

**PERAN KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI
DALAM PENGAWASAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN PELAYARAN LAUT
DI TANJUNG BALAI**
(Studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota
Tanjung Balai Asahan)

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum
Program Studi Ilmu Hukum*

MAULIDA SARI
NPM. 1406200483



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



Siagap, Cerdas dan Tanggungjawab

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Selasa, tanggal 03 April 2018, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : MAULIDA SARI
NPM : 1406200483
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
JUDUL SKRIPSI : PERAN KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI DALAM PENGAWASAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN LAUT DI TANJUNG BALAI (Studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Tanjung Balai Asahan)

Dinyatakan : (B/A) Lulus Yudisium dengan predikat Sangat Baik
() Lulus Bersyarat, memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam BAGIAN HUKUM ADMINISTRASI NEGARA.

PANITIA UJIAN

Ketua

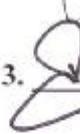
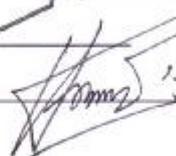
Sekretaris


IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIDN: 0003036001


FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. IDA NADIRAH, S.H., M.H
2. NURSARIANI SIMATUPANG, S.H., M.Hum
3. FAISAL RIZA, S.H., M.H
4. M. TEGUH SYUHADA LUBIS, S.H., M.H

1. 
2. 
3. 
4. 



Slappah, Cordas dan Jempangan

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Strata I bagi:

NAMA : MAULIDA SARI
NPM : 1406200483
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
JUDUL SKRIPSI : PERAN KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI
DALAM PENGAWASAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN PELAYARAN LAUT DI TANJUNG BALAI
(Studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
Kota Tanjung Balai Asahan)

PENDAFTARAN : Tanggal 28 Maret 2018

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Komprehensif, penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM
BAGIAN HUKUM ADMINISTRASI NEGARA

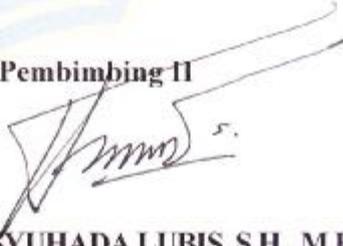
Diketahui
Dekan


IDA HANFAH, S.H., M.H
NIDN: 0003036001

Pembimbing I


FAISAL RIZA, S.H., M.H
NIDN: 0112068204

Pembimbing II


M. TEGUH SYUHADA LUBIS, S.H., M.H
NIDN: 0018098801



Slappul, Cerdas dan Sepercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : MAULIDA SARI
NPM : 1406200483
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
JUDUL SKRIPSI : PERAN KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI
DALAM PENGAWASAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN PELAYARAN LAUT DI TANJUNG BALAI
(Studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
Kota Tanjung Balai Asahan)

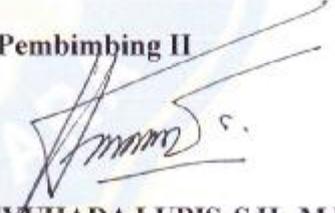
Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian

Medan, 23 Maret 2018

Pembimbing I


FAISAL RIZA, S.H., M.H
NIDN: 0112068204

Pembimbing II


M. TEGUH SYUHADA LUBIS, S.H., M.H
NIDN: 0018098801



Unggul, Cerdas dan Berprestasi

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Maulida Sari
NPM : 1406200483
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Administrasi Negara
Judul : PERAN KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI
DALAM PENGAWASAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN PELAYARAN LAUT DI TANJUNG BALAI
(Studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota
Tanjung Balai Asahan)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata di kemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 28 Maret 2018

Saya yang menyatakan



MAULIDA SARI



Unggul, Cerdas, Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

KARTU BIMBINGAN
SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : MAULIDA SARI
NPM : 1406200483
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
JUDUL SKRIPSI : PERAN KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI DALAM
PENGAWASAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN
LAUT DI TANJUNG BALAI (Studi Di Kantor Kesyahbandaran dan
Otoritas Pelabuhan Kota Tanjung Balai Asahan)
PEMBIMBING I : FAISAL RIZA, S.H., M.H
PEMBIMBING II : M. TEGUH SYUHADA LUBIS, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	KONSULTASI LANJUTAN	PARAF
20-2/2018	Metode penulisan, Perbaikan huruf, redaksi tulisan	05-3/2018 Abstrak, latar belakang diperbaiki, perumusan Masalah dan Metode penelitian	
07-3/2018	BAB II Tinjauan pustaka di bukukan / tidak sama dengan referensi operasional	10-3/2018 Bab III Hasil penelitian diperbaiki bahasanya dan ketepatan loganya ditamat 1 sheet.	
18-3/2018	BAB III diperbaiki hasil penelitiannya	14-3/2018 Acc lanjut ke pembimbing 3 (satu)	
15-3-2018	TERIMA SKRIPSI		
16-3-2018	Perbaiki beberapa kalimat penulisan.		
19-3-2018	Penyerahan Skripsi		
20-3-2018	Periksa Daftar pustaka Berkaitan Dengan Skripsi		
23-3-2018	Acc diperbahayak.		

Diketahui Dekan

(Ida Hanifah, S.H., M.H)

Pembimbing I

(Faisal Riza, S.H., M.H)

Pembimbing II

(M. Teguh Syuhada Lubis, S.H. M.H)

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr.Wbr

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran ALLAH SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karuniaNya sehingga inii dapat terselesaikan. Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul: **Peran Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut di Tanjung Balai (Studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan).**

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankan penulis ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada: Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani., M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Program sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Ida Hanifah, SH., M.H atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Faisal, SH., M.Hum dan Wakil Dekan III Bapak Zainuddin, SH., M.H.

Terimakasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak Muhammad Syukran Yamin Lubis, SH, C.N, M.Kn

selaku Kepala Jurusan Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Bapak Faisal Riza, SH., M.H selaku Pembimbing I dan Bapak Teguh Syuhada Lubis, SH., M.H, selaku Pembimbing II, yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan saran sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staff pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Tak terlupakan disampaikan terima kasih kepada seluruh narasumber yang telah memberikan data selama penelitian berlangsung. Penghargaan dan terimakasih disampaikan kepada Bapak M. Fasi sebagai Kepala Unit Pelaksana Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Tanjung Balai Atas bantuan dan dorongan hingga Skripsi dapat diselesaikan.

Secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan terima kasih kepada Ayahanda tersayang Asmui dan Ibunda tercinta Salmah Sitorus, yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang, juga kepada semua adik-adik kesayangan saya Arwida Suri, Junida Sari, Aulia Rahmadhani dan sibungsu kesayangan kami Raysha Dina Putri, serta kepada seluruh keluarga besar Sitorus yang telah memberikan motivasi hingga selesainya skripsi ini, dengan penuh ketabahan selalu mendampingi dan memotivasi untuk menyelesaikan studi ini

Tiada gedung yang paling indah, kecuali persahabatan untuk itu, dalam kesempatan ini diucapkan terimakasih kepada sahabat-sahabat yang telah banyak berperan, terutama kepada Julia Maharani, Fadhly Ghifarhy, M Yudhi, yang

selalu ada walaupun tiada, serta kepada Mina Sari, Lita Yuliana, Dwi, Intan, Riri begitu juga kepada teman kosku: Maysaroh, kakak-kakak ku Teti, Leli, Imel, dan adek-adek ku Suci, Windi, Tuti dan Putri terimakasih atas semua kebaikannya, semoga Allah SWT membalas kebaikan kalian, serta kepada teman seperjuangan seluruh keluarga E-1 Pagi (2014) dan F-1 HAN yang tak dapat saya sebut satu-persatu. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya, tiada maksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan peran mereka, dan untuk itu disampaikan ucapan terimakasih yang setulus-tulusnya.

Akhirnya, tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali ilahi Robbi. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terima kasih semua, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT dan mudah-mudahan semuanya selalu dalam lindungan Allah SWT, Amin. Sesungguhnya Allah mengetahui akan niat baik hamba-hambanya.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Medan, 19 Februari 2018

Penulis

Maulida Sari
1406200483

DAFTAR ISI

LEMBARAN PENDAFTARAN

LEMBARAN BERITA ACARA UJIAN

PERNYATAAN KEASLIAN

KATA PENGANTAR..... i

DAFTAR ISI..... iv

ABSTRAK vi

BAB I: PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah.....	5
2. Faedah Penelitian.....	6
B. Tujuan Penelitian.....	6
C. Metode Penelitian.....	7
1. Sifat Penelitian.....	7
2. Sumber Data	7
3. Alat Pengumpul Data	8
4. Analisis Data	9
D. Definisi Operasional.....	9

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

A. Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP)	11
B. Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut	17
C. Kota Tanjung Balai.....	26

BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Peran KPLP dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut di Tanjung Balai.....	36
B. Hubungan KPLP dengan Patkamla dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut di Tanjung Balai.....	55
C. Kendala KPLP dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut di Tanjung Balai.....	62

BAB IV: KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	72
B. Saran	73

DAFTAR PUSTAKA.....	75
----------------------------	-----------

LAMPIRAN

ABSTRAK

PERAN KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI DALAM PENGAWASAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN LAUT DI TANJUNG BALAI (Studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Tanjung Balai Asahan)

MAULIDA SARI
1406200483

Peranan laut sangat penting sebagai pemersatu bangsa serta wilayah Indonesia dan konsekwensinya pemerintah berkewajiban atas penyelenggaraan pemerintahan dibidang penegakan hukum baik terhadap ancaman pelanggaran terhadap pemanfaatan perairan serta menjaga dan menciptakan keselamatan dan keamanan pelayaran. Pengawasan terhadap pelayaran harus ditingkatkan dalam hal pengawasan terhadap kecelakaan di laut karena banyak terjadi kecelakaan kapal yang berakibat hilangnya nyawa awak kapal atau penumpang. Sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarananya. Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan di pantai.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui peran KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai, untuk mengetahui hubungan KPLP dengan patkamla dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di tanjung balai dan untuk mengetahui kendala KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai. Penelitian ini dilakukan dengan penelitian yuridis empiris yang diambil dari data primer dengan melakukan wawancara dan data sekunder dengan mengelola data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami bahwa peran KPLP sesuai dengan UU Pelayaran melakukan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran di laut. Namun selama ini KPLP dalam melakukan pengawasan telah berkoordinasi dengan instansi lain di bidang maritim seperti Patkamla, dan lainnya. Hal ini yang membuat peran pengawasan dari KPLP tidak terlihat dan terkesan sia-sia. Koordinasi ini dilaksanakan dalam bentuk melakukan patroli dan melakukan beberapa pelatihan kesiapsiagaan untuk melaksanakan operasi pencarian dan penyelamatan laut jika terjadi kecelakaan transportasi laut. Sesungguhnya Koordinasi tersebut sangat baik dan membantu karena untuk melakukan pengawasan di laut KPLP memiliki kendala berupa sarana yaitu kapal patroli.

Kata Kunci : Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, Pengawasan, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Wilayah suatu negara selain kita kenal udara dan darat juga lautan. Namun masalah kelautan atau wilayah laut tidak dimiliki oleh setiap negara, hanya negara-negara tertentu yang mempunyai wilayah laut yaitu negara di mana wilayah daratnya berbatasan dengan laut. Laut adakalanya merupakan batas suatu negara dengan negara lain dengan titik batas yang ditentukan melalui ekstradisi bilateral atau multilateral yang berarti pula merupakan batas kekuasaan suatu negara, sejauh garis terluar batas wilayahnya.¹

Wilayah negara Republik Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki wilayah darat, laut dan udara. Wilayah laut negara Indonesia meliputi Laut Nusantara yaitu Laut dan selat yang berada di antara pulau-pulau di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan Laut teritorial merupakan laut yang lebarnya 12 mil yang dihitung dari garis-garis dasar yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau Indonesia yang terluar.²

Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia terletak pada posisi silang yang sangat strategis di antara Benua Asia dan Benua Australia, yang memiliki 17.504 pulau yang membentang dari Sabang sampai Meraoke dengan panjang garis pantai kurang lebih 81.000 Km serta luas wilayah laut sekitar 5,9 juta Km². Negara kita juga disebut dengan negara kepulauan. Kondisi geografis

¹ P. Joko Subagyo. 2002. *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta, halaman 1.

² K.I.S.A.H. "Wilayah Perairan Negara Inonesia". Diakses melalui www.blogspot.co.id tanggal 5 Maret 2018 pukul 13.01 Wib.

Indonesia sebagai negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan laut yang terdiri dari laut pesisir, laut lepas, laut teluk dan selat, memiliki panjang pantai 95,181 km, dengan luas perairan 5,8 juta km, luas perairan 5,8 juta km tersebut, terdiri dari perairan laut teritorial 0,3 km, perairan nusantara 2,8 juta km, perairan Zona Eksklusif Indonesia (ZEE) 2,7 juta km.

Sebagai negara kepulauan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Negara Kepulauan (*Archipelago State*) oleh konfrensi PBB yang diakui oleh dunia Internasional maka Indonesia mempunyai kedaulatan atas keseluruhan wilayah laut Indonesia. Peranan laut sangat penting sebagai pemersatu bangsa serta wilayah Indonesia dan konsekwensinya Pemerintah berkewajiban atas penyelenggaraan pemerintahan dibidang penegakan hukum baik terhadap ancaman pelanggaran terhadap pemanfaatan perairan serta menjaga dan menciptakan keselamatan dan keamanan pelayaran.³

Sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan sebagai dasar dan tolak ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya.⁴

Masalah kelautan di Indonesia hampir setiap hari menjadi pembicaraan yang tidak ada habisnya, sehingga wajar mulai dari masyarakat atau aparat penegak hukum di bidang pelayaran ikut membicarakannya. Hal ini dikarenakan

³ Gede Parwata, "Keamanan dan Keselamatan Pelayaran", melalui www.blogspot.co.id, diakses Sabtu, 18 November 2017, pukul 10.15 wib.

⁴Nur Hidayani, "Urgensi Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Melalui Pembaharuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran", melalui www.wordpress.com, di akses Sabtu, 18 November 2017, Pukul 10.55 wib.

banyaknya terjadi kecelakaan kapal yang berakibat hilangnya nyawa awak kapal atau penumpang. Pengawasan terhadap pelayaran harus ditingkatkan dalam hal pengawasan terhadap kecelakaan dilaut yang harus dilakukan secara efisien dan efektif. Keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi hal yang paling diutamakan untuk menghindari terjadinya kecelakaan di laut. Untuk menjamin terlaksananya Keamanan dan Keselamatan pelayaran di laut, dibentuk Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) yang bertanggung jawab langsung kepada Presiden. Adapun tugas, wewenang dan hal lain yang berkaitan dengan KPLP diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Republik Indonesia atau *Indonesia Sea and Coast Guard* merupakan Direktorat dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang bertugas mengamankan pelayaran di Indonesia. Menurut Menteri Perhubungan, dengan terbentuknya organisasi *Indonesian Sea and Coast Guard* tersebut, eksistensi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) pada dunia pelayaran secara hukum akan menjadi sah adanya. Hal tersebut untuk memenuhi tuntutan dunia pelayaran internasional yang menginginkan adanya jaminan keamanan dan keselamatan pelayaran yang memadai di perairan Indonesia.

Dasar hukum yang menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan

di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.⁵ Di dalam ketentuan Pasal 276 ayat (1) menyebutkan bahwa “untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai”. Selanjutnya untuk melaksanakan fungsinya sebagaimana yang di maksud pada Pasal di atas di atur pula tugas penjaga laut dan pantai dalam Pasal 277 ayat (1) Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menentukan:

- (1) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas:
 - a. melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
 - b. melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;
 - c. pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
 - d. pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
 - e. pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan
 - f. mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa

Keamanan dan keselamatan pelayaran adalah hal yang paling diutamakan sebelum melakukan pelayaran guna menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Kecelakaan yang dapat terjadi dilaut tidak dapat dipungkiri dan hal tersebut bisa diakibatkan oleh alam, cuaca dan kelalaian manusia itu sendiri misalnya seperti kapal tenggelam karena kelebihan muatan, kebakaran kapal dan hal lainnya. Peran KPLP sangat dibutuhkan untuk mengatasi permasalahan kecelakaan di laut. Namun pada kenyataannya peran KPLP itu sendiri kurang efisien karena KPLP dalam menjalankan tugasnya mengalami hambatan berupa sarana yang kurang memadai, sehingga untuk melakukan pengawasan tidak bisa dijalankan secara

⁵ *Ibid.*

maksimal. Maka KPLP dalam melaksanakan tugasnya sebagaimana yang tercantum dalam UU Pelayaran bekerjasama dengan instansi lain terkait dalam lingkungan maritim guna menjaga keselamatan pelayaran. Instansi lain tersebut antara lain Patkamla (Patroli Keamanan Laut), SAR (*Search And Resque*), TNI AL, Satpol Air dan lainnya.⁶ Kerjasama yang dilakukan masing-masing instansi membuat peran dari KPLP itu sendiri tidak terlihat sehingga dianggap sia-sia.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis tertarik mengangkat judul **“Peran Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai Dalam Pengawasan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Laut di Tanjung Balai (Studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Tanjung Balai Asahan)”**.

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian latar belakang masalah di atas, maka pokok permasalahan yang akan di bahas dalam penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana peran KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai?
- b. Bagaimana hubungan KPLP dengan Patkamla dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai?
- c. Bagaimana kendala KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai?

⁶ Hasil Wawancara dengan Bapak M. Fasi sebagai Kepala Petugas Keselamatan Berlayar Penjagaa dan Patroli pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, pada tanggal 29 Januari 2018.

2. Faedah Penelitian

Penelitian ini dianalisis agar nantinya dapat memberikan suatu sumbangan atau pemikiran yang bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dan kepentingan Negara, Bangsa, Masyarakat maupun pembangunan, antara lain:

- a. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran guna perkembangan ilmu hukum pada umumnya, khususnya dibidang Hukum Administrasi Negara mengenai peran KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di kota Tanjung Balai.
- b. Secara praktis, penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi bagi perkembangan hukum khususnya Hukum Administrasi Negara mengenai Peran KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai dan sebagai bentuk sumbangan pemikiran kepada masyarakat, bangsa dan negara serta mahasiswa khususnya jurusan Hukum Administrasi Negara, serta pihak yang berkepentingan lainnya.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui peran KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai.
2. Untuk mengetahui hubungan KPLP dengan patkamla dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai.

3. Untuk mengetahui kendala KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai.

C. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu proses, yaitu suatu rangkaian langkah yang dilakukan secara terencana dan sistematis untuk memperoleh pemecahan masalah atau jawaban terhadap pertanyaan tertentu.⁷ Metode penelitian merupakan salah satu faktor dari suatu permasalahan yang akan dibahas, dimana metode penelitian ini merupakan cara utama yang bertujuan untuk mencapai tingkat penelitian ilmiah. Sesuai dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian maka metode penelitian yang akan dilakukan meliputi:

1. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analisis yaitu menggambarkan atau mendeskripsikan ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran di laut oleh Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai. Jenis penelitian yang digunakan adalah yuridis empiris yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan data-data berdasarkan yang terjadi di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kota Tanjung Balai Asahan dan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

2. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh langsung dari kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kota Tanjung Balai Asahan, selain itu juga digunakan data sekunder yang terdiri dari :

⁷Beni Ahmad Saebani. 2008. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Pustaka Setia, halaman 18.

- a. Bahan hukum primer, yaitu berupa bahan-bahan hukum yang mengikat meliputi peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan materi penelitian ini, yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 88 tahun 2016 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 135 Tahun 2015.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti misalnya: rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan seterusnya.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan tersier seperti bahan dari internet, kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif dan seterusnya.⁸

3. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian ini dari data primer berupa wawancara dengan Bapak M. Fasi sebagai Kepala petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kota Tanjung Balai Asahan. Data yang diperoleh dari data sekunder menggunakan alat pengumpul data merupakan studi dokumentasi atau melalui

⁸Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-PRESS), halaman 52.

penelusuran literatur berupa buku ilmiah, peraturan perundang-undangan dan sumber-sumber lainnya yang berhubungan dengan objek penelitian.

4. Analisis Data

Semua data yang diperoleh dari bahan pustaka secara kualitatif. Analisis kualitatif pada dasarnya merupakan penerapan tentang teori-teori yang membahas hasil penelitian, diharapkan dari teori-teori dan data hasil penelitian kepustakaan dapat ditarik beberapa hal yang dapat dijadikan pembahasan dan kesimpulan untuk penelitian ini.

D. Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi/konsep-konsep khusus yang akan diteliti. Definisi operasional mempunyai tujuan untuk mempersempit cakupan makna variabel sehingga data yang diambil akan lebih terfokus.⁹ Berdasarkan judul yang diajukan yaitu “Peran Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut di Tanjung Balai” maka dijabarkan definisi operasional sebagai berikut:

1. Peran adalah aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka dia menjalankan suatu peranan.¹⁰

⁹Ida Hanifah, dkk 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumaera Utara*: halaman 5.

¹⁰Arie Oktara. 2011 “Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Perencanaan Pembangunan Transportasi Perkotaan”, (Proposal Penelitian) Fakultas Hukum, Universitas Lampung.

2. Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan, penyelamatan, menciptakan keselamatan dan keamanan pelayaran dan penertiban serta penegakan peraturan dibidang pelayaran di perairan laut dan pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis dilaksanakan oleh menteri.
3. Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut adalah suatu kegiatan dan tindakan dalam rangka untuk mengetahui tercapainya suatu keadaan dimana terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, pelabuhan dan lingkungan maritim.
4. Kota Tanjung Balai adalah salah satu kota di provinsi Sumatera Utara, Indonesia. Luas wilayahnya 60,52 km² dan penduduk berjumlah 154.445 jiwa. Kota ini berada di tepi Sungai Asahan, sungai terpanjang di Sumatera Utara.¹¹

¹¹ Prima R Damanik, 2012 "Peranan Teluk Nibung di Tanjung Balai sebagai Pusat Perdagangan pada Masa Orde Baru", (Skripsi) Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Medan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)

Laut selain berfungsi sebagai penghubung wilayah satu dan lainnya dalam memperlancar hubungan transportasi. Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut, sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelayaran menjadi suatu hal yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan sesuai dengan peranannya baik nasional maupun internasional sehingga mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila serta Undang-Undang Dasar 1945.¹² Hal tersebut untuk memenuhi tuntutan dunia pelayaran yang menginginkan adanya jaminan keamanan dan keselamatan pelayaran yang memadai di perairan Indonesia.

Maka sebagai bentuk untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran perlu adanya Kesatuan Penjagaan laut dan Pantai (KPLP) yang merupakan penjaga keamanan perairan pelabuhan dan pantai sekitarnya, unit pelaksana teknis dibidang keamanan pelabuhan bandar, perairan laut, pantai dan bantuan SAR (*Search And Rescue*) dalam lingkungan Departemen Perhubungan. Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai dalam tugasnya mempunyai fungsi

¹² Nur Hidayani. *Loc. Cit.*

menegakkan peraturan atau ketentuan bidang perhubungan laut di daerah pelabuhan dan perairan bandar, melaksanakan patroli perairan dan bantuan SAR.

Secara spesifik tugas penjagaan dan pengamanan KPLP meliputi:

1. Melaksanakan pengamanan, penertiban, dan pengawasan dengan melakukan penjagaan di pos-pos pintu masuk atau keluar pelabuhan, pangkalan atau dermaga, daerah rawan pencurian, barang-barang vital milik negara di lingkungan pelabuhan.
2. Melaksanakan tugas pengamanan, penertiban dan pengawasan kegiatan muat barang, hewan dan naik turun penumpang, turis mancanegara dan hewan, serta melaksanakan tugas pengamanan dan penertiban di daerah pelabuhan, perairan bandar, perairan laut dan pantai, serta memberikan bantuan SAR.
3. Pengawasan pengamanan sarana bantu navigasi pencegahan, pencemaran di lautan, pengamanan kapal-kapal yang sedang berlabuh/sandar, juga melaksanakan tugas penyidikan terhadap pelanggaran, keamanan dan ketertiban di daerah pelabuhan, serta mengadakan koordinasi dengan aparat keamanan lain dan instansi lain yang terkait dalam hal pencegahan, penangkalan dan pemindahan penyeludupan.¹³

Keberadaan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai di Indonesia memiliki landasan hukum yakni Peraturan Pelayaran (*Scheepvaart Reglement*) LN. 1882 No. 115 junto LN. 1911 No. 399 (Kepolisian di Laut). Undang-Undang Pelayaran (*Scheepvaart Ordonantie*) 1936 (Stb.1936 No.700), Peraturan Pelayaran 1936 pasal 4, dan Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 Pasal 13 Periode Sebelum Perang Dunia Ke dua Tahun 1942: Organisasi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai diatur dalam *Dienst Van Scheepvaart* (Dinas Pelayaran) dan *Gouvernement Marines* (Armada Pemerintah).¹⁴

Periode Tahun 1950: Setelah pengakuan kedaulatan Negara Kesatuan RI tanggal 27 Desember 1949 berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan,

¹³ Herman Budi Sasono. 2012. *Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta:CV Andi, halaman 34-35.

¹⁴ Subhan, 2011. *Sistem Informasi Berbasis Web Pada Kapal Laut Di KPLP Belawan* (Tugas akhir) Program Studi Diploma III Teknik Informatika Departemen Matematika Fakultas Matematika Dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Sumatera Utara, Medan.

Tenaga dan Pekerjaan Umum Nomor 3 Tanggal 9 Juni 1950 nama Organisasi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai berubah menjadi Dinas Penjaga Laut dan Pantai (DPLP).¹⁵

Periode Tahun 1952: Pada Periode Tahun 1952 Dinas Penjaga Laut dan Pantai diserahkan kembali kepada Jawatan Pelayaran yang diawali dengan penyerahan Dinas Patroli Tanjung Uban Pulau Bintang Kepulauan Riau dengan dasar Pertimbangan sehubungan dengan pengkhususan tugas Anak Buah Kapal (ABK) di bidang Pertahanan. Periode Tahun 1964: Pada Periode ini Penjaga Laut dan Pantai (PLP) menjadi bagian Operasi Polisionil di Laut (OPDIL) dibawah Direktorat Operasi Kementerian Perhubungan Laut.¹⁶

Periode Tahun 1965: Pada periode ini Operasi Polisionil Di Laut (OPDIL) berubah lagi menjadi Asisten Operasi Khusus Angkutan Pemerintah (AOKAP) berdasarkan SK. Menhubla Nomor Kab.4 /9 /16 Mei 1965. Periode Tahun 1966: Berdasarkan SK. Menhub Nomor M.14 /3/14 Phb tanggal 20 Juni 1966 Asisten Operasi Khusus Angkutan Pemerintah (AOKAP) menjadi Biro Keselamatan Pelayaran (BKP) berdasarkan SK.Menteri Maritim: Nomor Kab.4 /3/14 tanggal 13 Desember 1966 BKP digabung kedalam Komando Satuan Operasi (KOSATOP).¹⁷

Periode Tahun 1968: Berdasarkan SK. Menhub Nomor M.14 /9 /7 Php tanggal 24 Agustus 1968, oleh Menteri Perhubungan Biro Keselamatan Pelayaran (BKP) diubah kembali namanya menjadi Dinas Penjaga Laut dan Pantai (DPLP)

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

dengan tugas menyelenggarakan Kepolisian Khusus di Laut dan Keamanan Khusus Pelabuhan.

Periode Tahun 1970: Pada Periode ini Dinas Penjaga Laut dan Pantai (DPLP) berdasarkan SK Direktorat Perhubungan Laut Nomor.Kab 4/3/4 tanggal 11 April 1970 DPLP menjadi Komando Operasi Penjaga laut dan Pantai (KOPLP). Periode Tahun 1973 S/D Sekarang: Berdasarkan SK Menteri Perhubungan Nomor KM.14/U/Phb-1973 Tanggal 30 Januari 1974 Komando Operasi Penjaga laut dan Pantai berubah menjadi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Setingkat Direktorat.¹⁸

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 88 tahun 2016 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dalam Pasal 2 ayat (1) huruf F menyatakan bahwa Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai atau *Sea and Coast Guard* adalah salah satu unit organisasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang bertugas mengamankan pelayaran di Indonesia.

Berdasarkan Pasal 1 angka 59 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, diamanatkan pendirian Penjaga Laut dan Pantai yaitu lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan dilaut dan pantai yang dibentuk dan bertanggungjawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dijalankan oleh Menteri. Aturan ini akan dibuat dalam bentuk Peraturan Pemerintah. Akan tetapi dikarenakan adanya perdebatan

¹⁸ *Ibid.*

serta prokontra, sejak 2008 hingga saat ini PP tersebut belum disahkan. Perdebatan ini menyangkut dilematis antara perintah undang-undang dan tidak harmonisnya atau tumpang tindihnya patroli kapal, pengawasan dan penegakan hukum dilaut, yang juga dilakukan oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (yang per akhir 2014 sudah menjadi Badan Keamanan Laut), Kapal Pengawas Perikanan yang dilakukan oleh Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan dan beberapa lembaga lain.

Untuk menjamin terlaksananya Keamanan dan Keselamatan pelayaran di laut, dibentuk Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) yang bertanggung jawab langsung kepada presiden. Tugas, wewenang dan hal lain yang berkaitan dengan KPLP sebagaimana yang diatur oleh Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah sebagai berikut:

BAB XVII Penjagaan Laut Dan Pantai (*Sea And Coast Guard*)

Pasal 276

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

Pasal 277

- (1) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas:
 - g. melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
 - h. melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;
 - i. pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
 - j. pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
 - k. pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan

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

Pasal 278

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

Pasal 279

- (1) Dalam rangka melaksanakan tugasnya penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277 didukung oleh prasarana berupa pangkalan armada penjaga laut dan pantai yang berlokasi di seluruh wilayah Indonesia, dan dapat menggunakan kapal dan pesawat udara yang berstatus sebagai kapal negara atau pesawat udara negara.
- (2) Penjagaan laut dan pantai wajib memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pelaksanaan penjagaan dan penegakan hukum di laut oleh penjaga laut dan panatai sebagaimana dimaksud pada ayat 91) wajib menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai identitas penjaga laut dan pantai diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 280

Aparat penjagaan dan penegakan peraturan di bidang pelayaran yang tidak menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas sebagaimana dimaksud dalam pasal 279 ayat (3) dikenakan sanksi administratif sesuai

dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Kepegawaian.

Pasal 281

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

B. Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan, serta keselamatan dan keamanan.¹⁹ Dalam pelayaran, pengawasan keselamatan dan keamanan merupakan hal yang paling penting mengingat banyak hal yang tidak dapat dihindari di laut.

Istilah pengawasan adalah suatu proses dimana orang atau kelompok orang atau organisasi menetapkan, atau dengan kata lain dengan sengaja mempengaruhi bagaimana orang atau kelompok atau organisasi lain akan bertindak. Pengawasan dapat diterapkan pada ruang yang sangat khusus, misalnya pengawasan yang dilakukan oleh seorang atasan terhadap bawahannya untuk meakukan suatu pekerjaan tertentu.²⁰ Sebaliknya pengawasan dapat terjadi pada ruang yang lebih umum, misalnya menetapkan kebijakan organisasi atau tindakan yang akan dilakukan. Dalam suatu pengawasan terhadap dua unsur pokok yaitu implikasi dari pengawasan yang dapat berwujud; *pragmatic* dan *symbolic*. Implikasi yang bersifat *pragmatic* berkaitan dengan apa yang akan individu lakukan atau tidak lakukan. Implikasi *paragmatic* sangat penting untuk mengendalikan individu

¹⁹ Herman Budi Sasono, *Op.Cit.*, halaman 49.

²⁰ A'an Efendi dan Freddy Poernomo. 2017. *Hukum Administrasi*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 258.

dalam menggunkan kekuasaan atau kewenangannya. Implikasi *symbolic* berkaitan dengan psikologis individu atau *charged emotionally*.²¹

Pengawasan pada dasarnya melibatkan tiga unsur penting, yaitu struktur, sarana, dan prosedur. Struktur adalah personalia atau personel yang diberikan tanggung jawab untuk melakukan pengawasan. Sarana adalah intrumen yang digunakan untuk melakukan pengawasan (akuntansi umum, akuntansi, analitikal, penganggaran (*budgeting*), laporan, analisis laporan pendapatan). Prosedur adalah tata cara pelaksanaan pengawasan (prosedur koordinasi).

Pengawasan dilaksanakan melalui tahapan-tahapan kegiatan sebagai berikut:

1. *Planning*. Pada tahap *planning* perusahaan menetapkan tujuan-tujuan yang ingin dicaai dan target sasaran yang ingin dicapai dari tujuan itu.
2. *Programming*. Pada tahap *programming* disusun program untuk mencapai tujuan yang direncanakan, dengan mempertimbangkan hambatan dari dalam dan dari luar perusahaan.
3. *Result checking*. Tahap *result checking* mengukur apakah tiap unit perusahaan telah mencapai atau tidak mencapai tujuan yang telah direncanakan.
4. *Shifting analysis*. Pada tahap *shifting analysis* memungkinkan terjadinya pergeseran antara tujuan yang direncanakan dengan hasil yang telah dianalisis.
5. *Corrective action implementation*. Tahap *corrective action implementation* adalah perintah untuk mengoptimalkan tindakan unit-unit perusahaan terhadap tujuan yang telah direncanakan.²²

Pengawasan berfungsi mencegah terjadinya tindakan penyelewengan dalam upaya mencapai tujuan itu. Tanpa pengawasan yang baik tidak mungkin dicapai tujuan yang dikehendaki. Pengawasan bertujuan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kesalahan-kesalahan fatal dan yang tidak diketahui, dan

²¹ *Ibid.*, halaman 259.

²² *Ibid.*, halaman 263.

juga membantu suatu departemen atau organisasi untuk bekerja sesuai dengan yang diharapkan. Pengawasan juga membantu memastikan bahwa tujuan suatu organisasi tidak mengalami dampak negatif oleh risiko yang berasal dari dalam maupun luar organisasi.²³

Pelayaran merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

Pengaturan pemanfaatan perairan bagi transportasi dimaksudkan untuk menetapkan alur pelayaran yang ada di laut, sungai, danau serta melakukan survey hidrografi guna pemutakhiran data kondisi perairan untuk kepentingan keselamatan berlayar.²⁴ Keselamatan pelayaran merupakan suatu keadaan yang menjamin keselamatan berbagai kegiatan dilaut termasuk kegiatan pelayaran,

²³ *Ibid.*, halaman 265-266.

²⁴ Gede Parwata, "Keamanan dan Keselamatan Pelayaran", melalui www.blogspot.co.id, diakses Sabtu, 18 November 2017, pukul 10.15 wib.

eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam dan hayati serta pelestarian lingkungan hidup. Untuk itu diperlukan tata kelautan dan penegakkan hukum dilaut dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban dan perlindungan lingkungan laut agar tetap bersih dan lestari guna menunjang kelancaran lalu lintas pelayaran. Konsep kriteria dan pengaturan di bidang kelautan mempunyai implikasi yang luas dan harus dipertimbangkan dalam pemanfaatan ruang laut Nasional.

Pranata hukum yang mengatur aspek-aspek hukum dari kapal diperlukan untuk menjamin keselamatan pelayaran di laut. Aspek hukum itu bukan saja mengenai segi keselamatan pelayaran, akan tetapi karena kapal itu bergerak diluar wilayah yurisdiksi nasional, maka ia harus memiliki identitas yang jelas yang menunjukkan kebangsaannya, sehingga mendapatkan perlindungan hukum dari negara bendera.²⁵

Kapal yang diizinkan berlayar adalah kapal yang laiklaut, yaitu kapal yang telah memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Keselamatan kapal adalah kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan eletronik kapal yang semuanya dibuktikan dengan sertifikat.
2. Pencegahan pencemaran perairan dari kapal adalah peralatan di kapal guna mengolah limbah sampai nilai ambang batas yang serendah-rendahnya atau kurang dari 15 ppm.

²⁵L. Sumartini, dkk. *Analisis dan Evaluasi tentang Perlindungan Anaka Buah Kapal (ABK)*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, halaman 1.

3. Pengawakan adalah awak kapal berkeahlian, terampil, bersertifikat, berdisiplin dan tercantum di dalam daftar siji kapal.
4. Pemuatan adalah kapal tidak dibenarkan membawa muatan lebih dari yang diizinkan, secara visual dapat diamati pada garis skala sarat pada lingga haluan, lingga buritan dan terhadap merkah lambung timbul.
5. Kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang adalah bahwa kapal tidak terjangkau penyakit menular yang dibuktikan dengan sertifikat kesehatan, termasuk bibit penyakit yang dapat ditularkan tikus, dibuktikan dengan diterbitkannya sertifikat bebas tikus sesuai dengan *Public Health (Ship) Regulations* 1970. Pejabat kesehatan menyatakan bahwa kapal berada pada keadaan laik menaikkan dan menurunkan penumpang.
6. Status hukum kapal untuk berlayar diperairan tertentu, dimaksudkan bahwa kapal mengibarkan bendera anda kebangsaan kapal, memiliki dokumen kapal dan muatan secara lengkap, serta seluruh awak kapal memiliki dokumen keimigrasian yang sah.²⁶

Salah satu unsur kelaiklautan itu ialah terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal yang semuanya dibuktikan dengan sertifikat.²⁷ Kapal yang laik laut artinya kapal yang memenuhi semua peraturan yang dipersyaratkan. Namun keadaan itu masih kebutuhan dasar untuk

²⁶D.A Lasse, 2014. *Keselamatan Pelayaran Di lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 22-23.

²⁷ *Ibid.*, halaman 123.

digunakan berlayar dilaut. Keselamatan pelayaran masih “dipertaruhkan” terhadap faktor-faktor di luar kapal oleh nahkoda.²⁸

Keselamatan pelayaran merupakan hal terpenting yang harus diperhatikan. Namun terdapat beberapa hal-hal yang mempengaruhi faktor eksternal kapal terhadap keselamatan pelayaran.

1. Perambuan

Badan hukum pengelolaan pelabuhan berkewajiban menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) sebagai rambu-rambu bagi lalu lintas kapal dilingkungan kerja pelabuhan. SBNP yang dimaksud antara lain lampu-lampu suar, bui pelampung dengan atau tanpa lampu, bangunan terapung. Bui rambu menunjukkan arah yang harus ditempuh, juga menunjukkan arah arus dan angin. Sedangkan bui rambu yang dilengkapi lampu, menyala pada malam hari atau disaat kabut. Titik koordinat dari setiap rambu navigasi harus berguna pada peta navigasi dilengkapi dengan informasi yang berguna bagi keselamatan pelayaran.

2. Aksesibilitas dan Pasang Surut

Kedalaman perairan alur pelayaran dipengaruhi oleh keadaan pasang surut yaitu perubahan atau erakan vertikal air. Surutnya alur pelayaran merupakan hambatan sementara. Menghadapi hambatan air surut dan untuk menghindari kejadian yang tidak diinginkan kapal harus menunggu beberapa lama hingga tercapai ketinggian air yang memungkinkan

²⁸ *Ibid.*, halaman 125.

bertambahnya *under keel clearance*. Aksesibilitas menentukan ukuran kapal yang dapat masuk ke suatu alur pelayaran atau ke kolam pelabuhan.

3. Panjang, Lebar dan Bentuk Alur Sungai atau Terusan

Ukuran-ukuran panjang dan lebar suatu alur termasuk bentuk belokan-belokan, misalnya dalam melayari sungai berpengaruh terhadap keeselamatan pelayaran. Kelengkapan rambu-rambu navigasi pada alur sungai atau kanal seperti yang dijelaskan pada angka 1 diatas juga menentukan terjaminnya keselamatan pelayaran disana.²⁹ Terminologi mengenai sisi kiri dan sisi kanan sungai perlu diketahui, yakni bahwa yang dimaksud sisi kiri adalah tebing sungai di sebelah kiri kalau menghadap ke arah muara dan sisi kanan sungai adalah tebing sungai di sebelah kanan kalau menghadap kearah muara. Kalau berlayar earah denan aliran sungai, maka tebing kiri berada di *port* dan tebing kanan berada di *starboard*. Akan tetapi, sewaktu berlayar melawan arah aliran sungai, maka tebing kiri berada di *starboard* dan tebing kanan berada di *port*.

4. Angin, Arus dan Gelombang

Akurasi arah maupun kecepatan kapal yang dilayani pandu sangat dipengaruhi oleh angin, arus dan gelombang terlebih akibat kombinasi antara arus-angin, angin-gelombang, atau kombinasi ketiga-tiganya. Ketiga faktor lingkungan ini dapat searah dengan gerakan kapal (misalnya: *breasting*) dan juga berlawanan arah atau arah diagonal dengan membentuk sudut tertentu. Angin berhembus kencang menyebabkan

²⁹*Ibid.*, halaman 47

gelombang permukaan laut seterusnya tercipta arus yang tidak lain aliran air laut dari satu lokasi ke lokasi lain.³⁰ Terminologi arah angin dan arah arus merupakan dua rumusan yang berbeda satu sama lain. Angin berhembus dari Barat ke Timur disebut angin Barat, tetapi arus mengalir dari Barat ke Timur disebut arus Timur.

5. Cuaca, Siang dan Malam

Cuaca hujan, udara berkabut dan udara berdebu menghalangi pemandangan dalam arti memperpendek jarak pandang, baik pada waktu siang dan terlebih pada malam hari. Perairan Indonesia adalah perairan tropis yang tidak mengenal adanya musim salju dan laut beku menjadi es. Sehingga gangguan terhadap keselamatan navigasi meliputi hanya keterbatasan jarak pandangan karena hujan, kabut dan kegelapan malam.

6. Kapal Tunda

Keberadaan kapal tunda sebagai sarana penunjang pemanduan pertamanya karena pertimbangan keselamatan terhadap kapal fasilitas pelabuhan. Perlindungan terhadap konstruksi dermaga dan tambatan antara lain dilakukan dengan mewajibkan pemakaian kapal tunda untuk menarik dan atau mendorong. Kapal tunda mengurangi pemakaian daya propulsi kapal yang dipandu dan bergerak lebih leluasa pada ruas perairan yang relatif sempit.³¹

³⁰*Ibid.*, halaman 48

³¹*Ibid.*, halaman 49

7. Sistem Kendali Lalu Lintas Kapal

Di pelabuhan-pelabuhan kelas dunia tersedia sistem pengaturan lalu lintas kapal yang disebut *Vessel Traffic Informatio System* (VTIS). Sistem ini berfungsi sebagai alat bantu mengendalikan gerakan-gerakan kapal yang masuk dan atau keluar lingkungan kerja pelabuhan. Sistem ini dilengkapi dengan radar yang mampu mendeteksi posisi serta gerakan kapal hingga radius 20-35 mil. Manfaatnya sangat terasa pada saat jarak pandang teranggu misalnya cuaca kabut atau ketika kapal melayari sungai banyak tikungan. VTIS dapat juga difungsikan sebagai alat kontrol terhadap kapal yang melakukan pelanggaran, misalnya melakukan kegiatan bongkar muat *ship to ship* (STS) transfer yang tidak dilindungi dokumen resmi atau mengawasi kapal penangkap ikan ilegal, atau pelanggaran-pelanggaran lain yang terjadi di perairan.³²

Meskipun telah ada dasar hukum mengenai pengawasan keselamatan dan keamanan pada transportasi laut, berbagai kecelakaan di laut tetap tak bisa dihindari dan semakin marak terjadi, faktor yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan di laut diantaranya adalah:

1. Faktor teknis biasanya terkait dengan kekurangcermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan, atau pelanggaran terhadap ketentuan dan peraturan atau prosedur yang ada.

³²*Ibid.*, halaman 52-53.

2. Faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang biasanya dialami seperti badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim atau badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas. Terjadinya perubahan iklim saat ini, mengakibatkan kondisi laut menjadi lebih ganas, ombak dan badai semakin besar sehingga sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan di laut.
3. Faktor manusia itu sendiri yaitu kecerobohan di dalam menjalankan kapal, kekurangmampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal, secara sadar memuat kapal secara berlebihan.³³

C. Kota Tanjung Balai

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar dan satu-satunya yang dua pertiga atau 63% wilayah teritorialnya berupa perairan. Indonesia juga memiliki pantai yang terpanjang di dunia, yaitu 81.000 km³⁴ serta luas wilayah laut sekitar 5,9 juta Km². Dengan populasi hampir 270.054.853 juta jiwa pada tahun 2018. Posisi Indonesia terletak pada koordinat 6° LU – 11°08'LS dan dari 95o'BT – 141°45'BT. Indonesia termasuk negara luas yang terbagi menjadi beberapa provinsi. Jumlah provinsi di Indonesia adalah 34 provinsi.

Kota Tanjung Balai adalah salah satu kota di provinsi Sumatera Utara, Indonesia. Luas wilayahnya 60,52 km² dan penduduk berjumlah 154.445 jiwa. Kota ini berada di tepi Sungai Asahan, sungai terpanjang di Sumatera Utara. Kota Tanjung Balai terletak di antara 2°58' Lintang Utara dan 99°48' Bujur Timur.

³³ Nur Hidayani. *Loc. Cit.*

³⁴ Elfrida Gultom. 2007. *Refungsionalisasi pengaturan pelabuhan untuk meningkatkan ekonomi nasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, halaman 1

Posisi Kota Tanjung Balai berada di wilayah Pantai Timur Sumatera Utara pada ketinggian 0–3 m di atas permukaan laut dan kondisi wilayah relatif datar. Kota Tanjung Balai secara administratif terdiri dari 6 Kecamatan, 31 Kelurahan. Keberadaan Kota Tanjung Balai tidak dapat dipisahkan dengan kerajaan Asahan yang telah berdiri ± 392 tahun yang lalu. Tepatnya dengan penobatan Sultan Abdul Jalil sebagai raja pertama Kerajaan Asahan di Kampung Tanjung yang merupakan cikal bakal nama Tanjung Balai pada tahun 1620.

Asal-usul nama Kota Tanjung Balai menurut cerita rakyat bermula dari sebuah balai yang ada disekitar ujung tanjung di muara sungai Silau dan aliran sungai Asahan. Lama-kelamaan balai tersebut semakin ramai disinggahi karena letaknya yang strategis sebagai bandar kecil tempat melintas bagi orang – orang yang ingin berpergian ke hulu sungai Silau dan sungai Asahan. Tempat itu kemudian dinamai “Kampung Tanjung” dan orang lazim menyebutnya “ Balai Di Tanjung”.³⁵

Zaman penjajahan Belanda, pertumbuhan dan perkembangan Kota Tanjung Balai semakin meningkat dan strategis. Pembangunan jalur transportasi seperti jalan, jembatan dan jalur kereta api mempermudah akses ke Kota Tanjung Balai. Sehingga hasil-hasil dari perkebunan dapat dipasarkan dengan lancar ke luar negeri melalui pelabuhan Tanjung Balai. Maka Kota Tanjung Balai berkembang sebagai kota pelabuhan yang diperhitungkan di pantai timur Sumatera Utara.³⁶

³⁵Pemko Tanjung Balai, “Sejarah Kota Tanjung Balai”, melalui www.tanjungbalaikota.go.id, di akses Selasa 05 Desember 2017, Pukul 22.06 wib.

³⁶*Ibid.*

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar mode transportasi.³⁷

Penyelenggara pelabuhan antara lain unit pelaksana teknis atau satuan kerja dan Badan Usaha Pelabuhan. Unit pelaksana teknis atau satuan kerja pelabuhan adalah unit organisasi pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten atau kota. Sedangkan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) adalah badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa kepelabuhan di pelabuhan umum.³⁸ Dilihat dari segi kegiatan pelayarannya, pelabuhan dibagi menjadi tiga jenis, yaitu pelabuhan samudera, pelabuhan nusantara (pelabuhan interinsuler), dan pelabuhan pelayaran rakyat. Menurut perannya dalam pelayaran, pelabuhan dibagi menjadi dua jenis, yaitu pelabuhan transito dan pelabuhan ferry. Pelabuhan transito adalah pelabuhan yang mengerjakan *transhipment cargo*. Contohnya adalah pelabuhan Singapura. Pelabuhan ferry adalah pelabuhan penyeberangan. Pelayanan dilakukan oleh kapal yang menghubungkan dua tempat dengan sistem *roll on* dan *roll off* dengan membawa penumpang dan kendaraan.³⁹

³⁷ Suyono. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: Penerbit PPM, halaman 1.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid.*, halaman 4.

Fungsi sebuah pelabuhan paling tidak ada empat, yaitu sebagai tempat pertemuan (*interface*), gapura (*gateway*), entitas industri, dan mata rantai transportasi.

1. Tempat Pertemuan

Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua mode transportasi utama, yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan keangkutan darat seperti truk atau kereta api. Dan, sebaliknya barang-barang yang diangkut dengan truk atau kereta api di pelabuhan dibongkar dan dimuat ke kapal. Oleh karena itu di pelabuhan berbagai kepentingan bertemu, maka di pelabuhan akan berdiri bank yang melayani pelayaran maupun kegiatan ekspor impor. Pelabuhan merupakan tempat bagi instansi Bea Cukai untuk memungut bea masuk. Di pelabuhan, syahbandar akan memeriksa keselamatan pelayaran. Selain itu, di pelabuhan banyak berdiri perusahaan yang melayani pelayaran, seperti leveransir, pemasok peralatan kapal dan sebagainya.⁴⁰

2. Gapura

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara akan melewati pelabuhan tersebut. Sebagai pintu gerbang negara, citra negara sangat ditentukan oleh baiknya pelayanan, kelancaran serta kebersihan di pelabuhan tersebut. Pelayanan dan kebersihan di

⁴⁰ *Ibid.*, halaman 11.

pelabuhan merupakan cermin negara yang bersangkutan. Di banyak pelabuhan negeri, ketika kapal sandar akan segera dikunjungi oleh petugas pariwisata dari negara setempat. Petugas tersebut akan membagikan brosur-brosur mengenai tempat pariwisata yang dekat dengan pelabuhan serta informasi tempat-tempat berbelanja atau tempat makan. Selain itu, ada juga brosur yang memberi informasi jumlah penduduk, adat istiadat, serta sarana transportasi yang tersedia.

3. Entitas Industri

Berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting. Dengan adanya pelabuhan, hal itu akan memudahkan industri mengirim produknya dan mendatangkan bahan baku. Dengan demikian, pelabuhan berkembang menjadi suatu jenis industri sendiri yang menjadi ajang bisnis jenis usaa, mulai dari transportasi, perbankan, perusahaan leasing peralatan dan sebagainya.

4. Mata-Rantai Transportasi

Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Di pelabuhan, berbagai mode transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut merupakan salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut. Orang dan barang diangkut dengan kereta api bisa diangkut mengikuti rantai transportasi dengan menggunakan kapal laut. Oleh karena itu, akses jalan mobil, rel kereta api, jalur dari dan ke bandar udara sangatlah penting bagi suatu pelabuhan. Selain itu, sarana pendukung, seperti perahu kecil dan tongkang akan sangat

membantu kelaancara aktivis pelabuhan sebagai salah satu mata rantai transportasi.⁴¹

Pelabuhan merupakan prasarana perhubungan yang memiliki kedudukan yang strategis dalam pembangunan nasional, dan memiliki peranan yang besar di dalam kehidupan masyarakat, di bidang ideologi politik ekonomi sosial budaya yang menutamakan kesejahteraan seluruh masyarakat, serta mutlak memerlukan pengamanan dari segala ancaman.⁴²

Pelabuhan merupakan salah satu gerbang utama yang sangat strategis dalam mata rantai perekonomian di bidang transportasi melalui laut untuk kepentingan perekonomian, perdagangan, pariwisata dan jasa pelabuhan lainnya dalam rangka meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi nasional, merupakan objek vital serta jalur Ipoleksosbudhankam (ideologi politik ekonomi sosial budaya dan pertahanan keamanan) yang strategis sehingga faktor keamanan mempunyai peranan utama yang memerlukan penanganan secara terpadu. Pembinaan keamanan, ketertiban kelancaran angkutan laut, ketertiban lingkungan tingkat pelabuhan merupakan bagian pembinaan keselamatan maritim di tingkat pelabuhan, yang merupakan tanggung jawab Administrator Pelabuhan.⁴³

Peranan suatu pelabuhan dapat disimpulkan, yaitu:

1. Menyediakan suatu hubungan langsung ke pasran dunia yang merupakan kesempatan baik negara yang sedang berkembang untuk berdagang dengan banyak negara lain tanpa biaya perantara
2. Melayani kebutuhan perdagangan teruama perdagangan internasional dari daerah belakang (*hinterland*) pelabuhan tersebut berada

⁴¹ *Ibid.*, halaman 12.

⁴² Elfrida Gultom. *Loc. Cit.*, halaman 136.

⁴³ *Ibid.*, halaman 137.

3. Membantu berjalannya roda perdagangan dan pengembangan industri nasional
4. Menampung pangsa pasar yang semakin meningkat guna melayani perdagangan internasional baik *transshipment* maupun *transit traffic*
5. Menyediakan fasilitas transit untuk tujuan daerah belakang atau daerah atau negara tetangga
6. Menyediakan fasilitas pengembangan industri untuk tujuan industri di sekitar pelabuhan bagi industri yang berorientasi ekspor
7. Merupakan penyedia tenaga kerja
8. Merupakan sumber untuk mendapatkan mata uang asing (devisa) melalui barang yang diekspor
9. Dapat menjamin ketidaktergantungan ekonomi atau politik kepada negara lain
10. Negara berkembang umumnya mengimpor barang konsumsi dan modal dari negara industri melalui pelabuhan laut.⁴⁴

Asas –asas pengamanan yang diberlakukan meliputi sebagai berikut:

1. Legalitas
Setiap tindakan dan kegiatan harus berdasarkan ketentuan hukum dan undang-undangan yang berlaku
2. Fungsional
Setiap unsur melaksanakan kegiatan dan tindakan sesuai fungsinya masing-masing
3. Keterpaduan
Setiap kegiatan dan tindakan dilaksanakan secara koordisasi dan integrasi oleh semua unsur yang terkait.

Unsur-unsur pelaksana pengamanan

1. Unsur pelaksana
 - a. Penjagaan dan keamanan
 - 1) Mengadakan penelitian dan pengawasan persyaratan terhadap orang, kendaraan, barang yang keluar dan masuk pelabuhan
 - 2) Pengawasan dan penertiban kegiatan bongkar muat, penumpukan barang termasuk bongkar muat barang berbahaya
 - 3) Pengawasan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) tak terdaftar serta keselamatan TKBM, barang dan peralatan bongkar muat
 - 4) Pemeriksaan berkala alat-alat pemadam kebakaran serta mengarahkan tugas pemadam menanggulangi kebakaran
 - 5) Pengawasan, penelitian, penertiban kegiatan dan kelancaran arus lalu lintas
 - 6) Pengawasan dan pengamanan objek vital di pelabuhan dan perairan pelabuhan

⁴⁴ *Ibid.*, halaman 81

- 7) Pengawasan terhadap kapal-kapal yang sandar dan berlabuh di wilayah pelabuhan
 - 8) Pengawasan ketertiban di kolam dan perairan pelabuhan
 - 9) Pengawasan ketertiban kegiatan angkutan di atas air, penumpang, barang dan Anak Buah Kapal (ABK) serta ketertiban kegiatan motor-motor nelayan
 - 10) Pengawasan dan penertiban kegiatan atas motor-motor pesia, motor nelayan, kapal, barang, dan penumpang di atas kapal
 - 11) Melaksanakan tugas SAR terbatas di wilayah perairan pelabuhan
 - 12) Melaksanakan penelitian pemeriksaan atas pelanggaran ketentuan yang berlaku di wilayah pelabuhan
 - 13) Melaksanakan pencegahan dan pencemaran di wilayah pelabuhan
 - 14) Melaksanakan pengawasan kebersihan di wilayah pelabuhan perairan pelabuhan
- b. Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan (KP3)
 - 1) Mempersiapkan dan melaksanakan tugas Kamtibmas di dalam wilayah darat pelabuhan
 - 2) Mengadakan pengawasan dan pengamanan terhadap objek vital di pelabuhan
 - 3) Mengatur kelancaran lalu lintas kendaraan di pelabuhan
 - 4) Melaksanakan tugas kepolisian selaku pengayom dalam memberikan perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat bagi tegaknya peraturan perundang-undangan
 - 5) Membina ketentraman masyarakat guna mewujudkan keamanan dan ketertiban
 - 6) Mengadakan penyidikan terhadap pelanggaran ketertiban umum
 - 7) Membuat laporan kegiatan secara berkala kepada Amninitrator Pelabuhan.
 - c. Bea dan cukai
 - 1) Pengawasan dan pemberantasan penyeludupan
 - 2) Pengawasan pelaksanaan prosedur pabean bagi barang-baang yang diangkut melalui pelabuhan
 - 3) Pengawasan barang-barang yang dilarang ekspor maupun impor
 - d. Imigrasi
 - 1) Mengawasi pendapatan orang asing dipelabuhan
 - 2) Mengawasi kegiatan orang asin di pelabuhan
 - 3) Mengawasi legalitas orang asing masuk ke Indonesia melalui pelabuhan
2. Unsur bantuan
 - a. Kodim
 - b. Kepolisian
 - c. Satpol Air⁴⁵

⁴⁵ *Ibid.*, halaman 141.

Berkembang pesatnya Pelabuhan Tanjung Balai Asahan menjadikannya sebagai pelabuhan terbesar ketiga setelah Pelabuhan Belawan dan Pangkalan Brandan. Seiring berjalannya waktu, pemerintah membuat kebijakan-kebijakan. Kebijakan-kebijakan tersebut membawa dampak secara langsung bagi pelabuhan-pelabuhan di Sumatera Timur termasuk Pelabuhan Tanjung Balai Asahan. Salah satu kebijakan tersebut adalah pembangunan sarana transportasi darat. Pembangunan sarana transportasi darat memundurkan beberapa pelabuhan-pelabuhan di Sumatera Timur karena umumnya pelabuhan di Sumatera Timur banyak mengandalkan sungai sebagai sarana transportasi utama. Hal berbeda ditunjukkan oleh Pelabuhan Tanjung Balai Asahan yang mampu tetap bertahan bahkan semakin berkembang setelah adanya kebijakan untuk membangun sarana transportasi darat.

Pelabuhan Teluk Nibung adalah nama pelabuhan di Kota Tanjung Balai yang telah beroperasi sejak zaman Belanda. Pelabuhan Teluk Nibung pada awalnya digunakan sebagai pelabuhan pendukung dari pelabuhan Tanjung Balai yang berada di pusat kota Tanjung Balai. Dimana pelabuhan Teluk Nibung hanya sebagai tempat kantor administrasi pelabuhan dan gudang-gudang penyimpanan barang yang akan dibawa ke luar daerah maupun barang-barang yang akan didistribusikan ke wilayah lain setelah dibawa dari beberapa pulau melalui pelabuhan.⁴⁶

Pelabuhan Teluk Nibung dulunya bernama Pelabuhan Tanjung Balai Asahan. Namun sejak dipindahkan pelabuhan ke kawasan teluk nibung maka

⁴⁶ Prima R Damanik. *Loc. Cit.*

disebut juga pelabuhan Teluk Nibung atau pelabuhan Tanjung Balai Asahan. Nama Pelabuhan secara resmi dan tertera dalam setiap laporan dikantor-kantor Pelabuhan adalah Pelabuhan Tanjung Balai Asahan yang berada di jalan pelabuhan teluk nibung serta nama-nama kantor-kantor pelabuhan juga menyebutkan Pelabuhan Tanjung Balai Asahan.⁴⁷

Pelabuhan Tanjung Balai yang terletak di daerah Teluk Nibung sudah menjadi simbol kebanggaan daerahnya dalam melayani masyarakat yang menggunakan transportasi laut baik menuju Malaysia maupun ke daerah lain di Indonesia. Di sektor pariwisata, penataan pelabuhan ini juga diharapkan mampu meningkatkan jumlah wisatawan yang akan singgah di Kota Tanjungbalai sebelum maupun setelah mengunjungi lokasi-lokasi wisata yang ada di Sumut. Ini terutama sebagai pintu masuk turis dari Malaysia yang akan berwisata ke Danau Toba. Sejauh ini, kapal-kapal feri yang beroperasi di Pelabuhan Teluk Nibung melayani rute pelayaran ke Port Klang, Malaysia dan ke Hutan Melintang di Perak. Dengan jarak tempuh sekitar 3 jam, feri cepat itu dapat mengangkut hingga 200 penumpang dalam setiap pelayaran.

⁴⁷ *Ibid.*

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Peran KPLP dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut di Tanjung Balai

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran KPLP memiliki tugas melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran, melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut, pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal, pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut, pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.

Peran dari penjagaan laut dan pantai sebagai pelaksana operasional dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana inilah dibutuhkan untuk melaksanakan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran dalam kegiatan transportasi laut. Peran merupakan aspek dimanis dari kedudukan (status) yang dimiliki oleh seseorang, sedangkan status merupakan sekumpulan hak dan kewajiban-kewajiban sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu fungsi. Hakikatnya peran juga dapat di rumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu. Kepribadian seseorang juga mempengaruhi bagaimana peran itu harus dijalankan. Peran yang dimainkan pada

hakikatnya tidak ada perbedaan, baik yang dimainkan atau diperankan pimpinan tingkat atas, menengah maupun bawah akan mempunyai peran yang sama.⁴⁸

Berdasarkan sifatnya, KPLP berperan melakukan pengawasan tentang keselamatan pelayaran agar dipatuhinya aturan hukum dibidang pelayaran. Adapun tugas maupun kewenangan dari KPLP itu sendiri sudah tercantum dalam UU Pelayaran. Tanggung jawab dari KPLP yaitu melakukan pengawasan baik itu terhadap kapal yang akan berangkat maupun memeriksa secara fisik kapal tersebut apakah layak untuk berlayar atau tidak, memeriksa ABK (Anak Buah Kapal) serta dokumen-dokumen untuk terpenuhinya persyaratan keselamatan pelayaran.⁴⁹

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran, kelaiklautan kapal kalau tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran, maka resiko kecelakaan kapal sangat tinggi. Dalam pembahasan ini perlu dikemukakan unsur-unsur yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah sebagai berikut:⁵⁰

1. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan diperairan kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya
2. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik tenaga angin atau ditunda, termasuk dengan kendaraan

⁴⁸Arie Oktara. *Loc. Cit.*

⁴⁹Hasil Wawancara dengan Bapak M. Fasi sebagai Kepala Petugas Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, pada tanggal 29 Januari 2018.

⁵⁰Jumaizi. 2016. "Keselamatan Pelayaran di tinjau dari UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran", *Jurnal Sains dan Teknologi Maritim*.

yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

3. Perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 4 Prp. 1960 tentang Perairan Indonesia Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the sea* (Konvensi Perseriatan Bangsa-bangsa tentang hukum Laut), serta perairan daratan.
4. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas bertemu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
5. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayani.
6. Sarana bantu navigasi adalah sarana yang dibangun atau dibentuk secara alami yang berada diluar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

7. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.

Pelayaran merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Maraknya terjadi kecelakaan kapal tenggelam, kapal terbalik tersapu ombak hingga gagal bersandar di pelabuhan bukti bahwa sistem keselamatan pelayaran kita belum berjalan optimal.

Aturan yang mengatur untuk terciptanya keselamatan dan keamanan pelayaran tercantum dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menentukan:

Bab VIII

Pasal 116

- i. Keselamatan dan keamanan Pelayaran meliputi Keselamatan dan Keamanan angkutan di Perairan, pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim.
- ii. Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah.

Pasal 117

- (1) Keselamatan dan keamanan angkutan peraran, yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
 - a. Kelaiklautan kapal
 - b. Kenavigasian
- (2) Kelaikautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:
 - a. Keselamatan kapal
 - b. Pencegahan pencemaran dari kapal
 - c. Pengawakan kapal
 - d. Garis muat kapal dan pemuatan
 - e. Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang
 - f. Status hukum kapal
 - g. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
 - h. Manajemen keamanan kapal
- (3) Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Pasal 118

Kenavigasian dimaksud dalam pasal 117 ayat (1) huruf b terdiri atas:

- a. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran
- b. Telekomunikasi-Pelayaran
- c. Hidrografi dan meteorologi
- d. Alur dan perlintasan
- e. Pengerukan dan reklamasi
- f. Pemanduan
- g. Penanganan kerangka kapal; dan
- h. *Salvage* dan pekerjaan bawah air

Pasal 119

- (1) Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (1) Pemerintah melakukan perencanaan pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan dan pengawasan

Sarana Bantu Navigasi-pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan aur-pelayaran dan perairan pandu.

- (2) Untuk menjamin keamanan dan keselamatan Sarana bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran, Pemerintah menetapkan zona keamanan dan keselamatan di sekitar instalasi bangunan tersebut.

Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada transportasi laut telah banyak yang terjadi. Insiden yang banyak terjadi biasanya adalah tenggelam akibat kelebihan muatan, terbakar atau meledak, ataupun tenggelam akibat dari faktor alam. Tetapi faktor kesalahan manusia adalah penyebab utama dari kecelakaan transportasi laut yang ada.

Human Error yang terjadi pada kecelakaan transportasi laut dapat disebabkan oleh berbagai faktor pada sistem transportasi laut yang ada. Misalkan kurangnya kepehaman para awak kapal akan rambu-rambu yang ada pada rute perjalanan, kelalaian petugas pelabuhan dalam melakukan pengawasan terhadap kapal-kapal yang berlayar. Atau kelalaian awak kapal dalam melakukan *maintenance* terhadap mesin-mesin yang ada pada kapal. Berikut adalah *human error* yang terjadi pada kecelakaan transportasi laut:⁵¹

1. Jumlah penumpang yang tidak sesuai dengan kapasitas.

Dalam kasus kecelakaan transportasi laut sebagian besar kecelakaan yang terjadi adalah akibat jumlah penumpang yang tidak sesuai dengan kapasitas dari kapal yang berlayar. Hal ini selain disebabkan kelalaian dari nahkoda kapal kadangkala juga disebabkan kelalaian dari pengawasan pelabuhan ketika kapal akan diberangkatkan. Kapal yang seharusnya hanya diisi oleh 150 orang, diisi dengan jumlah penumpang sebanyak 300 orang. Dalam kasus ini

⁵¹ Yosima Safitri, “ Implementasi Keselamatan Transportasi Laut”, melalui www.blogspot.co.id, diakses Selasa, 13 Maret 2018, Pukul 19.25 Wib.

human eror yang terjadi adalah akibat kesalahan dari nahkoda yang menyetir kapal.

2. Faktor teknis

Faktor lain yang terjadi biasanya sebagai penyebab dari kecelakaan transportasi laut adalah faktor teknis. Faktor teknis ini banyak hal yang biamenjadi penyebabnya. Seperti desain kapal yang tidak sesuai dengan standarisasi yang telah ditetapkan. Ada pula *maintenance* yang dilakukan oleh para awak kapal yang masih tidak terjadwal dilakukan. Sehingga ketika kapal berlayar terjadi panas mesin yang menyebabkan mesin panas. Ataupun faktor teknis ketika barang-barang yang berbahaya. Karena tidak adanya kesadaran untuk menjaga kapal dari awak kapal menyebabkan kapal meledak dan terbakar.

Begitu banyaknya kejadian-kejadian yang terjadi pada transportasi laut telah menjadi peringatan sendiri bagi pemerintah Indonesia sendiri. Hal ini semua sebenarnya masih dapat dilakukan tindakan *preventif* mulai dari kebijakan-kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah. Pertama perlunya penyuluhan terhadap awak kapal dari masing-masing kapal yang ada mengenai aturan-aturan yang ada pada pelayaran laut sehingga tidak akan terjadi kesalahan ataupun kelalaian dari para awak kapal. Karena penumpang yang memaksakan kehendak untuk tetap dapat naik kapal yang telah penuh oleh penumpang kadangkala terjadi karena para awak kapal tetap memperbolehkan penumpang naik. Begitu juga pelatihan untuk para awak kapal untuk dapat melakukan *maintenance* terhadap

mesin-mesin yang ada pada kapal. Begitu juga pelatihan untuk dapat menghadapi permasalahan ketika kerusakan pada mesin kapal.⁵²

Kecelakaan kapal biasanya tidak disebabkan oleh hanya satu faktor, namun gabungan faktor manusia, cuaca dan teknis. Faktor manusia sering dikatakan sebagai penyebab utama kecelakaan, baik sebagai operator maupun pengambil keputusan. Namun apabila ditinjau dari sudut pandang hukum, pada dasarnya telah ada undang-undang yang menjamin keselamatan dan kemandirian pelayaran, namun ketentuan tersebut belum dilaksanakan secara optimal, undang-undang ini juga penting untuk segera diubah, hal itu disebabkan ketentuan dari undang-undang tersebut belum menguraikan secara jelas mengenai keselamatan kapal ditinjau dari batas muatan kapal dan alat kelengkapan keselamatan.⁵³

Keselamatan pelayaran menjadi faktor yang paling diutamakan hal ini yang membuat peran dari KPLP sangat penting mengingat tugas dan fungsi KPLP dibidang patroli dan penanganan, penegakan hukum dan advokasi, pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran, pencegahan pencemaran, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, serta sarana dan prasarana.. Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) adalah unsur Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dalam lingkup Departemen Perhubungan. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai tiga Direktorat teknis pembina bidang keselamatan maritim yaitu:

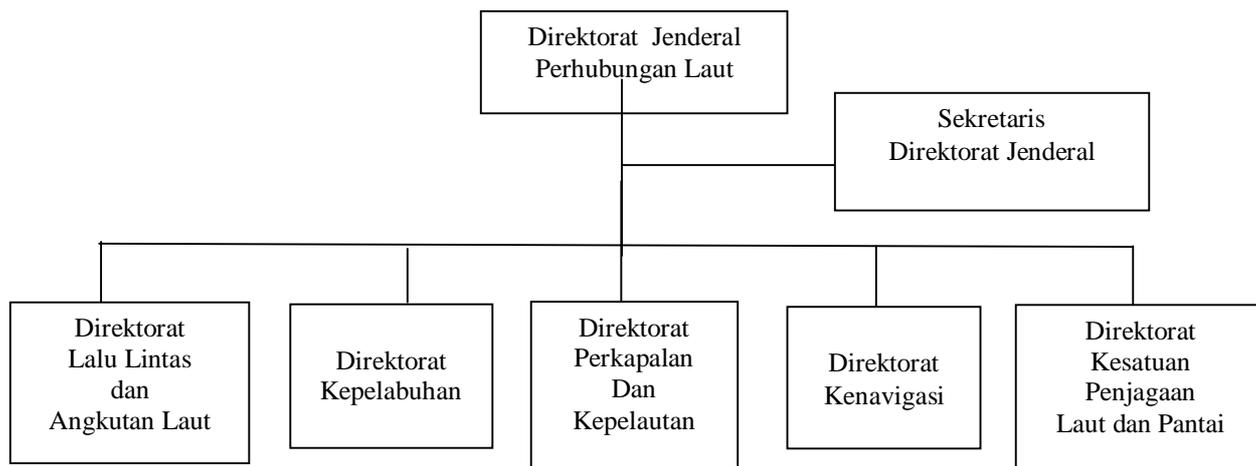
- a. Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai
- b. Direktorat Navigasi

⁵² *Ibid.*

⁵³ Nur Hidayani. *Loc. Cit.*

c. Direktorat Perakapalan dan Keselamatan Pelayaran⁵⁴

Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
(Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor
PM 88 Tahun 2016 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di
Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut)



1. Tugas dan Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai

- a. Tugas Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana.
- b. Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai
 - 1) penyiapan perumusan kebijakan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, serta sarana prasarana;

⁵⁴KPLP. *Manual Penjaga Laut Dan Pantai* . Edisi Kesatu, halaman 3.

- 2) penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, serta sarana prasarana;
- 3) penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, serta sarana prasarana;
- 4) penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, serta sarana prasarana;
- 5) penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, serta sarana prasarana; dan
- 6) pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat.

2. Kewenangan Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai

Kewenangan Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai adalah:

- a. Melaksanakan patroli laut
- b. Melakukan pengejaran seketika
- c. Memberhentikan dan memeriksa kapal dilaut
- d. Melakukan penyidikan

Unsur-unsur operasional lapangan KPLP dalam bidang Keselamatan Maritim melaksanakan ketertiban dan keamanan mulai dari pelabuhan, bandar, perairan laut dan pantai. Di wilayah Pelabuhan terdapat berbagai Kantor instansi pemerintahan yang beroperasi terkait dengan kelancaran aktivitas operasional di pelabuhan. Kantor-kantor tersebut adalah:

1. Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan (KP3) adalah kesatuan dari unsur kepolisian RI yang mempunyai tugas pokok membantu administrator pelabuhan dalam menyelenggarakan keamanan di daerah pelabuhan sepanjang mengenai tata tertib umum dalam rangka. Kedudukan Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan secara teknis operasional tetap berada di bawah kesatuan induknya.
2. Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) adalah unit pelaksana teknis di bidang keamanan pelabuhan, bandar, perairan laut, dan bantuan SAR (*Search And Rescue*) dalam lingkungan departemen Perhubungan. Dalam tugasnya Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai mempunyai fungsi menegakkan peraturan atau ketentuan bidang perhubungan laut di daerah pelabuhan dan perairan bandar, melaksanakan patroli perairan bantuan SAR.

Kesatuan Penjaga laut dan Pantai (KPLP) adalah unit pelaksana teknis di bidang keamanan pelabuhan bandar, perairan laut, pantai dan bantuan SAR dalam lingkungan Departemen Perhubungan. KPLP sudah lama terbentuk dan berada di setiap pelabuhan. KPLP merupakan penjaga keamanan perairan pelabuhan dan pantai sekitarnya. Polisi yang bertugas adalah polisi khusus yang dinamakan

Kesatuan Penjagaan dan Pengamanan Pelabuhan (KP3).⁵⁵ Adapun sistem perekrutan pegawai di KPLP sendiri adalah berdasarkan formasi di bawah Kementerian Perhubungan. Penerimaan pegawai secara menyeluruh melalui Direktorat Perhubungan Laut di bawah Kementerian Perhubungan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan dipimpin oleh seorang Kepala Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan merupakan instansi yang berada di bidang lingkungan maritim. Instansi ini berada dalam rangka untuk meningkatkan efektifitas pelaksanaan tugas dan fungsi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhan. Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 dan kemudian dilakukan perubahan sehingga menjadi PM Nomor 135 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dalam melaksanakan tugas tersebut, menyelenggarakan fungsi:

⁵⁵ Suyono. *Op. Cit.*, halaman 25.

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
6. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri.
7. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam

pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran.

8. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan.
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan hada kepelabuhanan, dan
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 135 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan (selanjutnya disingkat sebagai KSOP Tanjung Balai Asahan) diklasifikasikan ke dalam KSOP Kelas V (lima). Organisasi KSOP Kelas V Tanjung Balai Asahan terdiri atas:

1. Petugas Tata Usaha;
2. Petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal;
3. Petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan, dan Patroli; dan
4. Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan.

Adapun empat organisasi KSOP Kelas V Tanjung Balai Asahan yang tersebut di atas memiliki penjelasan sebagai berikut:

1. Petugas Tata Usaha mempunyai tugas melakukan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
2. Petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek dan surat tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar dan melakukan pemeriksaan, penyidikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan docking kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran.
3. Petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli mempunyai tugas melakukan penyidikan pemenuhan persyaratan pengawakan kapal, penyiapan bahan penerbitan dokumen kepelautan perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta perlindungan awak kapal, pelaksanaan pengawasan tertib bandar, pergerakan kapal (*shiffing*), pemanduan dan penundaan kapal di perairan pelabuhan dan tertib berlayar, lalu lintas keluar masuk kapal, kapal asing (*port state control*, *flag state control* dan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan penerbitan Surat Persetujuan

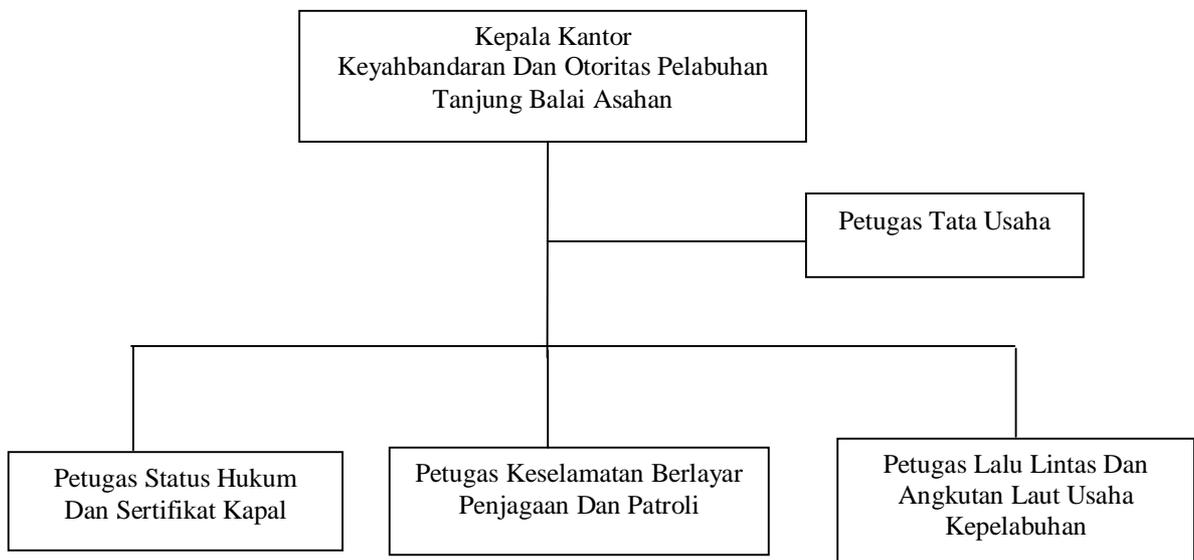
Berlayar (SPB), penjagaan, pengamanan dan penertiban embarkasi dan debarkasi penumpang di pelabuhan, pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus, barang berbahaya, pengisian bahan bakar serta limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pembangunan fasilitas pelabuhan serta pengerukan dan reklamasi, patroli di perairan pelabuhan, pengawasan dan pengamanan terhadap keselamatan kapal yang masuk keluar pelabuhan, kapal sandar dan berlabuh, penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue/SAR*), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, salvage dan pekerjaan bawah air, pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code/ISPS-Code*), penyiapan bahan pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal, serta pelaksanaan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

4. Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja bongkar muat, pengawasan kegiatan keagenan dan perwakilan perusahaan angkutan kapal asing, penjaminan kelancaran arus barang, keamanan dan ketertiban di pelabuhan, pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar/masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyiapan bahan pengawasan dan

evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, rencana dan program pembangunan dan pemeliharaan sarana prasarana pelabuhan, penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, program pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan serta penyusunan desain konstruksi fasilitas pokok pelabuhan dan fasilitas penunjang kepelabuhanan, pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, fasilitas dan operasional pelabuhan, penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa, penyiapan bahan pemberian rekomendasi persetujuan lokasi pelabuhan, pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri serta peningkatan kemampuan terminal dan operasional pelabuhan 24 (dua puluh empat) jam, penyusunan pemberian konsesi, atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan serta penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, penyusunan dan pengusulan tarif penggunaan daratan dan/atau perairan, fasilitas pelabuhan serta jasa kepelabuhanan, analisa dan evaluasi pembangunan penahan gelombang, alur pelayaran, jaringan jalan, dan sarana bantu navigasi pelayaran serta sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dan penyusunan

sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan, usaba jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan serta penyediaan dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan dan sistem informasi pelabuhan.

Struktur Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V Tanjung Balai Asahan



Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2012 menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 135 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Bab I

Kedudukan, Tugas, Fungsi dan Klasifikasi

Pasal 1

- (1) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah Unit pelaksana teknis di lingkungan Kemaritiman Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- (2) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dipimpin oleh seorang Kepala

Pasal 2

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan Pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan komersial.

Pasal 3

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dalam pasal 2, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi:

- a. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikat keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal
- b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal
- c. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelabuhan, tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemandun dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
- d. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran
- e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran
- f. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri
- g. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan, penggunaan lahan dataran dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana bantu Navigasi Pelayaran
- h. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan
- i. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan
- j. Penyediaan bahan penetapan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan

- k. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Tanjung Balai Asahan khusus nya unit Pelaksana Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli sangat berperan dalam proses pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di wilayah Lingkungan Maritim. Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 135 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

B. Hubungan KPLP dengan Patkamla dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut di Tanjung Balai

Hubungan KPLP dengan Patkamla sifatnya adalah koordinasi, koordinasi didalam melaksanakan tugas, sama-sama bertugas untuk menegakkan aturan pelayaran, saling mendukung satu sama lain. KPLP selain menjalankan tugasnya secara teknis juga melakukan koordinasi dengan instansi lain terkait bidang kemaritiman seperti TNI AL, satpol air, SAR, Patkamla, dan lain sebagainya, dan selama berkoordinasi tidak ditemukan adanya kendala apapun, karena koordinasi dengan instansi lain tersebut cukup baik.⁵⁶

Istilah koordinasi secara umum ialah menyelaraskan atau menyinambungkan kegiatan kerja satu pihak dengan pihak lain demi mencapai tujuan masing-masing pihak dan berakhir. Dengan tujuan bersama syarat sebuah koordinasi ialah diperlukan kematangan dalam segi tepat waktu agar tidak

⁵⁶ Hasil Wawancara dengan Bapak M. Fasi sebagai Kepala Petugas Keselamatan Berlayar Penjagaa dan Patroli pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, pada tanggal 29 Januari 2018.

menghambat kinerja dan tugas masing-masing pihak kemudian selalu terjalinnya komunikasi baik dalam satu lingkup pihak maupun dalam satu lingkup yang luas.

Koodinasi yang dilaksanakan oleh KPLP dengan instansi lain biasanya dilakukan dalam bentuk melakukan patroli di laut dan melakukan beberapa pelatihan kesiapsiagaan untuk melaksanakan operasi pencarian dan penyelamatan laut jika terjadi kecelakaan transportasi laut. Hal ini bertujuan untuk terjaminnya keselamatan pelayaran yang meliputi jiwa manusia dan harta benda, merupakan andil yang besar bagi efisiensi kegiatan transportasi laut. Berdasarkan uraian di atas jelas bahwa bukan hanya keselamatan jiwa manusia yang menjadi masalah tetapi demikian juga keselamatan laut. Kurang, lalai atau dengan sadar tidak diperhatikannya aturan-aturan keselamatan oleh manusia, tidak hanya akan merugikan manusia dan harta benda tetapi juga merugikan atau merusak lingkungan hidup. Instansi penertiban dan pengamanan keselamatan pelayaran di Indonesia adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang pembinaan teknisnya dilakukan oleh Direktorat-Direktorat Teknis Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), Navigasi, Perkapalan dan keselamatan pelayaran.⁵⁷

Bapak M. Fasi selaku Kepala Petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Tanjung Balai Asahan menegaskan bahwa KPLP dalam melakukan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran yang beroperasi harus lah diperlukan melakukan hubungan dengan instansi lain terkait bidang lingkungan maritim. Hubungan tersebut sifatnya adalah koordinasi untuk saling melakukan tugas

⁵⁷ KPLP. *Op. Cit.*, halaman 442 dan 443.

menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran. Dan selama melakukan koordinasi tidak pernah ditemukan adanya kendala maupun hambatan yang dapat mempengaruhi kegiatan penjagaan keselamatan pelayaran karena sesungguhnya instansi satu sama lain memiliki hubungan yang cukup baik.⁵⁸

Koordinasi secara khusus merupakan kemampuan yang dilakukan sebuah organisasi untuk saling bekerja sama dalam mencapai tujuan. Hal tersebut memiliki tujuan-tujuan seperti demi menciptakan efektifitas suatu organisasi secara maksimal yaitu agar dalam satu organisasi mempunyai keberhasilan dalam mencapai semua tujuan secara tepat dan benar kemudian koordinasi mempunyai tujuan yaitu menyatukan pihak luar dan pihak dalam untuk selalu selaras dalam melakukan proses kegiatan sehingga tidak merusak satu organisasi hal tersebut merupakan salah satu kunci pokok dalam mencapai tujuan bersama dan yang terakhir koordinasi bertujuan untuk menstabilkan efisiensi dalam satu organisasi.

Indonesia merupakan negara maritim yang dikelilingi oleh laut, untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau-pulau lainnya dilakukan pelayaran. Pelayaran menjadi penting bagi Bangsa Indonesia, dengan berlayar bangsa ini menjadi saling terkait satu sama lain sehingga Indonesia kaya akan keanekaragaman budaya selain sumber daya alamnya. Dikenalnya Bangsa Indonesia sebagai negara maritim, Indonesia melakukan perlindungan aturan dalam pelayaran, aturan tersebut dibuat untuk menjamin keamanan dan stabilitas

⁵⁸ Hasil Wawancara dengan Bapak M. Fasi sebagai Kepala Petugas Keselamatan Berlayar Penjagaa dan Patroli pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, pada tanggal 29 Januari 2018.

keamanan kedaulatan negara. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan tujuan dari pelayaran adalah:⁵⁹

1. Mempelancar arus perpindahan orang dan atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi sangkutan di perairan dalam rangka mempelancar kegiatan perekonomian
2. Membina jiwa kebaharian
3. Menunjang kedauatan negara
4. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional.
5. Menunjang, mengerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional.
6. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.
7. Meningkatkan ketahanan nasional.

Melihat tujuan dari pelayaran tersebut maka dengan jelas dapat dijabarkan tujuan dari pelayaran tersebut memberikan proteksi pertahanan dan keamanan bagi negara dan warga negara serta membangun perekonomian negara. Ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat dikenakan pada semua kegiatan angkutan diperairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan maritim di perairan Indonesia. Selain itu tidak hanya perlindungan bagi kedalam saja yang diberikan undang-undang ini tapi juga

⁵⁹ Mirja Fauzul Hamdi. 2016 . “*Kewenangan Pemerintah Terhadap Keselamatan dan Keamanan Perairan Indonesia*”. Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Darussalam Banda Aceh.

memberikan perlindungan keluar bagi semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia. Bagi kapal asing yang berbendera negara asing akan dikenakan UU Pelayaran ini jika berlayar di perairan Indonesia.⁶⁰

Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Dengan memperhatikan keselamatan dan keamanan berlayar diperairan ataupun dialur pelayaran guna menghindari kecelakaan maka dapat diartikan juga bahwa kapal di dalam melakukan pelayaran sekaligus menjaga kelestarian lingkungan alur pelayaran sehingga dapat menghindari terjadinya konflik dalam pemanfaatan wilayah perairan. Setiap kapal yang berlayar di wilayah alur pelayaran ataupun pelabuhan harus dilakukan dengan kecepatan aman serta disesuaikan dengan kondisi perairan dan dibawah pengawasan petugas terkait.

Peran pelayaran di perairan Indonesia sepenuhnya di kuasai oleh negara dimana pelaksanaan pembinaan dilakukan oleh pemerintah. Bentuk pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah berupa pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Bentuk pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan

⁶⁰ *Ibid.*

penegakan hukum. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini memberikan penjaminan bagi pelayaran di perairan Indonesia. Sehingga tujuan dari Undang-Undang ini dapat di capai. Meningkatkan ketahanan nasional merupakan salah satu butir dari tujuan pelayaran di Indonesia yang dijabarkan dalam keselamatan dan keamanan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim. keselamatan dan keamanan dalam perairan dibagi dalam kategori kelayakan kapal dan kenavigasian. Kelayakan kapal sangat diutamakan dalam pelayaran untuk dapat berlayar sebuah kapal harus memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan dan harus dibuktikan oleh sertifikat dan surat kapal yang dikeluarkan pemerintah.⁶¹

Keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan laut karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat, hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian.

Keamanan dan keselamatan pelayaran adalah hal yang paling diutamakan sebelum melakukan pelayaran guna menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. KPLP dalam melaksanakan tugas nya sebagaimana yang tercantum dalam UU Pelayaran memiliki hubungan dengan melakukan koordinasi dengan instansi lain terkait dalam lingkungan maritim guna menjaga keselamatan pelayaran. Instansi

⁶¹ *Ibid.*

lain tersebut antara lain Patkamla (Patroli Keamanan Laut), SAR (*Search And Resque*), TNI AL, Satpol Air dan lainnya.⁶² Namun kecelakaan yang dapat terjadi dilaut tidak dapat dipungkiri dan hal tersebut bisa diakibatkan oleh alam, cuaca dan kelalaian manusia itu sendiri misalnya seperti kapal tenggelam karena kelebihan muatan, kebakaran kapal dan hal lainnya.

Patkamla (Patroli Keamanan Laut) merupakan unit pelaksana dari kegiatan tugas Badan Keamanan Laut (Bakamla) untuk menjaga Keselamatan dan Keamanan di perairan laut. Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam melaksanakan tugas, Badan Keamanan Laut menyelenggarakan fungsi:

1. Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
2. Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
3. Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
4. Menynergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait
5. Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait

⁶² Hasil Wawancara dengan Bapak M. Fasi sebagai Kepala Petugas Keselamatan Berlayar Penjagaa dan Patroli pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, pada tanggal 29 Januari 2018.

6. Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.
7. Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Badan Keamanan Laut dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, berwenang:

1. Melakukan pengejaran seketika.
2. Memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut.
3. Mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

C. Kendala KPLP dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Laut di Tanjung Balai

Banyak sekali masalah yang terjadi menyangkut lingkungan maritim dengan situasi dan ancaman yang asimetrik di laut yaitu berupa terorisme dan kejahatan trans nasional. Misalnya *illegal logging*, *illegal fishing*, narkoba, penyeludupan manusia (*trafficking in person*), pencemaran laut, garis batas laut, dengan negara tetangga, eksplorasi bawah laut, perompakan, keselamatan pelayaran dan lain sebagainya. Kecelakaan angkutan laut yang menelan banyak korban jiwa dan harta benda terjadi silih berganti dalam beberapa tahun belakangan ini diantaranya kecelakaan kapal tenggelamnya Klm. Azzya Salwa Jaya. Ada beberapa penyebab terjadinya kecelakaan yaitu:

1. Faktor manusia

Faktor manusia merupakan suatu faktor yang paling besar yang antara lain meliputi:

- a. Kecerobohan di dalam menjalankan kapal
- b. Kekurangan mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal
- c. Secara sadar memuat kapal secara berlebihan

2. Faktor teknis

Faktor teknis biasanya terkait dengan kekurangan cermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan, terbakarnya kapal seperti musibah terbakarnya kapal KM. Ocean Express-6 pada tahun 2010

3. Faktor alam

Faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya di alami adalah badai, selombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas.

Pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan seperangkat perbuatan yang telah diakui sebagai bagian penting dari suatu manajemen yang efektif dalam instansi. Pengawasan juga berfungsi mencegah terjadinya tindakan penyelewengan dalam upaya mencapai tujuan itu.

Terjaminnya keselamatan pelayaran yang meliputi jiwa manusia dan harta benda, telah merupakan andil yang besar bagi efisiensi kegiatan transportasi laut.

Melaksanakan fungsi keselamatan pelayaran bukan hal yang mudah yang harus diikuti oleh semua instansi dan ditunjang dana yang cukup serta kesadaran semua pihak termasuk masyarakat pengguna serta pesisir dan kelautan. Untuk itu yang perlu dilakukan adalah membangun manajemen dan aturannya, mendorong pemerintah melakukan terobosan atau reformasi, mewujudkan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan pelayaran serta membangun kepercayaan ataupun kesadaran masyarakat dan memacu pembentukan payung aturan. Keselamatan pelayaran merupakan kebutuhan sehingga perlu segera diwujudkan dan mengaktifkan fungsi-fungsi keselamatan pelayaran melalui pembentukan lembaga dan manajemen serta fasilitas sarana dan prasarannya.⁶³

Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada transportasi laut telah banyak yang terjadi. Hal tersebut tidak dapat dipungkiri lagi sebab instansi yang berperan melakukan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran memiliki kendala yang sering dijumpai yaitu sarana berupa kapal. Jarak yang terlalu jauh sangat susah dijangkau dengan sarana yang ada, disitu lah KPLP memerlukan koordinasi dengan instansi lain yang mempunyai saran yang cukup baik untuk mencapai tujuan. bagi kapal penumpang, akan diberikan arahan dan di berikan alat penyelamatan apabila terjadi sesuatu ditengah perjalanan, dan tidak memaksakan diri untuk ikut berangkat apabila kapal sudah penuh.⁶⁴

⁶³ Gede Parwata. *Loc. Cit.*

⁶⁴ Hasil Wawancara dengan Bapak M. Fasi sebagai Kepala Petugas Keselamatan Berlayar Penjagaa dan Patroli pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, pada tanggal 29 Januari 2018.

Guna untuk mendapatkan perairan yang aman perlu dipersiapkan fasilitas prasaran dan sarana yang sesuai dengan rencana dan persyaratan kapal yang melalui wilayah perairan tersebut seperti panjang dan dimensi alur, banyak tikungan, kondisi alam dan teknis perairan, bahaya navigasi dan cuaca serta sistem perambuan.⁶⁵ Petugas harus tegas dalam mengambil keputusan untuk memberikan surat izin melalui surat izin berlayar agar terhindar dari kemungkinan terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

Keselamatan pelayaran dalam berbagai rujukan didefinisikan sebagai suatu keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhan. Penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian. Dalam ketidaklaikan kapal dan keselamatan kapal sesungguhnya perlu diperhatikan sebelum digunakan untuk berlayar, selalu ada aturan yang harus dipatuhi, dan di dalam proses pelaksanaannya selalu ada badan independen yang menjadi pengawasnya.

Kelaiklautan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi syarat keselamatan kapal, pencegahan pencemaran laut dikapal, pengawalan pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal, untuk berlayar di perairan tertentu sedangkan keselamatan kapal adalah keadaan yang memenuhi syarat materil, konstruksi, bangunan, peresmian dan perlistrik, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronik kapal, yang terbukti dengan sertifikat setelah pemeriksaan dan pengujian.

⁶⁵ Gede Parwata. *Loc Cit.*

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal dinyatakan laik laut apabila sudah dilengkapi dengan sertifikat keselamatan kapal, sertifikat pencemaran dari kapal, sertifikat Garis Muat dan pemuatan, Gross Akta, Surat Laut atau Pas Besar atau Pas Kecil atau Pas sungai dan danau, sertifikat Manajemen Keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal serta sertifikat keamanan kapal yang sesuai dengan daerah pelayarannya. Kapal juga harus diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional. Perjanjian kerja antara awak kapal pemilik atau operator kapal yang di antaranya memuat gaji, jam kerja dan jam istirahat serta pemeliharaan dan perawatan kesehatan juga tidak boleh melanggar peraturan perundang-undangan. Khususnya untuk kapal pengangkut penumpang maka wajib disediakan fasilitas kesehatan bagi penumpang.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa sertifikat keselamatan yang diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran GRT lebih dari 7 GT, kecuali untuk kapal perang, kapal negara dan kapal yang digunakan untuk keperluan olahraga. Persyaratan keselamatan kapal ini berlaku untuk setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta saat pengoperasian kapal di perairan Indonesia.

Persyaratan keselamatan kapal yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini meliputi materil, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapannya termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal. Dalam Undang-Undang Pelayaran ini juga disebutkan bahwa kapal berdasarkan jenis dan

ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi sebagai satu syarat untuk mendapatkan sertifikat keselamatan. Jika setelah melalui pemeriksaan dan pengujian, kapal dinyatakan memenuhi syarat keselamatan maka akan diberikan sertifikat. Kapal yang telah memperoleh sertifikat dilakukan penilikan secara terus menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.

Sertifikat keselamatan ini sebelumnya dikenal dengan istilah *Seaworthiness Certificate* tapi berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sertifikat keselamatan ini menjadi sertifikat keselamatan penumpang atau sertifikat keselamatan kapal barang yang terdiri dari sertifikat konstruksi kapal barang, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang dan sertifikat keselamatan radio kapal barang atau sertifikat kelaianan dan pengawasan kapal penangkap ikan.

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar dan satu satunya yang dua pertiga atau 63% wilayah teritorialnya berupa perairan. Indonesia juga memiliki pantai yang terpanjang di dunia, yaitu 81.000 Km. Sebagai bangsa kepulauan terbesar, Indonesia membutuhkan sektor maritim yang luas dan dikembangkan dengan baik sehingga dapat membantu negara untuk mencapai tujuan ekonomi, sosial dan politik. Sebagai negara kepulauan yang memiliki kawasan darat, laut dan udara, Indonesia memanfaatkan kawasan tersebut dengan menyediakan tiga jenis pengangkutan sebagai transportasi pengangkutan, yaitu pengangkutan darat, pengangkutan laut atau perairan pengangkutan udara untuk mengangkut hasil-hasil tersebut. Untuk melayani kegiatan di atas dibutuhkan sarana transportasi yang efektif dalam arti aman murah, lancar, cepat, mudah, teratur dan nyaman.

Berdasarkan perkembangan hukum Internasional, batas kekuasaan yang merupakan batas wilayah suatu negara sangat dipegang erat, pelanggaran terhadap wilayah suatu negara dapat berakibat fatal bahkan dapat menimbulkan kerenggangan hubungan dan apabila berlarut-larut akan berakibat peperangan. Dengan batas wilayah dituntut hubungan yang baik bagi setiap negara dan perjanjian-perjanjian yang diciptakan perlu ditaati agar tidak merugikan kepentingan negara lain.

Penentuan batas wilayah yang meliputi kelautan di dalam pembuatannya selalu memperhatikan bentuk konsekuensi dan pertimbangan lain sehingga kepentingannya sama-sama berjalan. Dalam sejarah hukum Internasional, selalu mengupayakan penetapan batas laut teritorial yang berlaku secara universal dengan memberikan catatan bagi negara-negara pantai dan perlintasan. Pada zaman modern ini dengan dikeluarkannya berbagai peraturan tentang kelautan untuk mengukur jarak laut dari wilayah darat yang diberlakukan secara universal, secara yuridis telah memberikan kepastian hukum yang dianut oleh hukum internasional dan secara faktual dapat merupakan perluasan wilayah kekuasaannya. Negara pantai yang semula hanya menganut batas laut teritorial sejauh 3 mil laut yang kemudian berkembang dan melalui konvensi hukum laut Internasional, jarak tersebut diperpanjang 4-6 mil laut, namun belum dapat diberlakukan secara universal baru pada tahun 1982 telah ditelorkan kesepakatan bersama baik oleh negara pantai maupun tidak berpantai, bahwa lebar laut teritorial maksimal 12 mil laut

Perkembangannya batas wilayah laut tersebut sekaligus merupakan perluasan wilayah negara pantai atau minimal memberikan peluang untuk memperluas kepentingan dan pengawasannya di laut. Menilik sejarahnya, negara Indonesia yang cukup dikenal wilayahnya merupakan kumpulan dari pulau-pulau besar dan kecil, dalam peraktek ketatanegaraannya telah memperlakuan ketentuan selebar 12 mil laut.⁶⁶

Hasil Konvensi Hukum laut Internasional III ditandatangani pada tanggal 10 Desember 1982 oleh 119 peserta dari 117 negara dan 2 organisasi kebangsaan di dunia. Berdasarkan kesepakatan tersebut, wilayah perairan Indonesia meliputi zona laut teritorial, zona landas kontinen dan zona ekonomi eksklusif.

1. Zona Laut Teritorial

Zona laut teritorial adalah jalur laut yang berjarak 12 mil laut dari garis dasar ke laut lepas. Garis dasar adalah garis khayal yang menghubungkan titik-titik dari ujung-ujung pulau. Sebuah negara memiliki kedaulatan sepenuhnya sampai batas laut teritorial. Akan tetapi, negara tersebut harus menyediakan jalur pelayaran lintas damai baik di atas maupun di bawah permukaan laut. Batas teritorial Indonesia telah diumumkan sejak Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957.

2. Zona Landas Kontinen

Landas kontinen adalah dasar laut yang merupakan lanjutan dari sebuah benua. Landas kontinen memiliki kedalaman kurang dari 150 meter. Landas Kontinen diukur dari garis dasar, yaitu paling jauh 200 mil laut. Penentuan

⁶⁶ Joko Subagyo. *Op. Cit.*, halaman 5

landas kontinen Indonesia dilakukan dengan melakukan perjanjian dengan negara-negara tetangga. Pada tahun 1973 pemerintah Indonesia mengeluarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia. Indonesia terletak diantara dua landas kontinen yaitu Benua Asia dan Australia.

3. Zona Ekonomi Eksklusif

Zona Ekonomi Eksklusif atau disingkat dengan ZEE adalah jalur laut selebar 200 mil laut ke arah laut terbuka diukur dari garis dasar. Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia diumumkan pada tanggal 21 Maret 1980. Di zona ini negara Indonesia memiliki hak untuk melakukan penyidikan tentang sumber daya alam yang ada disuatu daerah (eksplorasi), pengusahaan atau mendayagunakan sumber daya alam yang ada disuatu daerah (eksploitasi), upaya pemeliharaan atau perlindungan sumber daya alam supaya tidak mengalami kerusakan (konservasi) dan pengelolaan sumber daya alam yang ada. Di zona ini, kebebasan pelayaran dan pemasangan kabel atau pipa di bawah permukaan laut tetap diakui sesuai prinsip hukum laut Internasional.

Bapak M. Fasi selaku Kepala Petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Tanjung Balai Asahan menegaskan bahwa untuk melakukan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran kapal patroli KPLP hanya bisa menempuh jarak dari pelabuhan sampai pada batas lampu Rambu Navigasi batas alur kolam bandar sejauh 6,5 mil laut. Maka apabila terjadi kecelakaan pelayaran dengan

jarak tempuh yang terlalu jauh diperlukan lah koordinasi dengan instansi lain sehingga bisa mencapai tujuan tersebut.⁶⁷

⁶⁷ Hasil Wawancara dengan Bapak M. Fasi sebagai Kepala Petugas Keselamatan Berlayar Penjagaa dan Patroli pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, pada tanggal 29 Januari 2018.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Peran KPLP dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah mengadakan pengawasan sifatnya, pengawasan tentang keselamatan pelayaran agar dipatuhinya aturan sebagai aturan hukum dibidang pelayaran. Dalam melakukan tugasnya KPLP juga memiliki wewenang sebagai petugas yang melakukan pengawasan lingkungan perairan. Hal ini sesuai dengan Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tanggung jawab dari KPLP yaitu melakukan pengawasan baik itu terhadap kapal yang akan berangkat maupun memeriksa secara fisik kapal tersebut apakah layak untuk berlayar, memeriksa ABK (Anak Buah Kapal) serta dokumen-dokumen untuk terpenuhinya persyaratan keselamatan pelayaran karena Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran.
2. Hubungan KPLP dengan Patkamla adalah bersifat koordinasi. koordinasi untuk melaksanakan tugas karena sama-sama bertugas untuk menegakkan aturan pelayaran, saling mendukung satu sama lain, selama berkoordinasi tidak ditemukan adanya kendala apapun. Koordinasinya sangat baik dalam melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan palayaran karena sejatinya selain menjalankan tugasnya secara teknis KPLP juga

melakukan koordinasi dengan instansi lain terkait bidang kemaritiman seperti TNI AL, satpol air, SAR, Patkamla, dan lain sebagainya

3. Kendala KPLP dalam menjalankan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran adalah sarana berupa kapal. Sarana yang ada sesungguhnya tidak memadai untuk melakukan patroli. Kendala ini cukup sederhana namun sampai saat ini tetap tak terpenuhi sehingga mengharuskan adanya koordinasi dengan instansi lain terkait lingkungan maritim. Jarak tempuh oleh kapal KPLP tidak bisa bekerja terlalu jauh. Sehingga untuk mencapai tujuan KPLP harus melakukan koordinasi dengan instansi lain yang mempunyai sarana yang cukup baik untuk mencapai tujuan.

B. Saran

1. Sebaiknya Peran KPLP perlu ditingkatkan lagi dalam melakukan pengawasan terutama pada keselamatan dan keamanan pelayaran di laut dengan membuat peraturan khusus atau mempertegas peraturan perundang-undangan mengenai pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran dilaut, sehingga perannya dalam pengawasan dapat dijalankan secara efektif dan efisien untuk menghindari apabila terjadi kecelakaan di laut.
2. Sebaiknya KPLP semakin meningkatkan kerja sama yang bersifat koordinasi dengan instansi terkait lingkungan maritim. Kerja sama diantara kedua instansi dapat saling membantu untuk mencegah terjadinya

kecelakaan di wilayah perairan, sehingga bisa lebih terjaminnya keselamatan dan keamanan pelayarannya bagi kapal dan para penumpang.

3. Pemerintah sebaiknya lebih memenuhi sarana yang diperlukan oleh KPLP untuk melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran seperti mengadakan kapal patroli yang cukup besar sehingga KPLP bisa melakukan kegiatan pengawasan terhadap kapal-kapal yang akan berlayar kelaut. Sarana tersebut bertujuan untuk meminimalisir apabila terjadi kecelakaan yang ada di laut sehingga tidak terjadi lagi hambatan atau kendala dalam melakukan pengawasan dan dapat dijalankan secara efektif.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- A'an Efendi dan Freddy Poernomo. 2017. *Hukum Administrasi*. Jakarta: Sinar Grafika
- Beni Ahmad Saebani. 2008. *Metode Penilitin Hukum*. Bandung: CV. Pustaka Setia.
- D.A. Lasse. 2014. *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Elfrida Gultom. 2007. *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Herman Budi Sason. 2012. *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*.:CV Andi
- Ida Hanifah, dkk. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*. Medan:.
- Joko Subagyo. 2013. *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.
- KPLP. *Manual Penjaga Laut Dan Pantai*. Edisi ke 1.
- L. Sumartini, dkk. *Analisis dan Evaluasi tentang Perlindungan Anaka Buah Kapal (ABK)*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI.
- Soerjono Soekanto, 2014. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-PRESS).
- Suyono. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM

B. Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 88 tahun 2016 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan

Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2012 menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 135 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

C. Karya Ilmiah

Arie Oktara. 2011 "Peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Perencanaan Pembangunan Transportasi Perkotaan", (Proposal Penelitian) Fakultas Hukum, Universitas Lampung.

Jumaizi. 2016. "Keselamatan Pelayaran di tinjau dari UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran", Jurnal Sains dan Teknologi Maritim.

Mirja Fauzul Hamdi. 2016 "Kewenangan Pemerintah Terhadap Keselamatan dan Keamanan Perairan Indonesia". Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Darussalam Banda Aceh.

Subhan, 2011. "Sistem Informasi Berbasis Web Pada Kapal Laut Di KPLP Belawan" (Tugas Akhir) Program Studi Diploma III Teknik Informatika Departemen Matematika Fakultas Matematika Dan Ilmu Pengetahuan Alam Univesitas Sumatera Utara, Medan.

Prima R Damanik, 2012 "Peranan Teluk Nibung di Tanjung Balai sebagai Pusat Perdagangan pada Masa Orde Baru", (Skripsi) Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Medan.

D. Internet

Gede Parwata, "Keamanan dan Keselamatan Pelayaran", melalui www.blogspot.co.id, diakses Sabtu, 18 November 2017.

K.I.S.A.H. "Wilayah Perairan Negara Inonesia". Diakses melalui www.blogspot.co.id tanggal 5 Maret 2018 pukul 13.01 Wib.

Nur Hidayani, "Urgensi Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Melalui Pembaharuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran", melalui www.wordpress.org, di akses Sabtu, 18 November 2017.

Pemko Tanjung Balai. "Sejarah Kota Tanjung Balai", melalui www.tanjungbalaikota.go.id, di akses Selasa 05 Desember 2017.

Yosima Safitri, " Implementasi Keselamatan Transportasi Laut", melalui www.blogspot.co.id diakses Selasa, 13 Maret 2018.

Hasil Laporan Wawancara dengan Kepala Petugas Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan.

Kesatuan Penjagaan laut dan Pantai (KPLP) adalah unit pelaksana teknis dibidang keamanan pelabuhan bandar, perairan laut, pantai dan bantuan SAR dalam lingkungan Departemen Perhubungan. KPLP sudah lama terbentuk dan berada disetiap pelabuhan. Adapun sistem perekrutan pegawai di KPLP sendiri adalah berdasarkan formasi di bawah Kementerian Perhubungan. Penerimaan pegawai secara menyeluruh melalui Direktorat Perhubungan Laut di bawah Kementerian Perhubungan.

1. Bagaimana peran KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai?

Jawaban: sesuai dengan Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran peran dari KPLP yaitu mengadakan pengawasan sifatnya, pengawasan tentang keselamatan pelayaran agar dipatuhinya aturan tersebut sebagai aturan hukum dibidang pelayaran. Ada pun tugas maupun kewenangan dari KPLP itu sudah tercantum dalam UU Pelayaran.

- a. Bagaimana tanggung jawab KPLP untuk menjamin terjaganya keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai?

Jawaban: tanggung jawab dari KPLP yaitu melakukan pengawasan baik itu terhadap kapal yang akan berangkat maupun memeriksa secara fisik kapal tersebut apakah layak untuk berlayar, memeriksa ABK

(anak buah kapal) serta dokumen untuk terpenuhi persyaratan keselamatan pelayaran.

- b. Berapa banyak kasus pelayaran laut yang pernah terjadi dan di tangani oleh KPLP di Tanjung balai?

Jawaban: banyak kasus yang terjadi dan itu diakibatkan oleh alam, cuaca dan kelalaian manusia itu sendiri, tapi pada umumnya terjadinya kasus itu disebabkan oleh alam atau cuaca seperti ombak laut yang tinggi dan angin yang cukup kencang.

2. Bagaimana hubungan KPLP dengan Patkamla dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai?

Jawaban : sifat hubungan KPLP dengan Patkamla adalah koordinasi di dalam melaksanakan tugas, sama-sama bertugas untuk menegakkan aturan pelayaran, saling mendukung satu sama lain,

- a. Untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran laut, apakah KPLP harus melakukan koordinasi dengan instansi lain?

Jawaban : KPLP harus melakukan koordinasi, KPLP selain menjalankan tugasnya secara teknis juga melakukan koordinasi dengan instansi lain terkait bidang kemaritiman seperti TNI AL, satpol air, SAR, Patkamla, dll.

- b. Bagaimana kendala KPLP dalam Berkoordinasi dengan instansi lain?

Jawaban : selama berkoordinasi tidak ditemukan adanya kendala, koordinasi dengan instansi lain cukup baik

- c. Bagaimana kinerja KPLP sebagai satu-satunya penegakan hukum di bidang Pelayaran?

Jawaban: KPLP mempunyai penyidik sendiri, karna apabila di temukan adanya temuan sebuah pelanggaran maka akan dilakukan penyidikan, diproses sesuai dengan aturan yang berlaku berdasarkan uu pelayaran.

3. Bagaimana kendala KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Tanjung Balai?

Jawaban: kendala yang sering dijumpai yaitu apabila terjadi dilaut kendala nya seperti sarana, jarak yang terlalu jauh sangat susah dijangkau dengan sarana yang ada, disitu lah diperlu kan koordinasi dengan instansi lain yang mempunyai sarana yang cukup baik untuk mencapai tujuan.

- a. Bagaimana saran dari KPLP kepada masyarakat untuk mencegah terjadinya kecelakaan laut?

Jawaban: bagi kapal penumpang, akan diberikan arahan dan di berikan alat penyelamatan apabila terjadi sesuatu ditengah perjalanan, dan tidak memaksakan diri untuk ikut berangkat apabila kapal sudah penuh.

- b. Bagaimana harapan KPLP dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran laut di tanjungbalai?

Jawaban: harapan dari KPLP yaitu bagi pengusaha ataupun pengguna jasa agar memenuhi aturan yang ada.

c. Apabila pegawai KPLP melakukan kesalahan, siapakah yang berwenang untuk menindak lanjutinya dan memberikan sanksi?

Jawaban: yang berwenang adalah atasan/kepala instansi, dan sebelumnya akan diberikan surat peringatan kemudian dilakukan penyidikan oleh penyidik, sesuai perintah dari pimpinan setempat.

Apabila yang terjadi kesalahan yang cukup fatal maka akan di lanjutkan ke pusat

d. Sanksi apa yang berlaku pada instansi KPLP?

Jawaban: teguran, penundaan pangkat dan pemberhentian

KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
TANJUNG BALAI ASAHAN
Kepala Petugas Keselamatan Berlayar
Penjagaan dan Patroli

M. FASI
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19630111 198203 1 002