untuk memecahkan masalah yang menjadi pokok bahasan dalam penelitian hukum diperlukan pendekatan dalam penelitian hukum. Menurut Peter Mahmud dalam bukunya Penelitian Hukum ada 5 pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum, yakni:

- a. Pendekatan undang-undang (*statute approach*),
- b. Pendekatan kasus (*case approach*),
- c. Pendekatan historis (*historical approach*),
- d. Pendekatan Komparatif (*comparative approach*)
- e. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*).²⁸

²⁵ *Ibid*, hlm 27.

²⁶ Bambang Waluyo, Penelitian Hukum dalam Praktek (Jakarta: Sinar Grafika, 1996), hlm. 13.

²⁷ Wiwik Sri Widiarty, *Loc.cit*.

²⁸ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian hukum , Jakarta: Kencana Prenada Media Grup, 2009, hlm. 93.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode pendekatan perundang - undangan (*statue approach*) dan pendekatan konseptual. Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi terkait dengan isu hukum yang sedang dibahas (diteliti). Undang - undang yang digunakan yaitu Undang- Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran.

3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Berdasarkan spesifikasi penelitian ini, maka sumber utama data yang dikumpulkan yaitu berupa dokumen-dokumen hukum. Dokumen hukum ini dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

Bahan hukum primer, adalah bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundang- undangan. Dalam hal ini peraturan perundang-undangan yang berhubungan adalah sebagai berikut :

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

- Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319);
- d. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1990 Nomor 49, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3419);
 - e. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 52, Tambahan Lembaga Negara Nomor 5216);
 - f. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan Ikan dan Tumbuhan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 56, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3482);
 - g. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3647);
 - h. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaga Negara Nomor 4661);
 - i. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaga Negara Nomor 5059);

- j. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 136, Tambahan Lembaga Negara Nomor 4152);
- k. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2, Tambahan Lembaga Negara Nomor 4168);
- l. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073);
- m. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
- n. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4439);
- o. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
- p. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan

Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5490);

q. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran.

Bahan hukum sekunder : buku, jurnal, makalah kajian hukum akademik dan bahan hukum yang berasal dari teks-teks yang berkaitan erat dengan pokok bahasan dalam penelitian ini.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini yang digunakan yaitu metode yuridis normatif. Penulis melakukan studi lapangan dengan memperoleh data primer menyangkut regulasi penegakan hukum di perairan Indonesia, dan menggunakan studi kepustakaan serta menggunakan teknik wawancara dengan informan yaitu BAKAMLA.

5. Teknik Analisis Data

Penulis menganalisis data dengan menggunakan metode analisis kualitatif, yaitu menarik kesimpulan dengan cara mengumpulkan data, yang kemudian dikaitkan dengan teori dan konsep, serta dapat menjawab permasalahan yang dijabarkan dalam perumusan masalah dalam tulisan ini untuk memahami penyelesaian dalam tumpeng tindih kewenangan pada penegakan hukum transportasi laut.

6. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di Wilayah Jakarta Pusat, Perpustakaan

Kampus UKI dan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Republik Indonesia.

G. Orisinalitas Penelitian

Orisinalitas penelitian ini memuat uraian sistematis mengenai hasil-hasil karya ilmiah lainnya yang pernah dilakukan oleh peneliti terdahulu atau hampir sama namun objeknya berbeda. Berdasarkan hasil penelusuran melalui internet yang telah dilakukan oleh penulis. Adapun judul-judul tersebut antara lain:

1. Tesis dengan judul "REKONSTRUKSI REGULASI MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL NIAGA BERBASIS NILAI KEADILAN", penelitian ini dilakukan oleh Subekhan Mahasiswa Universitas Islam Sultan Agung (Unissula) Semarang. Adapun rumusan masalahnya mengkaji dan menganalisis tentang regulasi manajemen keselamatan kapal niaga di perairan Indonesia.
2. Tesis dengan judul "INTERAKSI ANTAR-LEMBAGA DAN REFORMASI TATA KELOLA KEAMANAN MARITIM INDONESIA", penelitian ini dilakukan oleh Adi Wibawa Mahasiswa Universitas Pembangunan Nasional. Adapaun rumusan masalahnya Mengkaji dan menganalisis bagaimana pola interaksi yang terjalin di antara lembaga-lembaga yang berwenang mengelola keamanan maritim Indonesia.
3. Tesis dengan judul "ASAS KEPASTIAN HUKUM DALAM

PENEGAKAN HUKUM DI LAUT DALAM PERSPEKTIF INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM”, Penelitian ini dilakukan oleh Alioth Wilem Belseran, Mahasiswa Program Studi Magister Hukum Universitas Kristen Indonesia.

Berdasarkan uraian beberapa penelitian terdahulu di atas, dianalisa dari hasil penelitian terdahulu ternyata terdapat perbedaan dengan permasalahan yang akan penulis bahas pada penelitian ini. Perbedaan yang sangat mendasar yaitu mengenai permasalahan yang akan diteliti. Penelitian yang akan penulis lakukan berfokus pada upaya mengatasi tumpang-tindih kewenangan penegakan hukum kapal-kapal niaga di perairan Indonesia.

H. Rencana Sistematika Penulisan

Untuk memperoleh pemahaman dalam penelitian ini, penulis menyusun sistematika penulisan berdasarkan hal-hal yang bersifat umum sampai hal-hal yang bersifat khusus. Adapun sistematika penulisan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Berisi pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka teori dan kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tinjauan pustaka tentang kewenangan Lembaga-lembaga

seperti TNI-AL, POLRI/Direktorat polisi perairan, Kementerian Perhubungan – Dirjen Hubla, Kementerian Kelautan dan Perikanan Dirjen PSDKP, Kementerian Keuangan Dirjen Bea Cukai dan BAKAMLA yang melakukan tindakan terhadap penegakan hukum kapal-kapal niaga di perairan Indonesia

BAB III REGULASI HUKUM DALAM PEMERIKSAAN KAPAL-KAPAL NIAGA DI PERAIRAN INDONESIA

Berisi pembahasan tentang regulasi dalam pemeriksaan dan penindakan kapal-kapal niaga yang melakukan kegiatan di perairan Indonesia .

BAB IV KEWENANGAN APARAT PENEGAK HUKUM TERKAIT PEMERIKSAAN KAPAL-KAPAL NIAGA DI PERAIRAN INDONESIA

Berisi pembahasan tentang siapa yang berwenang dalam penegakan hukum dalam pemeriksaan kapal-kapal niaga di perairan Indonesia.

BAB V PENUTUP

Penutup yang berisikan kesimpulan dan saran tentang regulasi dalam pemeriksaan dan penindakan kapal-kapal niaga serta Lembaga yang berwenang dalam penegakan hukum dalam pemeriksaan kapal-kapal niaga di perairan Indonesia.