

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai sebuah Negara Kepulauan (*Archipelagic States*) dimana telah mendapatkan pengakuan secara internasional berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, yang kemudian diratifikasi oleh Negara Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985 tentang pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Jika dilihat secara geografis Indonesia merupakan sebuah negara maritim, yang memiliki luas laut kurang lebih seluas 5,8 juta Km<sup>2</sup>, laut nusantara 3,2 juta Km<sup>2</sup> dan Zona Eksklusif Ekonomi (ZEE) 2,7 juta Km<sup>2</sup>. Kemudian Negara Indonesia juga memiliki pulau sebanyak kurang lebih 17.480 pulau dan memiliki garis pantai 95.181 Km<sup>2</sup>.<sup>1</sup>

Laut adalah salah satu ekosistem perairan yang memiliki kemampuan untuk mempertahankan kelestarian ekosistem yang berguna sebagai penampungan akhir dari segala jenis limbah air yang dihasilkan dari aktivitas manusia.<sup>2</sup> Laut menerima bahan-bahan yang terbawa oleh air dari daerah

---

<sup>1</sup> Susetyorini, P. (2019). Kebijakan Ke Lautan Indonesia Dalam Perspektif Unclos 1982. *Masalah-Masalah Hukum*, 48(2), h. 167.

<sup>2</sup> Najmi, N., Rahma, E. A., Suriani, M., Hartati, R., Lubis, F., & Oktavinanda, G. (2022). Sosialisasi Bahaya Sampah Plastik Terhadap Ekosistem Laut Bagi Remaja Desa Ujong Pulau Rayeuk, Aceh Selatan. *J-Abdi: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 2(2), h. 3858.

pertanian, limbah rumah tangga, sampah, bahan buangan dari kapal, tumpahan minyak dan bahan buangan lainnya.<sup>3</sup>

Dalam upaya memberdayakan Industri Pelayaran Nasional, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada tahun 2005 mengeluarkan Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 yaitu dengan menerapkan azas *Cabotage* dimana muatan dalam negeri wajib diangkut oleh kapal-kapal berbendera Indonesia. Manfaat yang diperoleh dengan diberlakukannya azas *cabotage* adalah jumlah armada kapal yang semakin meningkat. Meningkatnya jumlah kapal juga mendapat dukungan pula dari Presiden Joko Widodo pada pidato di Konfrensi Tingkat Tinggi (KTT) tanggal 13 November 2014 di Myanmar dengan penegasan bahwa Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan meningkatnya jumlah armada kapal pada moda pengangkutan melalui laut, hal ini berdampak pada alur pelayaran dari kegiatan operasional kapal turut meningkat.

Agar pelaksanaan pengoperasian kapal dalam manuver memasuki jalur pelayaran sempit berjalan dengan efektif, dibutuhkan perwira yang memiliki kemampuan manajerial yang baik. Selain kemampuan dalam mengoperasikan kapal dan menangani keadaan darurat yang mungkin muncul, seorang perwira juga wajib memahami faktor-faktor yang dapat menjadi hambatan maupun pendukung dalam pelaksanaan olah gerak kapal ketika memasuki jalur

---

<sup>3</sup> Johan, Y., Renta, P. P., Muqsit, A., Purnama, D., Maryani, L., Hiriman, P., ... & Yunisti, T. (2020). Analisis Sampah Laut (Marine Debris) Di Pantai Kualo Kota Bengkulu. Jurnal Enggano, 5(2), h. 279.

pelayaran sempit. Hal ini termasuk pula kesalahan dalam pembagian tugas, pemberian wewenang, maupun penentuan tanggung jawab. Berdasarkan data statistik kecelakaan kapal, sekitar 70% insiden disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*), bukan hanya dalam bentuk tenggelam, kebakaran, dan tabrakan, tetapi juga kandas saat melewati jalur pelayaran sempit.

Identitas kapal secara fisik ditunjukkan melalui bendera kebangsaan kapal. Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (KHI 1982/UNCLOS 1982), yang telah diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, mengatur ketentuan sebagai berikut:

1. Setiap negara, baik yang berpantai maupun tidak berpantai, dapat menjadi negara bendera atau *flag state* (Pasal 90).
2. Harus terdapat hubungan yang nyata antara negara bendera dan kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan. Oleh karena itu, negara bendera wajib menetapkan persyaratan mengenai pendaftaran dan pemberian kebangsaan kepada kapal (Pasal 91 ayat (1)).
3. Negara bendera wajib memberikan kepada kapal dokumen yang menyatakan hak untuk mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan kapal (Pasal 91 ayat (2)).
4. Kapal hanya diperbolehkan berlayar di bawah satu bendera negara, kecuali jika ditentukan lain dalam konvensi ini atau dalam suatu perjanjian internasional (Pasal 92 ayat (1)).
5. Perubahan atau penggantian bendera kebangsaan kapal hanya dapat dilakukan apabila terjadi perpindahan kepemilikan yang nyata atau

perpindahan pendaftaran (Pasal 92 ayat (1)).

6. Kapal yang berlayar di bawah bendera dua negara atau lebih, dan menggunakannya secara bergantian berdasarkan kemudahan, dapat dianggap sebagai kapal tanpa kebangsaan (Pasal 92 ayat (2)).
7. Setiap negara bendera wajib melaksanakan secara efektif yurisdiksi serta pengawasannya dalam bidang administratif, teknis, dan sosial terhadap kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan (Pasal 94).

Sebagai negara berdaulat dan anggota masyarakat internasional, Indonesia berkewajiban memelihara tata tertib pelayaran internasional, antara lain dengan memberikan identitas bagi kapal-kapalnya serta melakukan registrasi secara cermat. Identitas kapal Indonesia secara fisik diperlihatkan dengan pengibaran bendera Merah Putih sebagai bendera kebangsaan kapal, sedangkan bukti kebangsaan kapal dituangkan dalam Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia.

Dalam rangka memenuhi kewajibannya sebagai negara bendera untuk menetapkan peraturan nasional mengenai pendaftaran dan pemberian kebangsaan kapal, serta melaksanakan yurisdiksi dan pengawasan terhadap kapal-kapal yang mengibarkan bendera kebangsaannya, Indonesia telah memiliki undang-undang beserta berbagai peraturan pelaksana di bidang administratif, teknis, dan sosial. Ketentuan terbaru mengenai hal ini diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang

Pelayaran.

Dalam melakukan olah gerak pada jalur pelayaran sempit, perlu memperhatikan ketentuan khusus yang tercantum dalam *Collision Regulation (COLREG'S)*. Berdasarkan aturan 9 mengenai jalur pelayaran sempit, disebutkan bahwa kapal yang berlayar di jalur tersebut harus berlayar sedekat mungkin dengan sisi luar kanan jalur pelayaran selama tetap aman dan memungkinkan. Aturan ini memuat tujuh pokok ketentuan yang wajib dipatuhi selama proses berlayar di jalur sempit, yaitu:

1. Kapal yang melintasi jalur pelayaran sempit harus berlayar sedekat mungkin dengan batas luar jalur di sisi kanannya, sepanjang kondisi memungkinkan dan aman untuk dilakukan.
2. Kapal yang panjangnya di bawah 20 meter maupun kapal layar dilarang menghalangi kapal lain yang hanya dapat berlayar dengan aman di dalam jalur pelayaran sempit.
3. Kapal penangkap ikan tidak diperbolehkan mengganggu jalur pelayaran kapal lain yang sedang berlayar di jalur pelayaran sempit.
4. Kapal tidak boleh melintasi atau memotong jalur pelayaran sempit apabila tindakan tersebut menghalangi kapal lain yang hanya bisa berlayar aman di dalamnya. Kapal yang terhalang dapat menggunakan isyarat bunyi sebagaimana diatur dalam *COLREG* apabila terdapat keraguan terhadap niat kapal yang memotong jalur tersebut.
5. Di jalur pelayaran sempit, apabila penyusulan hanya bisa dilakukan dengan bantuan kapal yang disusul agar pelewatan berlangsung aman, maka kapal

yang ingin menyusul harus memberi tanda bunyi sesuai ketentuan *COLREG*. Kapal yang disusul wajib memberikan isyarat persetujuan dan membantu agar penyusulan berlangsung aman. Jika terjadi keraguan, kapal berhak menggunakan isyarat bunyi tambahan sebagaimana diatur dalam *COLREG*.

6. Kapal yang mendekati tikungan atau area jalur sempit yang pandangan terhadap kapal lain terhalang, harus berlayar dengan kewaspadaan ekstra, berhati-hati, dan memberi isyarat bunyi sebagaimana ditetapkan dalam *COLREG*.
7. Setiap kapal, jika situasi memungkinkan, wajib menghindari tindakan berlabuh jangkar di dalam jalur pelayaran sempit.

Banyaknya tindakan yang harus dilakukan sesuai ketentuan *COLREG 1972* sering kali membuat aturan ini tidak sepenuhnya dipatuhi oleh awak navigasi. Kasus yang sering terjadi adalah ketika kapal mendekati tikungan atau berusaha mendahului kapal lain, awak yang bertugas di anjungan sering kali tidak melakukan langkah-langkah yang seharusnya.

Berdasarkan data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Indonesia, kecelakaan berupa tabrakan dan kandas di jalur pelayaran sempit masih sering terjadi. Faktor penyebabnya antara lain pasang surut air laut dan lemahnya komunikasi antar kapal yang melintas di jalur tersebut. Sebelum memasuki jalur pelayaran sempit, segala persiapan wajib dilakukan secara matang, seperti memastikan mesin dalam kondisi prima, alat navigasi berfungsi dengan baik, serta melakukan perhitungan akurat terhadap pasang surut air laut. Kesalahan dalam

perhitungan ini dapat menimbulkan risiko kapal kandas saat melintas.

Selanjutnya, fenomena di lapangan menunjukkan masih sering terjadi kecelakaan laut yang menyebabkan kerugian besar, baik dari segi keselamatan jiwa, kerusakan lingkungan, maupun kerusakan infrastruktur pelayaran. Banyak kecelakaan tersebut dipicu oleh pelanggaran aturan tentang alur pelayaran, penggunaan alur yang tidak sesuai, serta lemahnya pengawasan dan penegakan hukum atas pelanggaran tersebut. Dalam konteks ini, pengaturan hukum menjadi salah satu instrumen penting untuk menata dan mengendalikan lalu lintas pelayaran agar risiko kecelakaan dapat diminimalisir secara efektif.

Beberapa faktor yang menyebabkan permasalahan dalam pengaturan alur pelayaran di Indonesia antara lain adalah tumpang tindih regulasi antar institusi terkait, keterbatasan sarana pengawasan dan penegakan hukum, serta kurang optimalnya sosialisasi dan kepatuhan pengguna jasa pelayaran terhadap regulasi yang berlaku. Ditambah lagi, perkembangan teknologi dan arus pelayaran yang semakin padat menuntut adanya pengaturan hukum yang adaptif dan responsif agar tetap relevan untuk mengatur aspek keselamatan pelayaran secara holistik.

Oleh karena itu, analisis mendalam terhadap pengaturan hukum mengenai alur pelayaran sangat diperlukan untuk mengidentifikasi celah-celah kelemahan regulasi, memahami faktor penyebab kecelakaan yang berhubungan dengan pelayaran, serta merumuskan rekomendasi kebijakan dan penegakan hukum yang efektif dalam upaya mencegah kecelakaan laut. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi hukum yang signifikan dalam memperkuat tata kelola pelayaran di Indonesia, serta mendukung terciptanya transportasi laut yang aman

dan berkelanjutan.

Berdasarkan uraian paparan diatas penulis tertarik untuk meneliti dan mengangkat penelitian ini dalam bentuk tesis yang berjudul **“KEPASTIAN HUKUM TERHADAP PENGATURAN ALUR PELAYARAN DALAM UPAYA MENCEGAH KECELAKAAN KAPAL”**.

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah kendala dan tantangan Mengenai Alur Pelayaran Di Indonesia Saat ini?
2. Bagaimana Peran Regulasi Hukum Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran dan Penegakan Hukum Terhadap Pelanggar Alur Pelayaran Yang Berkepastian Hukum?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian yang ingin dicapai oleh penulis dalam penulisan tesis ini, untuk:

1. Mengetahui dan menganalisis kendala dan tantangan Mengenai Alur Pelayaran Di Indonesia Saat ini.
2. Mengetahui dan menganalisis Peran Regulasi Hukum Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran dan Penegakan Hukum Terhadap Pelanggar Alur Pelayaran Yang Berkepastian Hukum.



## **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian adalah bagian pokok ilmu pengetahuan yang bertujuan untuk lebih mendalami segala aspek kehidupan. Disamping itu adapun juga sarana untuk mengembangkan keilmuan, baik dari segi teoritis maupun segi praktik.<sup>4</sup> Dalam setiap penelitian ilmiah tentunya diharapkan ada suatu manfaat yang dihasilkan. Adapun manfaat dari penulisan tesis ini yaitu:

### **1. Secara teoritis**

Hasil penelitian ini diharapkan untuk dapat menambah wawasan keilmuan dalam kaitannya dengan Peran Regulasi Hukum Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran dan Penegakan Hukum Terhadap Pelanggar Alur Pelayaran Yang Berkepastian Hukum.

### **2. Secara Praktis**

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai informasi bagi berbagai pihak yang menaruh minat dan perhatiannya pada studi hukum bisnis..

## **E. Kerangka Teori dan Konsep**

### **1. Kerangka Teori**

Secara umum, teori adalah sebuah sistem konsep abstrak yang mengindikasikan adanya hubungan diantara konsep-konsep tersebut yang membantu kita memahami sebuah fenomena. Teori merupakan salah satu konsep dasar penelitian sosial. Secara khusus, teori adalah seperangkat

---

<sup>4</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Ui Press, 2008, Hlm. 3

konsep, defenisi dan proposisi yang berusaha menjelaskan hubungan sistimatis suatu fenomena, dengan cara memerinci hubungan sebab-akibat yang terjadi.<sup>5</sup>

#### **a. Kepastian Hukum**

Seperti yang dituangkan Gustav Radbruch bahwa tujuan hukum terdiri dari 3 (tiga) Nilai Dasar Hukum, yaitu tujuan hukum dari aspek filosofis yaitu keadilan, tujuan hukum dari aspek normatif yaitu kepastian hukum dan tujuan hukum dari aspek sosiologis yaitu kemanfaatan hukum.

Dalam hubungannya dengan tujuan hukum yang dikemukakan oleh Gustav Radbruch, yaitu keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan dalam praktiknya sering kali tidak dapat diwujudkan secara sekaligus karena sering ditemukan adanya kesulitan dalam mewujudkan nilai-nilai dasar tersebut secara bersamaan.

Dalam teori kepastian hukum seperti yang disampaikan Gustav Radbruch bahwa kepastian hukum merupakan tujuan hukum dari aspek juridis atau normatif, yang dalam penelitian ini dimaksudkan agar baik pemilik kapal maupun pengguna kapal diberikan akses terhadap adanya kepastian hukum, terutama dalam sistem penyelesaian permasalahan, terutama dalam mewujudkan keseimbangan kepentingan pengguna kapal dengan pemilik kapal, melainkan dalam peraturan perundang-undangan secara normatif. Dengan adanya kepastian hukum, setiap

---

<sup>5</sup> Sardar Ziauddin, *Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif*. Bandung: Mizan. 1996. Hlm 43.

orang dapat mengetahui hak dan kewajibannya menurut hukum, termasuk merupakan wujud perlindungan kepada pengguna kapal.

E.Fernando M. Manullang mengemukakan bahwa ide kepastian hukum dalam hukum (Undang-Undang) hanya mungkin dicapai, diantaranya melalui perumusan kaidah hukum yang positivis<sup>6</sup>. Rumusan bunyi Undang-Undang yang jelas merupakan wujud pemberian kepastian hukum. Untuk mencapai maksud itulah setiap pembuat Undang-Undang selalu menetapkan pengertian otentik dalam suatu Undang-Undang untuk menghindari adanya penafsiran ganda atau penafsiran lain sesuai kepentingan pihak-pihak tertentu.

Dalam kaitan ini, E.Utrecht mengemukakan “kepastian mempunyai arti bahwa dalam hal konkret kedua pihak berselisih dapat menentukan kedudukan mereka. Dalam pengertian ini bermakna keamanan hukum, yakni mengandung perlindungan bagi kedua belah yang berselisih terhadap tindakan hakim yang sewenang-wenang, sedangkan kepastian hukum oleh karena hukum dimaksudkan bahwa hukum menjamin kepastian pada pihak yang satu dengan pihak yang lain”<sup>7</sup>

Di teori yang lain, Indroharto mengemukakan bahwa kepastian hukum mengharuskan hukum objektif yang berlaku untuk setiap orang

---

<sup>6</sup> E. Fernando F. Manullang, *Legisme, Legalitas Dan Kepastian Hukum*, (Jakarta : Kencana, 2016), Hlm. 154-155

<sup>7</sup> E. Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia* (Jakarta : Balai Buku Ichtiar, 1959), Hlm. 26

tersebut harus jelas dan ditaati. Disini ditekankan bahwa kepastian hukum juga menyangku kepastian norma hukum. Kepastian norma hukum itu harus diciptakan oleh pembentuk peraturan perundang-undangan dengan berdasarkan asas legalitas, kepatutan dan keadilan.

Sedangkan menurut Sudikno Mertokusumo sebagaimana dikutip Asikin Zainal, kepastian hukum merupakan sebuah jaminan bahwa hukum tersebut harus dijalankan dengan cara yang baik. Kepastian hukum menghendaki adanya upaya pengaturan hukum dalam perundang-undangan yang dibuat oleh pihak berwenang dan berwibawa sehingga aturan-aturan itu memiliki aspek yuridis yang dapat menjamin adanya kepastian bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati<sup>8</sup>

#### **b. Teori Kemanfaatan**

Tesis ini menggunakan teori kemanfaatan hal ini sesuai dengan pendapat Bentham, yaitu tujuan undang-undang adalah untuk memberikan kemaslahatan dan kebahagiaan sebesar-besarnya kepada sebanyak-banyaknya warga negara. Oleh karena itu, konsep ini mengasumsikan kepraktisan sebagai tujuan utama hukum. Moderasi adalah kebahagiaan terbesar bagi sebagian besar orang. Penentuan suatu hukum itu baik atau buruk, adil atau tidak adil, justru bergantung pada apakah hukum itu membahagiakan masyarakat. Kegunaan didefinisikan sama dengan kebahagiaan.

---

<sup>8</sup>Asikin Zainal, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, (Jakarta : Rajawali Press, 2012), Hlm.103

Jeremy Bentham banyak diilhami oleh David Hume dengan ajarannya bahwa sesuatu yang berguna akan memberikan kebahagiaan. Menurut Bentham hakikat kebahagiaan adalah kenikmatan dan kehidupan yang bebas dari kesengsaraan.

Prinsip-prinsip dasar ajaran Bentham dapat dijelaskan sebagai berikut. Tujuan hukum adalah hukum dapat memberikan jaminan kebahagiaan kepada individu-individu, barulah kepada orang banyak. "*the greatest happiness of the greatest number*" (kebahagiaan yang sebesar-besarnya dari sebanyak-banyaknya orang).<sup>9</sup>

## 2. Kerangka Konsep

Adapun konsep dalam penelitian ini, sebagai berikut:

### a. Pelayaran

Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan

---

<sup>9</sup> Besar, 2016, *Utilitarisme Dan Tujuan Perkembangan Hukum Multimedia Di Indonesia*, <https://Business-Law.Binus.Ac.Id/2016/06/30/Utilitarianisme-Dan-Tujuan-Perkembangan-Hukum-Multimedia-Di-Indonesia/> [Diakses Tanggal 20 Oktober 2025]

sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.<sup>10</sup>

#### **b. Kapal**

Kapal adalah kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu yang mengangkut penumpang dan barang melalui perairan menuju kawasan tertentu. Menurut beberapa ahli kapal dapat juga diartikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanis, tenaga angin, atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung mekanis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah<sup>11</sup>.

#### **c. Kecelakaan Kapal**

Kecelakaan kapal adalah peristiwa yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia. Kecelakaan kapal dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk faktor cuaca, faktor manusia, dan faktor teknis.

Kecelakaan Kapal berdasarkan Maritime Glossary, adalah suatu kejadian atau peristiwa yang mengakibatkan terjadinya hal-hal berikut:

---

<sup>10</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>11</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

- 1) Kematian/hilangnya nyawa seseorang, cedera/luka berat atas seseorang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau operasional kapal; atau
- 2) Hilangnya atau menghilangnya sebuah kapal atau lebih; atau
- 3) Kandasnya atau tidak mempunya sebuah kapal atau lebih, atau keterlibatan sebuah kapal dalam kejadian tabrakan; atau
- 4) Kerusakan material/barang yang disebabkan Karena atau berkaitan dengan pengoperasian kapal.

Kecelakaan kapal berdasarkan UU Pelayaran Pasal 245 yaitu “kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas”.

#### **d. Alur Pelayaran**

Alur-Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan Pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.<sup>12</sup>

#### **e. Keamanan dan keselamatan Pelayaran**

Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut Angkutan di Perairan, Kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Pasal 1 Ayat 43 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>13</sup> Pasal 1 Ayat 30 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

## **F. Metode Penelitian**

Metode yang diterapkan dalam penelitian hukum ini adalah kajian metode penelitian yuridis normatif, yaitu bertitik tolak pada penelitian analisis substansi peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal dan makalah serta yurisprudensi. Disebut penelitian normatif karena spesifikasi penelitian lebih banyak dibuat petunjuk yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan. Dalam metode penelitian hukum ini peneliti menguraikan beberapa hal, diantara lain sebagai berikut:

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang dipergunakan ketika penyusunan tesis ialah penelitian yuridis normatif (metode penelitian hukum normatif). Penelitian hukum normatif ialah sebuah proses guna mencari sebuah peraturan, prinsip, ataupun doktrin hukum guna menyelesaikan masalah. Pelaksanaan penelitian hukum normatif guna menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam penyelesaian permasalahan.<sup>14</sup>

### **2. Pendekatan penelitian**

Didalam suatu penelitian hukum, pendekatan yang digunakan di penelitian ini bebrapa pendekatan yang dikenal. Adapun jenis pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini, yakni sebagai berikut:

---

<sup>14</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta : Kencana, 2005), Hlm. 35



**a. Pendekatan Undang-Undang (*Statue Approach*)**

Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang terkait dengan isu hukum yang sedang bahas.<sup>15</sup>

**b. Pendekatan analisis (*Analytical Approach*)**

Pendekatan ini merupakan jenis pendekatan yang dilakukan dengan cara menganalisis istilah-istilah konseptual dalam peraturan perundang-undangan, serta analisis terhadap putusan-putusan hukum pada praktiknya.

**3. Jenis dan Sumber Data**

**a Jenis data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini ialah data sekunder yang memiliki pengertian yaitu tulisan atau hasil penelitian orang lain. Sumber data sekunder biasanya diperoleh melalui metode pengumpulan data seperti penelaahan kepustakaan dan terdiri dari buku, jurnal, artikel, dan hasil penelitian lainnya.

**b Sumber data**

Data sekunder yang dipergunakan pada penelitian tesis ini terdiri dari (tiga) bahan hukum, yaitu:<sup>16</sup>

1) Bahan hukum Primer:

---

<sup>15</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Prenada, Jakarta, 2004, Hlm. 93.

<sup>16</sup> Ibid, Hlm . 97

Bahan-bahan hukum primer adalah berupa peraturan perundang-undangan nasional terkait dengan pokok penelitian, yaitu yang mengacu kepada norma-norma hukum. Adapun pengaturan yang digunakan sebagai berikut:

- a) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
  - b) Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 129 Tahun 2016 Tentang Alur-Pelayaran Di Laut Dan Bangunan Dan/Atau Instalasi Di Perairan.
  - c) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 129 Tahun 2016 Tentang Alur-Pelayaran Di Laut Dan Bangunan Dan/ Atau Instalasi Di Perairan
- 2) Bahan hukum sekunder:

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan hukum primer, seperti: tulisan para ahli, surat kabar, majalah, media online, buku-buku yang berkaitan, dan lain sebagainya.

- 3) Bahan Hukum Tersier
- 4) Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang merupakan pelengkap yang sifatnya memberikan petunjuk atau penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum tersier yang terdapat dalam penelitian misalnya kamus hukum, kamus besar bahasa Indonesia.

#### **4. Teknik pengumpulan data**

Adapun teknik pengumpulan data yang diharapkan penulis ialah melalui studi kepustakaan (*library research*). Yang dimaksud studi kepustakaan meliputi bahan kepustakaan berupa bahan atau data sekunder. Studi kepustakaan dilakukan yaitu dengan mempelajari buku-buku yang terkait, yaitu berupa peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen dan hasil penelitian yang ada relevansi kuat dengan masalah yang diteliti serta juga informasi yang berasal dari media online maupun internet.

#### **5. Teknik Analisa data**

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan deskriptif analisis secara kualitatif. Penelitian dengan teknik deskriptif analisis secara kualitatif ini mengelola keseluruhan data yang terkumpul baik dan dianalisis dengan cara menyusun data secara sistematis,

digolongkan dalam pola dan tema, dikategorisasikan dan diklasifikasikan, dihubungkan antara yang satu dengan yang lain, dilakukan interpretasi untuk memahami makna data, serta dilakukan penafsiran dan perspektif dan pengetahuan peneliti setelah memahami keseluruhan kualitas data.

Adapun teknik analisa data dilakukan melalui inventarisasi peraturan perundang-undangan dan regulasi yang terkait dengan permasalahan ini, dan analisis, yaitu memperhatikan praktek pelaksanaan terhadap penafsiran hukum yang dilakukan berdasarkan asas-asas dan norma hukum yang berlaku.

#### **G. Orisinalitas Penelitian**

Originalitas penelitian berfungsi untuk menunjukkan posisi kajian yang dilakukan peneliti dengan membandingkan kesamaan dan perbedaan fokus penelitian antara peneliti dan para peneliti sebelumnya. Tujuan utama dari pemaparan ini adalah untuk mencegah terjadinya pengulangan penelitian terhadap objek, variabel, maupun pembahasan yang telah dikaji sebelumnya. Melalui analisis tersebut, peneliti dapat mengidentifikasi secara jelas aspek-aspek yang menjadi pembeda sekaligus mengetahui bagian-bagian yang memiliki kesamaan dengan penelitian terdahulu. Dengan demikian, kontribusi dan kebaruan penelitian dapat terlihat secara lebih sistematis dan terarah. Untuk mempermudah pemahaman pembaca, penyajian perbandingan tersebut akan lebih efektif apabila dituangkan dalam bentuk tabel dibandingkan dengan uraian naratif yang panjang. Oleh sebab itu, peneliti menyajikan analisis originalitas penelitian ini dalam bentuk tabel sebagaimana disajikan berikut ini.

|     |                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| No. | Substansi           | Ardhi Muhammad Adam<br>Program Studi Teknik Geodesi<br>Dan Geomatika Fakultas Ilmu dan<br>Teknologi Kebumihan Institut<br>Teknologi Bandung 2022                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Fachri Socilato<br><br>Fakultas Perikanan Dan Ilmu<br>Kelautan Universitas Brawijaya<br>Malang 2019.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 1   | Judul               | Konsep dan Implementasi<br>Pengerukan Untuk Keselamatan<br>Alur Pelayaran.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Pemetaan Batimetri Untuk Alur<br>Pelayaran Kapal Di Pelabuhan<br>Cirebon, Jawa Barat.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 2   | Hasil<br>Pembahasan | Dari studi literatur dan analisis<br>secara kualitatif tersebut<br>dihasilkan konsep perencanaan<br>pengerukan alur pelayaran yang<br>meliputi perencanaan survei<br>hidrografi, perencanaan alur<br>pelayaran dan kolam pelabuhan,<br>dan metode pengerukan<br>menggunakan prosedur yang<br>sesuai dengan standar S-44 IHO<br>Edisi 6. Selain itu pada dokumen<br>Pedoman Teknis Survei<br>Investigasi dan Desain (SID)<br>Pengerukan Alur Pelayaran<br>dan/atau Kolam Pelabuhan<br>Tahun 2018 masih terdapat<br>kesalahan dalam penggunaan<br>terminologi, konsistensi<br>penggunaan istilah, dan standar<br>yang digunakan belum mengacu<br>pada S-44 IHO Edisi 6. | Hasil Penelitian Menunjukkan<br>Bahwa: Data pasang surut<br>diperoleh dari PT. Pelindo II,<br>kemudian diolah menggunakan<br>metode Admiralty. Pengolahan<br>data batimetri dilakukan dengan<br>bantuan aplikasi AutoCAD 2007<br>dan Quicksurf 2007. Hasil dari<br>penelitian ini berupa peta<br>batimetri Pelabuhan Cirebon,<br>peta alur pelayaran Pelabuhan<br>Cirebon, serta hasil <i>cross section</i><br>Pelabuhan Cirebon. Peta<br>batimetri ini menggunakan<br>datum LWS ( <i>Low Water Spring</i> )<br>dan dijadikan sebagai acuan<br>dalam penentuan alur pelayaran<br>kapal.<br><br>Perencanaan alur pelayaran<br>kapal disusun dengan |

|   |           |                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   |           |                                                                                                                                                                                                                 | mempertimbangkan kapal yang memiliki draft terdalam saat melintasi Pelabuhan Cirebon. <i>Cross section</i> dibagi menjadi dua wilayah, yaitu area alur pelayaran dan area perairan Pelabuhan Cirebon. Pada area alur pelayaran, data tersebut digunakan untuk menentukan lebar alur pelayaran, sedangkan pada area perairan Pelabuhan Cirebon digunakan untuk menggambarkan kondisi geomorfologinya. |
| 3 | Persamaan | Alur Pelayaran                                                                                                                                                                                                  | Alur Pelayaran                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 4 | Perbedaan | Fokus Penelitian ini pada Upaya pencegahan kecelakaan kapal dari sudut pandang alur pelayaran, dengan menggunakan teori kepastian hukum dan teori kemanfaatan hukum sebagai pisau analisis pada bab pembahasan. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

Maka dari itu, penelitian tesis ini terbaru dan memiliki kebaruan/*novelty/ state of art* yang membahas kepastian hukum terhadap pengaturan alur pelayaran dalam upaya mencegah kecelakaan kapal merupakan penelitian yang baru dan menggunakan kerangka teori sebagai pisau analisis yang digunakan berbeda dengan penelitian sebelumnya.

## H. Sistematika Penulisan

Hasil penelitian hukum ini disusun dan disajikan dalam tesis ini yang terdiri dalam 5 ( lima ) bab, yang tiap-tiap bab akan dirinci lagi menjadi beberapa sub bab, sebagai berikut:

- BAB I** Merupakan bab pendahuluan yang menguraikan penjelasan yang melatarbelakangi. Bab I terdiri dari beberapa, yaitu latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, kerangka teoritis dan konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan.
- BAB II** Bab ini merupakan bab tinjauan Pustaka, yang menguraikan landasan teori, landasan konseptual dan teori-teori yang akan digunakan juga uraian kata perkata dari variabel judul.
- BAB III** Pada bab ini akan membahas dari rumusan masalah yang pertama yaitu, Apakah kendala dan tantangan Mengenai Alur Pelayaran Di Indonesia Saat ini.
- BAB IV** Pada bab ini yang merupakan pembahasan rumusan masalah yang kedua yaitu Peran Regulasi Hukum Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran dan Penegakan Hukum Terhadap Pelanggar Alur Pelayaran Yang Berkepastian Hukum.
- BAB V** Merupakan bab penutup, yaitu terdiri dari kesimpulan dan saran penulis dari hasil pembahasan dan penelitian yang telah dilakukan serta saran yang perlu untuk mendukung kesimpulan atas permasalahan yang diteliti.