



## **Tumpang Tindih Kewenangan Aparat Penegak Hukum dalam Pemeriksaan Kapal-Kapal Niaga Yang Menghambat Pertumbuhan Perekonomian di Indonesia**

**Brian Rifaldo Hutapea, Andrew Bethlen, Richard Marolop Nainggolan**

Universitas Kristen Indonesia, Indonesia

Corresponden: [brianrifaldo07@gmail.com](mailto:brianrifaldo07@gmail.com), [brianrifaldo20@gmail.com](mailto:brianrifaldo20@gmail.com)

### **Abstrak**

Penelitian ini membahas masalah tumpang tindih kewenangan antar aparat penegak hukum dalam pemeriksaan kapal niaga, yang menjadi hambatan signifikan bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Dengan menggunakan metode hukum normatif, penelitian ini menganalisis regulasi yang mengatur keamanan maritim serta peran berbagai institusi dalam penegakan hukum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kurangnya koordinasi antarinstansi menyebabkan ketidakefisienan dalam proses penegakan hukum, yang berakibat pada keterlambatan, peningkatan biaya operasional, dan ketidakpastian bagi pelaku usaha perkapalan. Kondisi ini tidak hanya menghambat perkembangan sektor maritim, tetapi juga berdampak negatif terhadap kinerja ekonomi nasional. Penelitian ini merekomendasikan pembentukan kerangka regulasi yang terpadu serta badan koordinasi penegakan hukum maritim yang terpusat guna menjamin konsistensi dan efektivitas dalam pemeriksaan kapal. Selain itu, harmonisasi kewenangan lembaga dan peningkatan kerja sama antarinstansi diperlukan untuk menciptakan sistem penegakan hukum yang efisien dan mendukung pertumbuhan industri pelayaran. Temuan ini memberikan implikasi penting bagi pembuat kebijakan dalam upaya memperkuat tata kelola maritim dan daya saing ekonomi Indonesia di tingkat global.

**Kata Kunci:** Tumpang Tindih Kewenangan, Penegakan Hukum, Kapal Niaga, Perekonomian, Indonesia.

### **Abstract**

*This research explores the issue of overlapping authority among law enforcement agencies in the inspection of commercial vessels, which poses a significant barrier to Indonesia's economic growth. Utilizing a normative legal method, the study analyzes existing regulations governing maritime security and the roles of various institutions in legal enforcement. The findings reveal that poor inter-agency coordination results in inefficiencies in law enforcement practices, leading to delays, increased operational costs, and uncertainty for shipping businesses. These challenges not only hinder maritime sector development but also create a negative ripple effect on national economic performance. The study suggests that the establishment of a unified regulatory framework and a centralized maritime law enforcement coordination body is crucial to ensuring consistency and effectiveness in ship inspections. Furthermore, harmonizing institutional authority and promoting inter-agency collaboration will improve enforcement efficiency and foster a conducive environment for maritime business growth. These findings hold significant implications for policymakers aiming to enhance Indonesia's maritime governance and economic competitiveness in the global arena.*

**Keywords:** *Overlapping Authority, Law Enforcement, Merchant Ships, Economy, Indonesia.*

## **PENDAHULUAN**

Wilayah perairan merupakan bagian yang sangat penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sejak disahkannya Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS)) pada tahun 1982, Indonesia secara resmi diakui dunia sebagai Archipelagic State atau negara kepulauan (Roflebab, 2020; Sutrisna & Belarminus, 2025; Wirawan, 2024). Jauh sebelum diakui dunia, tepatnya pada 13 Desember 1957, Indonesia telah mendeklarasikan bahwa Pemerintah Indonesia memiliki kedaulatan mutlak atas seluruh perairan yang terletak dalam garis-garis pangkal yang ditarik di antara pulau-pulau terluar wilayah

Indonesia melalui Deklarasi Djuanda (Nainggolan, 2024; Nainggolan & others, 2024b). Deklarasi tersebut tentu berimplikasi pada segala aktifitas yang berlangsung di atas perairan yang diklaim oleh Indonesia (Wikipedia, 2024). Selain untuk tujuan melindungi kedaulatan Indonesia sebagai sebuah negara merdeka, Deklarasi Djuanda juga bermaksud untuk memastikan segala bentuk sumber daya alam dan potensi ekonomi yang ada di laut Indonesia dapat sepenuhnya dikelola secara sah oleh negara (Gonzalez Lira & Mobarak, 2018; Mahendra, 2025).

Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan, Indonesia memiliki 17.499 pulau dengan luas total sekitar 7,81 juta km<sup>2</sup>, di mana 3,25 juta km<sup>2</sup> merupakan lautan dan 2,55 juta km<sup>2</sup> adalah Zona Ekonomi Eksklusif, sementara daratan hanya sekitar 2,01 juta km<sup>2</sup>. Dengan kondisi ini, potensi sumber daya alam di laut Indonesia sangat besar, mencakup mineral, pariwisata, dan perikanan (Putri et al., 2024; Untung, 2021). Letak geografis Indonesia yang strategis diapit oleh dua benua dan dua samudera menjadikannya jalur penting untuk transportasi dan perdagangan internasional, mendorong Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, sebuah visi yang telah dimulai sejak pemerintahan BJ. Habibie. Kekayaan alam yang melimpah di Indonesia, baik di darat, laut, maupun udara, harus dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat dan negara (Gonzalez Lira & Mobarak, 2018; Mahendra, 2025; Watson & Woodill, 2019). Jaringan transportasi laut yang efektif diperlukan untuk menjangkau seluruh wilayah nusantara, tidak hanya untuk memfasilitasi perjalanan dan distribusi barang, tetapi juga untuk menyatukan berbagai aspek kehidupan masyarakat. Keselamatan jiwa di laut menjadi prioritas utama dalam kemaritiman, terlihat dari perhatian global terhadap Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) yang diadakan pada tahun 1974. Perusahaan pelayaran harus mengoperasikan kapal dengan aman untuk mengurangi risiko kecelakaan, yang memerlukan sistem manajemen keselamatan yang efektif, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 yang mengatur perlindungan tenaga kerja. Perkembangan di bidang pelayaran menunjukkan pentingnya auditor International Safety Management (ISM Code) yang kompeten dan adaptif terhadap regulasi terbaru. Revalidasi auditor ISM Code setiap lima tahun merupakan langkah Kementerian Perhubungan untuk meningkatkan kompetensi auditor, memperbarui pengetahuan dan kemampuan teknis, serta memastikan legalitas jabatan mereka dalam melaksanakan audit manajemen keselamatan pengoperasian kapal berbendera Indonesia (KPK, 2024; Wiki, 2025).

Latar belakang dibuatnya International Safety Management (ISM Code) adalah akibat tingginya angka kecelakaan dan pencemaran yang disebabkan oleh pengelolaan manajemen perusahaan dan kapal yang belum diimplementasikan dengan baik. Aturan yang ada, seperti MARPOL, SOLAS, dan konvensi lainnya, lebih berfokus pada aspek teknis, sedangkan banyak ketidaksesuaian terjadi akibat human error yang dapat diminimalkan dengan sistem manajemen keselamatan yang efektif (Nainggolan & others, 2024a). Keselamatan dan kelancaran angkutan laut bergantung pada kelaiklautan kapal, yang merupakan perhatian utama bagi regulator keselamatan pelayaran di Indonesia. Pelayaran, sebagai bagian dari sarana transportasi laut, sangat strategis bagi wawasan nasional dan mendukung persatuan serta kesatuan negara. Dengan meningkatnya kesadaran masyarakat untuk membantu aparat penegak hukum, pentingnya supremasi hukum dalam memberikan perlindungan kepada masyarakat semakin diakui. Transportasi laut berkontribusi signifikan terhadap perekonomian nasional, dengan biaya yang lebih rendah dibandingkan transportasi darat dan udara, sehingga kebutuhan akan transportasi yang aman dan nyaman semakin mendesak. Pemerintah berupaya

menyediakan sarana dan prasarana fisik serta mengeluarkan peraturan untuk menjamin kondisi transportasi yang diharapkan. Pelayaran di Indonesia, yang mengangkut barang dan penumpang, harus memperhatikan keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran. Upaya pemerintah dalam bidang transportasi laut mencakup rehabilitasi dan peningkatan infrastruktur, pengadaan kapal, serta perbaikan pelabuhan untuk memperlancar perdagangan. Dalam konteks negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi laut menjadi kunci dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dan mendukung pergerakan barang dalam jumlah besar, diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi yang positif di seluruh wilayah Indonesia .

Aturan mengenai pelayaran di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, serta berbagai peraturan lainnya seperti Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran, yang mencakup aspek lalu lintas laut, pengangkutan barang dan orang, kegiatan kenavigasian, dan perkapalan. Pasal 117 UU Pelayaran menekankan pentingnya keselamatan dan keamanan angkutan perairan, yang melibatkan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Kelaikan kapal harus memenuhi berbagai kategori, termasuk keselamatan, pengendalian kapal, dan kesehatan anak buah kapal. Meskipun peraturan telah ada, pelaksanaan dan kepatuhan terhadap standar keselamatan masih rendah, dipengaruhi oleh kurangnya kesadaran dari pemilik kapal dan perusahaan serta pengawasan yang tidak konsisten dari pemerintah. Laporan kecelakaan pelayaran umumnya disebabkan oleh masalah teknis dan kurangnya pemeliharaan alat keselamatan, dengan sanksi yang tegas diterapkan bagi pihak-pihak yang melanggar. Tanggung jawab dalam kecelakaan kapal terletak pada syahbandar, nakhoda, dan perusahaan pelayaran. Syahbandar memiliki peran penting dalam memastikan prosedur keselamatan dilaksanakan, sementara nakhoda bertanggung jawab atas pengoperasian kapal dan keselamatan penumpang serta muatan. Perusahaan pelayaran harus menerapkan manajemen keselamatan sesuai dengan International Safety Management Code (ISM Code), yang menekankan pentingnya pengawasan dan manajemen operasional untuk mencegah kecelakaan dan pencemaran lingkungan laut. Dalam hal ini, setiap perusahaan pelayaran diharuskan menunjuk seorang manajer yang bertanggung jawab atas keselamatan yang memiliki akses langsung kepada pimpinan tertinggi perusahaan (Nurhasanah et al., 2015; Wicaksono, 2018).

Penelitian oleh Wirawan dan Setiawan (2024) menyoroti permasalahan koordinasi antar lembaga penegak hukum dalam pengawasan pelayaran di Indonesia, khususnya mengenai perbedaan standar operasional dan lemahnya integrasi data antara instansi. Penelitian tersebut menyarankan perlunya penguatan sinergi kelembagaan, namun tidak mengulas secara mendalam aspek regulasi kewenangan yang tumpang tindih di lapangan. Sementara itu, studi oleh Suryaningtyas (2019) membahas implementasi ISM Code dalam meningkatkan keselamatan pelayaran, namun fokus utamanya lebih kepada peran perusahaan pelayaran dalam memenuhi standar internasional dan bukan pada otoritas penegak hukum. Penelitian ini mengisi kesenjangan dengan mengkaji secara spesifik bagaimana regulasi dan kewenangan aparat penegak hukum saling tumpang tindih dalam praktik pemeriksaan kapal niaga di perairan Indonesia. Penelitian ini menekankan aspek yuridis dan kelembagaan serta dampaknya terhadap efisiensi ekonomi sektor maritim nasional. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis peraturan perundang-undangan dan distribusi kewenangan antar aparat dalam penegakan hukum di laut, serta mengevaluasi dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi maritim. Manfaat

penelitian ini terletak pada kontribusinya dalam menyusun peta regulasi yang lebih jelas, memberikan rekomendasi penguatan koordinasi kelembagaan, serta menjadi referensi bagi akademisi, pelaku usaha pelayaran, dan pembuat kebijakan dalam memperbaiki sistem pemeriksaan kapal di Indonesia.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini bersifat studi dokumen, menggunakan sumber bahan hukum seperti perundang-undangan, kontrak, teori hukum, dan pendapat sarjana. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan undang-undang dan konseptual, dengan menelaah peraturan terkait isu hukum yang dibahas, termasuk Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran. Jenis data meliputi data primer dan sekunder, dengan sumber utama berupa dokumen hukum yang terdiri dari berbagai undang-undang yang relevan. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui metode yuridis normatif, studi lapangan, dan wawancara dengan pelaku usaha transportasi laut. Lokasi penelitian berada di Jakarta Pusat, di Perpustakaan Kampus UKI dan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Republik Indonesia. Analisis data menggunakan metode kualitatif untuk menarik kesimpulan yang mengaitkan data dengan teori dan konsep yang relevan. Orisinalitas penelitian ini terletak pada pembahasan yang sistematis mengenai tumpang tindih kewenangan penegakan hukum kapal-kapal niaga di perairan Indonesia, berbeda dari penelitian sebelumnya yang mengkaji aspek lain dalam manajemen keselamatan dan keamanan maritim.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Regulasi Hukum Dalam Pemeriksaan Kapal-Kapal Niaga Di Perairan Indonesia**

#### **A. Regulasi Keamanan Laut Dalam Pemeriksaan Kapal Niaga**

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dengan 17.508 pulau dan garis pantai sepanjang 81.000 km, serta luas laut sekitar 3,1 juta km<sup>2</sup>, yang terdiri dari 0,8 juta km<sup>2</sup> perairan territorial dan 2,3 juta km<sup>2</sup> perairan Nusantara. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki potensi besar untuk mendukung pembangunan nasional, namun juga menghadapi tantangan dalam mengelola wilayah perairan yang luas. Kerangka regulasi maritim yang kompleks dan dinamis dibentuk untuk mengatur keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, dan pemanfaatan sumber daya laut, melibatkan berbagai stakeholders dengan wewenang yang tersebar dalam beberapa peraturan perundang-undangan. Pemahaman menyeluruh terhadap regulasi ini sangat penting bagi pelaku usaha di sektor maritim dan logistik. Undang-undang yang diberlakukan di yurisdiksi laut nasional tersebut, antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landasan Kontingen Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1973 Nomor 1, Tambahan Lembaga Negara Nomor 2994);
2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3260);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319);
4. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1990 Nomor 49, Tambahan Lembaga Negara Nomor 3419);

5. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 52, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5216);
6. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan Ikan dan Tumbuhan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 56, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3482);
7. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3647);
8. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeuan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4661);
9. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5059);
10. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 136, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4152);
11. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4168);
12. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073);
13. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
14. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4439);
15. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
16. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5490);
17. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran.

Regulasi tersebut memberikan kewenangan kelembagaan untuk menegakan hukum di laut pada beberapa instansi sesuai dengan materi muatan yang diatur dalam undang-undang itu. Pengaturan kewenangan tersebut antara lain sebagai berikut:

1. UU Perairan menentukan bahwa wilayah perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman, serta ruang udara di atas laut teritorial dan perairan pedalaman, serta dasar laut dan tanah di bawahnya, termasuk sumber kekayaan alam yang ada di dalamnya. Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk

- kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggaran dilaksanankan sesuai dengan ketentuan konvensi hukum internasional dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. UU ZEE memberikan kewenangan untuk menegakan hukum dan kedaulatan negara kepada TNI AL. Pasal 13 UU ZEE menentukan bahwa dalam rangka melaksanakan hak berdaulat, yurisdiksi, hak-hak lain, dan kewajiban-kewajiban berdasarkan Konvensi Hukum Laut yang berlaku sebagaimana diatur dalam Pasal 4 ayat (1) UU ZEE, aparat penegak hukum Republik Indonesia yang berwenang dapat mengambil tindakan penegakan hukum sesuai dengan KUHAP. UU ZEE ini juga menentukan bahwa aparatur penegak hukum di bidang penyidikan di ZEE Indonesia adalah perwira TNI AL yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia, sebagaimana diatur dalam Pasal 14 ayat (1) UU ZEE.
  3. UU 17/1985 mengatur semua aspek hukum laut yang telah ditetapkan dalam UNCLOS 1982 termasuk penegakan hukumnya, tetapi tidak menyebutkan instansi yang berwenang sebagai penegak hukum. Namun demikian, Pasal 224 UNCLOS 1982 menyebutkan bahwa pelaksanaan pemaksaan penataan di laut adalah pejabat-pejabat, kapal perang, pesawat udara militer atau kapal laut lainnya atau pesawat udara yang mempunyai tanda jelas dan dapat dikenal yang berada dalam dinas pemerintah dan berwenang untuk melakukan tindakantindakan itu. Ini berarti bahwa secara tersirat UNCLOS menentukan instansi yang paling berwenang di laut adalah angkatan bersenjata dari suatu negara.
  4. UU Pertahanan menentukan bahwa pertahanan negara disusun dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan, sehingga sistem pertahanan Indonesia harus mengarah dan memperhatikan konfigurasi wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan. Selain itu, undang-undang ini juga menentukan bahwa TNI dan POLRI berperan sebagai sistem utama pertahanan negara yang salah satu tugas pokoknya menegakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI, serta melindungi segenap bangsa dan tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap bangsa dan negara.
  5. UU TNI mengatur mengenai tugas pokok TNI yang secara tegas dibedakan antara tugas penegakan kedaulatan dengan penegakan hukum. Tugas TNI dalam penegakan kedaulatan ini diatur dalam Pasal 7 ayat (1) UU TNI yang menyebutkan tugas pokok TNI adalah menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah NKRI yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Tugas penegakan hukum di laut bagi TNI didasarkan pada Pasal 9 UU TNI yang menentukan bahwa TNI AL mempunyai tugas diantaranya menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional, hukum internasional yang telah diratifikasi.
  6. UU Imigrasi memberikan kewenangan penegakan hukum kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang hukum dan hak asasi manusia melalui pejabat imigrasi dan Penyidik Pegawai Negri Sipil (PPNS) Keimigrasian yang berkoordinasi dengan kepolisian, untuk melakukan pengawasan terhadap keimigrasian sebagaimana diatur dalam Pasal 66 ayat (1), Pasal 69, Pasal 105, dan Pasal 107.
  7. UU Pelayaran menentukan syahbandar bertanggung jawab terhadap fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran dan melaksanakan tugas sebagai PPNS yang berkoordinasi dan di bawah pengawasan penyidik POLRI sebagaimana diatur dalam

Pasal 80 ayat (3) dan Pasal 207, dan Pasal 282 UU Pelayaran, sea and coast guard bertanggung jawab terhadap terlaksananya fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai sebagaimana ditentukan dalam Pasal 276 dan Pasal 277, serta TNI AL melaksanakan kewenangan penegakan hukum pada perairan ZEE sebagaimana diatur dalam Pasal 340 UU Pelayaran.

8. UU Pabean dan UU Cukai menentukan bahwa kewenangan atas barang bea dan cukai dibebankan kepada pejabat dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai berwenang untuk mengamankan hak-hak negara dan mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang kena bea dan cukai berupa penghentian, pemeriksaan, penegahan, dan penyegelan sebagaimana diatur dalam Pasal 74 UU Pabean dan Pasal 33 UU Cukai. Kedua undang-undang ini juga memberikan wewenang khusus pada PPNS di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melakukan penyidikan sesuai dengan KUHAP sebagaimana diatur dalam Pasal 112 UU Pabean dan Pasal 63 UU Cukai.

Efektivitas suatu aturan hukum bergantung pada profesionalisme aparat penegak hukum dalam menegakkan aturan, mulai dari pembuatannya hingga penerapannya dalam kasus konkret (Arliman, 2015; Maz, 2023). Meskipun ada undang-undang yang memberikan kewenangan hukum kepada berbagai instansi di laut, koordinasi antar lebih dari 13 kementerian dan lembaga masih belum optimal, mengakibatkan tumpang tindih kewenangan yang membingungkan dan memberatkan pengusaha perkapalan. Banyaknya lembaga penegak hukum di laut menyebabkan sistem penegakan hukum menjadi tidak efisien, memperlambat pelayaran, dan meningkatkan biaya logistik dan bahan bakar. Organisasi pemilik kapal di Indonesia, INSA, mengeluhkan kondisi ini dan menginginkan adanya satu lembaga penegak hukum di laut, seperti di negara maju, untuk mengurangi biaya tambahan yang tidak wajar akibat tumpang tindih kewenangan. Dari pengamatan penulis ada 5 (lima) lembaga penegak hukum yang melaksanakan tugas penegakan hukum di laut dengan cara menghentikan dan memeriksa kapal di laut menjadi pemicu terhambatnya kegiatan angkutan laut, antara lain;

1. Kementerian Perhubungan / Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.  
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki lima direktorat teknis yang mengawasi bidang pelayaran, yaitu Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut, Direktorat Kepelabuhan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Kenavigasian, dan Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai yang bertugas menegakkan hukum di pelabuhan dan laut. Selain itu, terdapat sekitar 240 kantor kesyahbandaran di seluruh Indonesia yang melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum. Petugas dari Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai melakukan pengawasan sejak kapal tiba di pelabuhan hingga kegiatan bongkar muat, serta memberikan surat persetujuan berlayar setelah pemeriksaan. Namun, pemeriksaan ganda, baik di pelabuhan maupun saat berlayar, oleh petugas KPLP menghambat jadwal operasional kapal, yang berdampak negatif pada kegiatan perekonomian nasional, terutama untuk kapal niaga.
2. Kementerian Keuangan/ Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.  
Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2006 tentang Perubahan UU No. 19 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai bertugas mengawasi barang yang masuk dan keluar dari daerah kepabeanan serta memungut bea dan cukai. Seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Bea dan Cukai memiliki unit pelayanan teknis di setiap pelabuhan untuk pengawasan dan penegakan hukum. Sebelum keberangkatan kapal, petugas kesyahbandaran menerbitkan surat persetujuan berlayar setelah mendapatkan rekomendasi dari Bea dan Cukai terkait

kesesuaian barang dengan ketentuan. Namun, selama pelayaran, petugas Bea dan Cukai tetap melakukan pemeriksaan kapal di laut, yang dapat menghambat jadwal tiba kapal dan barang di pelabuhan tujuan.

3. Kepolisian Perairan dan Udara (POLAIRUD)

Berdasarkan Undang-undang no. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, salah satu unit pelaksana penegakan hukum dan pengayoman pada masyarakat di wilayah perairan Indonesia yaitu Unit Kepolisian Perairan Laut dan Udara. Kepolisian Perairan Laut dan Udara tidak berada di setiap pelabuhan tetapi unit Kepolisian Pengamanan Pelabuhan (KP3) yang bergabung dalam unsur maritim di pelabuhan dibawah koordinator syahbandar sehingga dalam pengawasan bongkar muat barang, penumpang, hewan di pelabuhan petugas Kepolisian Pengamanan Pelabuhan sudah ikut terlibat dalam pengawasan kegiatan bongkar muat sehingga seyogyanya unsur POLAIRUD yang sedang berpatroli penegakan hukum di laut cukup meminta informasi atau koordinasi dengan petugas dari unit Kepolisian Pengamanan Pelabuhan dan tidak menghentikan dan memeriksa kapal di laut agar tidak mengganggu atau menghambat jadwal tiba kapal di pelabuhan tujuan.

4. Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut

Berdasarkan Undang-undang no. 34 tahun 2004 tentang TNI pasal 5, selain bertugas menjaga keamanan negara dan kedaulatan bangsa pada Pasal 7 ayat (1) Tentara Nasional Indonesia dari matra laut diperbantukan untuk pengamanan dalam kegiatan pelayaran dan penerbangan. Sama dengan POLAIRUD, TNI Angkatan Laut tidak memiliki kesatuan atau Pangkalan Angkatan Laut (LANAL) tidak berada di setiap pelabuhan, sehingga tidak mengikuti pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat di pelabuhan tetapi petugas yang sedang berpatroli di laut sering menghentikan dan memeriksa kapal-kapal di tengah laut sehingga mengganggu jadwal tiba di pelabuhan tujuan atau pendistribusian logistik kapal niaga.

5. Badan Keamanan Laut (BAKAMLA)

Berdasarkan Undang-undang no 32 tahun 2014 tentang kelautan BAKAMLA, BAKAMLA tidak ikut melakukan pengawasan bongkar muat di pelabuhan namun di laut sering melakukan penghentian dan pemeriksaan kapal sesuai pasal 60 Undang-undang tersebut diatas sehingga mengganggu jadwal operasional kapal-kapal niaga.

Dalam menganalisis hambatan-hambatan kegiatan pelayaran di laut, dengan objek utama adalah kapal niaga, maka berdasarkan Undang-Undang no. 17 tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (konvensi PBB tentang hukum laut), kegiatan pelayaran mengacu pada beberapa pasal dari UNCLOS 1982 antara lain,

- a. Pasal 25 tentang hak perlindungan negara pantai;
- b. Pasal 73 tentang penegakan peraturan perundang-undangan negara pantai;
- c. Pasal 94 tentang kewajiban negara bendera;
- d. Pasal 110 tentang hak melakukan pemeriksaan;
- e. Pasal 224 tentang kewenangan pemaksaan pentaatan;
- f. Pasal 225 tentang kewajiban menghindari kerugian;
- g. Pasal 226 tentang penyidikan terhadap kendaraan air asing

Mengacu pada Pasal 110 dan 224 UNCLOS 1982, penegak hukum atau awak Kapal Perang Republik Indonesia (KRI) seharusnya tidak menghentikan dan memeriksa kapal niaga di laut, karena kapal-kapal ini hanya mengangkut barang dari pulau ke pulau, tidak bersenjata, dan tidak terlibat dalam tindakan kriminal seperti perampokan atau pembajakan. Kapal niaga yang memiliki kebangsaan yang sah, dibuktikan dengan

Sertifikat Surat Laut atau Pas Besar, berhak mengibarkan bendera merah putih. Penghentian dan pemeriksaan kapal niaga dapat membebani dan mengganggu proses angkutan laut, merugikan pelaku usaha. Mayor Bakamla Afrizal Agung Satria menekankan bahwa Pasal 110 dan 224 UNCLOS membatasi hak negara untuk melakukan pemeriksaan tanpa alasan yang sah. Pemeriksaan seharusnya mengikuti aturan internasional dan nasional agar tidak merugikan pemilik kapal, dan jika perlu, penyidikan dapat dilakukan di pelabuhan tujuan untuk menghindari sengketa internasional. Selain itu, Pasal 225 UNCLOS mengharuskan menghindari kerugian dan menyebutkan bahwa jika pemeriksaan tidak beralasan, kapal berhak mendapatkan ganti rugi atas kerugian yang dialami, namun kenyataannya banyak pelaku usaha tidak pernah mendapatkan ganti rugi karena takut melapor atau menghadapi proses hukum yang panjang dan memakan waktu. Hal ini menciptakan kesimpulan bahwa regulasi di bidang kelautan, khususnya pemeriksaan kapal niaga, belum efektif dan efisien, dengan kurangnya keterpaduan antara undang-undang sektoral yang menyebabkan tumpang tindih kewenangan. Ketidakpastian hukum yang dihasilkan dari situasi ini dapat berdampak negatif pada perkembangan sektor ekonomi dan pengelolaan sumber daya laut di Indonesia, serta menghambat pencapaian tujuan pembangunan. Oleh karena itu, untuk melindungi pelaku usaha perkapalan, penegak hukum harus menguasai peraturan perundang-undangan nasional dan internasional yang terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran, pengawakan kapal, pencemaran laut, serta peraturan ekonomi dan hukum perdata maritim.

Kepastian hukum merupakan prinsip penting yang menjamin bahwa hukum yang berlaku jelas, pasti, dan tidak ambigu, sehingga masyarakat dan pelaku usaha dapat memprediksi konsekuensinya. Dalam sektor kelautan, tumpang tindih peraturan menciptakan kebingungan mengenai aturan yang harus diikuti, terutama terkait kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah dalam pengelolaan sumber daya laut. Ketidakpastian hukum ini menjadi faktor krusial dalam menarik investasi, terutama di sektor yang membutuhkan komitmen jangka panjang, seperti kelautan dan perikanan. Investor cenderung ragu karena risiko yang dihadapi, termasuk hambatan birokrasi yang rumit, perubahan regulasi yang tidak terduga, dan kemungkinan sengketa hukum. Selain itu, inkonsistensi dalam pengawasan serta ketidakjelasan dalam penerapan sanksi membuat pelanggaran hukum, seperti illegal fishing dan pencemaran laut, tidak ditangani dengan efektif. Tumpang tindih peraturan dan konflik antar-regulasi berkontribusi pada ketidakpastian hukum di Indonesia, yang dapat menghambat investasi dan melemahkan penegakan hukum. Oleh karena itu, harmonisasi sistem hukum dan peraturan perundang-undangan sangat diperlukan untuk menciptakan keamanan laut, dengan cara mengkompilasi dan menghimpun peraturan yang ada untuk memudahkan penegakan hukum serta membangun database regulasi. Kebijakan kelautan yang komprehensif dan jelas juga diperlukan agar otoritas di laut dapat diatur dengan baik, mencerminkan prinsip *good and clean governance* dalam pengelolaan sumber daya laut.

Kebijakan dan peraturan kelautan harus berbentuk undang-undang agar mempunyai kekuatan hukum mengikat secara nasional dengan memuat dasar filosofis, sosiologis, dan yuridis yang disesuaikan dengan konsepsi geopolitik dan kebutuhan hukum negeri ini. Ini dimaksudkan untuk mengintegrasikan peraturan perundang-undangan yang sifatnya sektoral dan berlaku di wilayah perairan laut Indonesia. Oleh karena itu, untuk memberikan solusi terhadap persoalan bangsa dalam keamanan maritim ini, perlu disusun regulasi dalam bentuk undang-undang yang di dalamnya mengandung aspek pertahanan dan keamanan di laut yang meliputi:

1. Pertahanan dan keamanan secara terpadu di wilayah perbatasan;

2. Pengembangan sistem monitoring, control, and surveillance (MCS);
3. Pengamanan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil dan terdepan; dan
4. Koordinasi keamanan dan penanganan pelanggaran di laut.

Selain substansi tersebut, regulasi ini perlu mengatur juga tentang pihak yang bertanggung jawab, bentuk kelembagaan, dan kewenangan hak untuk melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap pelanggaran hukum yang terjadi di laut.

#### **B. Manajemen Keselamatan dan keamanan Kapal Niaga**

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Keselamatan pelayaran berkaitan erat dengan Kelaiklautan. Kapal yang telah laiklaut dibuktikan dengan adanya Sertifikat Kelaiklautan kapal. Kapal yang laik laut adalah kapal yang memenuhi semua prosedur dan persyaratan yang ditetapkan oleh peraturan. Artinya ketika kapal akan memulai pelayaran maka kapal tersebut telah lebih dahulu melalui pemeriksaan administrasi dan fisik di pelabuhan serta telah pula memenuhi ketentuan atau peraturan yang berlaku sehingga dianggap laik laut. Pasal 1 angka 34 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Pelayaran menjelaskan bahwa Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. sertifikat ini berupa sertifikat keselamatan kapal penumpang dan sertifikat keselamatan kapal barang.

Pasal 1 ayat (6) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang dan kendaraan Angkutan Penyebrangan menjelaskan bahwa Surat persetujuan berlayar (Part Clearance) adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaikan kapal dan kewajiban lainnya. Selanjutnya Pasal 2 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang dan kendaraan Angkutan Penyebrangan menegaskan Setiap kapal angkutan penyebrangan yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan berlayar.

Selanjutnya, berkaitan dengan kelayakan suatu kapal, dalam hal pengangkutan laut diperlukan pula dokumen-dokumen yang tergolong dokumen kapal (Ship's Documents). Dokumen kapal ini merupakan dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh dan harus berada di atas kapal, yang akan menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi atau bidang-bidang tertentu. Dokumen-dokumen yang termasuk merupakan dokumen legalitas pelayaran kapal niaga adalah sebagai berikut:

1. Surat Tanda Kebangsaan, yaitu sertifikat yang menyatakan kebangsaan suatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah Negara di mana kapal didaftarkan;
2. Surat Ukur, yaitu Sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran –ukuran terpenting dari kapal seperti ukuran panjang, ukuran lebar, dalam searah, ukuran dari tiap-tiap palka, dan lain-lain; . Sertifikat Layak Laut, yaitu sertifikat yang menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi, alat-alat perlengkapan, berlayar, dan lainlain;
3. Sertifikat Lambung Timbul, yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh di atas permukaan air laut minimum dan maksimum;
4. Daftar Anak Buah Kapal, yaitu suatu daftar yang menerangkan tentang anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masing-masing;

5. Petikan Dari Daftar Kapal, yaitu menyebutkan siapa pemilik kapal, surat jual beli kapal, dan lain-lain.
6. Sertifikat keamanan radio, yaitu sertifikat yang menetapkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan;
7. Sertifikat keamanan, yaitu sertifikat yang terutama diperuntukkan bagi kapal penumpang, yang antara lain menerangkan bahwa keamanan para penumpang selama berada di atas kapal cukup terjamin, baik keamanan badan, susila maupun keamanan terhadap tindakan anak buah kapal yang tidak pantas;
8. Sertifikat kesehatan, yaitu surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa awak kapal berada dalam keadaan yang baik;
9. Surat Tikus, yaitu Surat yang menyatakan bahwa kapal bebas dari hama tikus.

Pasal 1 angka (56) Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar tersebut melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan kepelabuhanan dan perlindungan lingkungan maritim di Pelabuhan. Hal tersebut diatur dalam Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran. Agar dapat memperoleh Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB), maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan yaitu syarat kelaiklautan kapal.

Keamanan dan keselamatan dalam pelayaran merupakan faktor krusial baik di dalam negeri maupun internasional, sehingga pemerintah terus memperluas pembangunan infrastruktur navigasi pelayaran dan transportasi laut, termasuk Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, telekomunikasi, dan kapal negara. Patroli Keselamatan dan Pengawasan bertugas memastikan kapal memiliki awak yang cukup, mengumpulkan dokumen maritim, menjaga keselamatan awak, serta mengawasi pelabuhan dan kegiatan pelayaran. Aspek keselamatan pelabuhan mencakup kepatuhan kapal terhadap peraturan, penerbitan izin berlayar, dan pengawasan pengisian bahan bakar serta barang berbahaya. Kegiatan pencarian dan penyelamatan, pencegahan kebakaran, dan inspeksi sistem keamanan di kapal dan fasilitas pelabuhan juga termasuk dalam tanggung jawab ini. Untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, PBB membentuk International Maritime Organization (IMO), yang melahirkan peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) sebagai respons terhadap kecelakaan kapal, termasuk tragedi Titanic pada tahun 1912. SOLAS dianggap sebagai peraturan internasional paling penting mengenai keselamatan kapal niaga, dengan versi pertamanya diadopsi pada 1914 dan diikuti oleh beberapa revisi. Di Indonesia, penerapan International Safety Management Code (ISM-Code) yang diadopsi dari peraturan IMO wajib diimplementasikan oleh negara-negara yang meratifikasi SOLAS, dan mulai berlaku pada 1 Juli 1998. ISM-Code menuntut komitmen manajemen dari puncak hingga pelaksana untuk memastikan pelayaran yang aman dan meminimalkan dampak lingkungan. Meskipun ISM-Code tidak menjamin tidak terjadinya kecelakaan, penerapannya diharapkan dapat mengurangi risiko tersebut dan menjaga keselamatan kapal. Pemenuhan ISM-Code mengacu pada 13 elemen yang meliputi kebijakan keselamatan, tanggung jawab, rencana operasi, kesiapan darurat, serta pemeliharaan dan evaluasi. Dengan demikian, penerapan yang tepat dari ISM-Code merupakan tanggung jawab pemilik kapal untuk meningkatkan keselamatan pelayaran.

## **Kewenangan Lembaga Penegak Hukum Dalam Pemeriksaan Kapal-Kapal Niaga Di Perairan Indonesia**

### **A. Analisis Kewenangan Lembaga Penegak Hukum Dalam Pemeriksaan Kapal-Kapal Niaga**

#### **1. Kewenangan Bea Cukai**

Sesuai dengan bunyi pasal 1 UU No. 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas UU No. 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan yang menyatakan bahwa Daerah Pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi darat, perairan, dan ruang udara yang ada di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku Undang- Undang Kepabeanan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki wewenang di daerah perairan Indonesia, terutama dalam hubungannya dengan ekspor dan impor.

Seiring dengan perkembangan zaman, teknik perdagangan, terutama dalam ekspor dan impor, semakin maju namun juga semakin berisiko, dengan meningkatnya kemungkinan pelanggaran seperti penyelundupan, penghindaran pembayaran bea masuk, dan perdagangan gelap. Penanganan pelanggaran ini menjadi tugas utama Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, yang harus memahami daerah perairan Indonesia untuk melaksanakan tugasnya secara efektif. Patroli merupakan bagian penting dari tugas ini, dilakukan untuk menegakkan hukum dengan memastikan bahwa semua sarana pengangkut melintasi jalur yang telah ditentukan. Patroli juga bertujuan untuk mencegah, mencari, dan menemukan pelanggaran di bidang kepabeanan dan cukai, berdasarkan Undang-Undang Kepabeanan yang memberikan wewenang kepada pejabat Bea dan Cukai untuk mengambil tindakan yang diperlukan demi melindungi hak-hak negara. Kegiatan patroli dilaksanakan oleh Satuan Tugas Bea dan Cukai di laut, darat, dan udara untuk mencegah, menindak, dan menyelidiki pelanggaran peraturan kepabeanan dan cukai, dengan fokus pada upaya pengamanan melalui pengawasan berkeliling untuk mendeteksi pelanggaran secara proaktif.

Dalam hal patroli, Penghentian kapal di tengah laut harus dilakukan secara selektif, sehingga penghentian tersebut tidak mengakibatkan terganggunya perjalanan kapal ke pelabuhan tujuan. Jadi penghentian kapal di tengah laut jangan dilakukan apabila tidak memiliki dasar yang akurat. Ada beberapa indikator yang dapat dijadikan dasar bagi seorang komandan patroli untuk memerintahkan dihentikannya sarana pengangkut kemudian melakukan pemeriksaan, yaitu bila kapal tersebut keluar dari jalur yang ditentukan, bila kapal tersebut masuk dalam daftar hitam, dan bila terdapat informasi intelijen dari kantor pusat, Kantor Wilayah, maupun Kantor Pelayanan. Penghentian kapal yang dicurigai melakukan pelanggaran dilakukan dengan terlebih dahulu diberikan isyarat, berupa isyarat tangan, bunyi, lampu, radio, atau lainnya yang lazim digunakan. Bila isyarat-isyarat tersebut tidak diindahkan, maka dapat dilakukan tembakan peringatan, yang tahapannya dapat dilakukan sebagai berikut :

- a. tembakan pertama : dilakukan dengan peluru hampa;
- b. tembakan kedua : dilakukan 45<sup>0</sup> ke satu sisi di mana kilatannya dapat dilihat oleh kapal yang bersangkutan;
- c. tembakan ketiga : diarahkan ke depan haluan sehingga kilatannya dapat terlihat;

Instansi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai di pelabuhan yang berdasarkan Undang-undang Kepabeanan dalam pelaksanaan tugasnya mempunyai Wewenang Kepabeanan, berupa:

- 1) Dalam melaksanakan tugas berdasarkan Undang-undang Kepabeanan dan peraturan perundang-undangan lain yang pelaksanaannya dibebankan kepada Direktorat Jenderal, Pejabat Bea dan Cukai untuk mengamankan hak-hak negara berwenang mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang. Dalam melaksanakan kewenangan Pejabat Bea dan Cukai dapat dilengkapi dengan senjata api yang jenis dan syarat-syarat penggunaannya diatur dengan Peraturan Pemerintah.
- 2) Pejabat Bea dan Cukai dalam melaksanakan pengawasan terhadap sarana pengangkut di laut atau di sungai menggunakan kapal patroli atau sarana lainnya. Kapal patroli atau sarana lain yang digunakan oleh pejabat bea dan cukai dapat dilengkapi dengan senjata api yang jumlah dan jenisnya ditetapkan dengan peraturan pemerintah.
- 3) Dalam melaksanakan tugas berdasarkan Undang- Undang Kepabeanan pejabat bea dan cukai dapat meminta bantuan Kepolisian Republik Indonesia, Tentara Nasional Indonesia, dan/atau instansi lainnya. Atas permintaan bantuan tersebut, Kepolisian Republik Indonesia, Tentara Nasional Indonesia, dan/atau instansi lainnya berkewajiban untuk memenuhinya.
- 4) Untuk dipenuhinya Kewajibannya Pabean berdasarkan Undang-undang Kepabeanan Pejabat Bea dan Cukai berwenang menengah barang dan/atau sarana pengangkut.
- 5) Pengawasan dan Penyevelan.
- 6) Pemeriksaan atas barang.
- 7) Pemeriksaan Bangunan.
- 8) Pemeriksaan Pembukuan.
- 9) Pemeriksaan Sarana Pengangkut
- 10) Pemeriksaan Badan.

## **2. Kewenangan TNI Angkatan Laut**

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

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

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

TNI AL juga memiliki dua fungsi dasar yaitu pengendalian laut dan proyeksi kekuatan. Pengendalian laut bertujuan untuk menjamin kepentingan nasional di laut serta lewat laut, dan bertujuan agar mampu secara optimal memanfaatkan potensi laut yang dimilikinya untuk kepentingan bangsa sendiri serta mampu mencegah atau menghambat

pemanfaatan oleh bangsa lain yang dapat merugikan kepentingan bangsa sendiri. Sementara itu, proyeksi kekuatan terbagi dalam dua bagian yaitu Proyeksi kekuatan sebagai bagian dari pengendalian laut. Proyeksi ini adalah penggunaan dari kapal-kapal TNI AL dan pasukan marinir untuk memastikan pengendalian dan terpeliharanya keamanan di laut Indonesia dan daerah penting lainnya. Serta Proyeksi kekuatan untuk mendukung kampanye kekuatan darat dan udara. Dalam ruang lingkup yang lebih luas ini meliputi operasi amfibi, penggunaan pesawat angkut udara, bantuan tembakan kapal terhadap sasaran di darat, dalam mendukung kampanye udara dan darat.

Selain tugas pokok dan fungsi di atas, TNI AL juga memiliki tiga peran strategis, antara lain sebagai berikut:

**1) Peran Militer (Military Role).**

Peran militer dalam penggunaan laut sangat penting, terutama terkait dengan operasi perang dan pertempuran, di mana negara yang memiliki peran ini harus memiliki kekuatan tempur dan kemampuan menghadapi situasi pertempuran, serta kemampuan untuk mengontrol dan menolak akses laut. Tugas ini meliputi penegakan kedaulatan negara di laut melalui pertahanan dan pencegahan, mempersiapkan kekuatan untuk perang, dan menjaga stabilitas keamanan di wilayah maritim. Pencegahan bertujuan untuk melindungi kegiatan eksplorasi dan eksploitasi laut serta menjaga kepentingan dan kekayaan nasional dari ancaman asing dan domestik. Indonesia, dengan kondisi geografis yang strategis diapit oleh dua benua dan dua samudera, harus menggunakan kekuatan militer yang sesuai dengan kondisi tersebut untuk menghadapi agresi militer, mengamankan lalu lintas orang dan barang, serta mendukung operasi penjaga perdamaian PBB.

**2) Peran Konstabulari (Constabulary Role).**

Peran constabulary di perairan laut yurisdiksi nasional berfokus pada menjaga ketertiban laut, yang berkaitan dengan kekuatan hukum dan perjanjian yang meliputi wilayah dan kepentingan nasional. Tugas ini mencakup penegakan hukum, perlindungan sumber daya dan kekayaan laut, serta mendukung pembangunan nasional untuk stabilitas. Penegakan hukum dilakukan secara mandiri atau bersama dengan komponen kekuatan laut lainnya melalui operasi di wilayah strategis dan kegiatan sehari-hari. Upaya ini bertujuan melindungi pemanfaatan sumber daya laut yang sah, mencegah penyelundupan, imigran gelap, dan pelanggaran lain, serta mengamankan alur laut internasional sesuai dengan United Nations Convention on the International Law of the Sea.

**3) Peran Diplomasi (Diplomacy Role).**

Diplomasi merupakan dukungan terhadap kebijakan luar negeri yang bertujuan mempengaruhi kepemimpinan negara lain dalam situasi damai atau perang. Angkatan Laut Indonesia menunjukkan kehadirannya di laut melalui kunjungan kapal perang ke negara-negara lain, yang tidak hanya memperlihatkan kekuatan TNI AL tetapi juga mempromosikan kebesaran bangsa dan membangun kepercayaan antar negara. Kehadiran ini berfungsi sebagai duta bangsa dan tidak mengandung ancaman, melainkan bertujuan untuk membentuk opini positif. Kapal perang yang melakukan tugas diplomatik harus siap tempur, mudah dikendalikan, memiliki mobilitas tinggi, dan mampu memproyeksikan kekuatan. Pengamanan wilayah laut dilakukan secara sinergis antara instansi maritim terkait untuk menjamin keamanan maritim yang efektif dan efisien, dengan prinsip mengintegrasikan kekuatan berbagai instansi agar penegakan hukum di laut tidak bersifat sektoral, demi kemakmuran seluruh rakyat Indonesia.

**3. Kewenangan Kepolisian**

UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian menetapkan bahwa fungsi kepolisian adalah pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) berperan sebagai alat negara dalam menjaga keamanan dalam negeri dan memiliki wewenang sebagai penyelidik dan penyidik di seluruh wilayah Indonesia. Direktorat Kepolisian Perairan (Ditpolair) merupakan bagian integral dari Polri yang bertugas di wilayah perairan untuk memelihara keamanan, menegakkan hukum, dan memberikan pelayanan kepada masyarakat. Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010, Ditpolair melaksanakan fungsi kepolisian perairan yang mencakup patroli, penanganan tindak pidana, serta pencarian dan penyelamatan di perairan. Ditpolair dipimpin oleh Direktorat Polisi Air yang bertanggung jawab kepada Kapolda dan dibantu oleh Wakil Direktur Polisi Air. Ditpolair terdiri dari berbagai subbagian, termasuk perencanaan, operasional, dan pelaksanaan hukum, serta Satuan Patroli Daerah, yang semua berperan dalam menjalankan tugas di bidang perairan sesuai ketentuan yang berlaku.

Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 202 ayat (2) ditentukan bahwa tugas Ditpolair yaitu menyelenggarakan fungsi kepolisian perairan yang mencakup patroli, Tindakan Pertama di Tempat Kejadian Perkara (TPTKP) di perairan, Search and Rescue (SAR) di wilayah perairan, dan Bimbingan Masyarakat (Binmas) pantai atau perairan serta pembinaan fungsi kepolisian perairan dalam lingkungan Polda. Selanjutnya, Peraturan Kepala Kepolisian Negara No. 22 Tahun 2010 Pasal 202 ayat (3) menyatakan bahwa Ditpolair juga menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Pemeliharaan dan perbaikan fasilitas serta sarana kapal di lingkungan Polda.
- b. Pelaksanaan patroli, pengawalan penegakan hukum di wilayah perairan, dan Binmas pantai di daerah hukum Polda.
- c. Pemberian bantuan SAR di laut/ perairan.
- d. Pelaksanaan transportasi kepolisian di perairan.
- e. Pengumpulan dan pengolahan data serta penyajian informasi dan dokumentasi program kegiatan Ditpolair.

Pasal 14 huruf g Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menegaskan bahwa Polri bertugas melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya. Wewenang ini diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), di mana Pasal 4 menyebutkan bahwa penyelidik adalah pejabat Polri. Pasal 6 ayat (1) KUHAP menjelaskan bahwa penyidik adalah pejabat Polri dan pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus. Selain itu, wewenang Polri di wilayah perairan juga diatur dalam berbagai peraturan, seperti Pasal 282 ayat (1) Undang-Undang No. 66 Tahun 2004 tentang Pelayaran, yang memberikan kewenangan kepada Polri untuk menyidik tindak pidana di bidang pelayaran. Keputusan Kapolri No. Skep/79/II/2001 tanggal 5 Februari 2001 memperkuat peran Pol Air sebagai penyidik di wilayah perairan dan penerbangan yurisdiksi nasional, memberikan legitimasi dalam menjalankan kewenangannya sebagai institusi penegak hukum di laut.

Prosedur penanganan tindak pidana di laut dilakukan melalui beberapa tahapan, dimulai dengan pendeteksian kapal yang mencakup pengawasan di wilayah perairan rawan berdasarkan informasi yang diperoleh, pengenalan sasaran menggunakan radar, sonar, teropong, dan komunikasi radio, serta penilaian sasaran untuk menentukan target yang dicurigai. Selanjutnya, jika sebuah kapal dicurigai melakukan pelanggaran,

penghentian kapal dilakukan berdasarkan bukti permulaan yang cukup, diikuti dengan pemeriksaan kapal yang harus dilakukan atas perintah komandan. Dalam proses pemeriksaan, kapal yang dihentikan harus merapat ke kapal patroli atau sebaliknya, dengan memperhatikan beberapa hal penting: pemeriksaan dilakukan oleh tim yang menggunakan sarana resmi dan identitas yang jelas, tim harus berpakaian seragam lengkap dan memiliki surat perintah, pemeriksaan disaksikan oleh nakhoda atau ABK kapal yang diperiksa, serta dilakukan secara tertib dan cepat tanpa mengabaikan prosedur, dengan komunikasi yang terus terjaga antara tim pemeriksa dan kapal yang diperiksa.

Setelah pemeriksaan selesai, beberapa hal penting harus diperhatikan, termasuk pembuatan surat pernyataan tertulis yang ditandatangani oleh nakhoda kapal, yang menyatakan bahwa pemeriksaan berjalan dengan tertib tanpa kekerasan, kerusakan, atau kehilangan. Selain itu, juga dibuat surat pernyataan mengenai hasil pemeriksaan dokumen kapal yang mencantumkan tempat dan waktu. Dalam buku jurnal kapal yang diperiksa, harus dicatat waktu dan posisi pemeriksaan serta pendapat tentang hasilnya, dengan tanda tangan perwira pemeriksa dan stempel kapal. Jika buku jurnal tidak ada, nakhoda harus membuat surat pernyataan terkait. Untuk nakhoda kapal asing yang tidak berbahasa Indonesia, penjelasan lengkap mengenai perkaranya harus diberikan dengan bantuan penterjemah sebelum penyidikan lanjutan. Tindak lanjut penyelidikan bergantung pada bukti; jika tidak ada bukti cukup, kapal diizinkan melanjutkan pelayaran dengan catatan dalam buku jurnal dan pernyataan dari nakhoda. Namun, jika terdapat bukti pelanggaran, perwira pemeriksa akan memberitahu nakhoda dan membawa kapal ke pelabuhan terdekat, dengan surat perintah dari komandan kapal patroli.

#### **4. Kewenangan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP)**

Secara historis, Satuan Penjaga Laut dan Pesisir Indonesia telah mengalami banyak perubahan nomenklatur, dimulai dari Peraturan Pelayaran tahun 1882 hingga Undang-Undang Pelayaran tahun 1936. Pembentukan KPLP dimulai pada tahun 1942 dengan didirikannya Organisasi Penjaga Laut dan Pantai di bawah Dinas Pelayaran dan Armada Pemerintah. Setelah pengakuan kedaulatan Indonesia pada tahun 1949, nama organisasi ini berubah menjadi Dinas Penjaga Laut dan Pantai (DPLP). Perubahan lebih lanjut terjadi pada tahun 1965-1968, ketika DPLP menjadi Asisten Operasi Khusus Angkutan Pemerintah dan kembali menjadi DPLP pada tahun 1968. Pada tahun 1970, DPLP berubah menjadi Komando Operasi Penjaga Laut dan Pantai (KOPLP), dan pada tahun 1973 menjadi Satuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP). Di tahun 2001, organisasi ini berubah menjadi Direktorat Penjagaan dan Penyelamatan, sebelum kembali menjadi KPLP pada tahun 2005. KPLP bertugas melaksanakan kebijakan, penegakan hukum, dan pengamanan di perairan, serta mengembangkan armada patroli untuk menjaga wilayah laut Indonesia, sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran.

Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas:

- a. Melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran
- b. Melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;
- c. Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
- d. Pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
- e. Pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan
- f. Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.

Dengan adanya tugas dan fungsi yang dimiliki, KPLP memiliki wewenang untuk menjalankan tugas dan fungsinya yang terdapat dalam pasal 278 ayat (1) yaitu : “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 melakukan penyidikan.

Kemudian mengenai ketentuan Penyidikannya, diatur dalam Pasal selanjutnya yaitu Pasal 282-283 dalam BAB XVIII tentang Penyidikan.

**Pasal 282**

(1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggungjawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.

(2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

**Pasal 283**

(1) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 282 berwenang melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran.

(2) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:

- a. Meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
- b. Menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
- c. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- d. Melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- e. Meminta keterangan dan bukti dari orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayara;
- f. Memotret dan/atau merekam melalui media audiovisual terhadap orang, barang, kapal atau apa saja yang dapat dijadikan alat bukti adanya tindak pifana di bidang pelayaran;
- g. Memeriksa catatan dan pembukuan yang diwajibkan menurut Undangundang ini dan pembukuan lainnya yang terkait dengan tindak pidana pelayaran;
- h. Mengambil sidik jari;
- i. Menggeledah kapal, tempat dan memeriksa barang yang terdapat di dalamnya apabila dicurigai adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
- j. Menyita benda-benda yang diduga keras merupakan barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- k. Memberikan tanda pengaman dan mengamankan apa saja yang dapat dijadikan sebagai bukti sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
- l. Mendatangkan saksi ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang pelayaran; m
- m. Menyuruh berhenti orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- n. Mengadakan penghentian penyidikan;
- o. Melakukan tindakan lain menurut hukum yang bertanggungjawab.

(3) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum melalui pejabat penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Dari ketentuan yang tertuang pada Pasal 282 dan 283 UU No. 66 tahun 2024 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa kewenangan KPLP dalam penegakan hukum tindak pidana khusus di bidang pelayaran ialah hingga kepada tingkatan penyidikan. Hal ini dilakukan oleh pegawai KPLP yang ditugaskan sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), berpijak pada KUHAP Pasal 6, maka:

(1) Penyidik adalah;  
a. Pejabat polisi negara Republik Indonesia;  
b. Pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang.

(2) Syarat kepangkatan pejabat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) akan diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

Kewenangan penyidik pegawai negeri sipil, dalam hal ini PPNS KPLP, untuk melakukan penyidikan tertuang dalam UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian, yang menyatakan bahwa penyidik adalah pejabat tertentu yang ditunjuk untuk melakukan penyidikan tindak pidana sesuai peraturan perundang-undangan. KPLP memiliki wewenang penegakan hukum pidana di bidang pelayaran hingga tahap penyidikan, dengan mengikuti prosedur KUHAP meskipun hukum materilnya bersumber dari UU No. 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran. Berkas perkara akan diserahkan kepada Jaksa Penuntut Umum dan diproses di Pengadilan Negeri, sementara kasus kecelakaan kapal diproses di Mahkamah Pelayaran sesuai amanat UU tersebut. Penyidikan di KPLP juga mengikuti Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP.222/DJPL/2019 tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Tindak Pidana Pelayaran, yang mengatur tata cara penyidikan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

## **5. Kewenangan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA)**

Sebelumnya Bakamla adalah lembaga Non Struktural yang bernama Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) yang dibentuk pada tahun 1972 melalui Keputusan Bersama Menteri Pertahanan dan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri keuangan, menteri kehakiman, dan Jaksa Agung. Nomor: KEP/B/45/XII; SK/901/M/1972; KEP.779/MK/III/12/1972; J.S.8/72/1; KEP-085/J.A/12/1972 tentang Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan laut dan Komando Pelaksana Operasi Bersama Keamanan Laut. Situasi tata pemerintahan yang berkembang lebih strategis memerlukan rekoordinasi antar instansi dalam pemerintah di bidang keamanan laut dan melewati serangkaian seminar dan rapat koordinasi lintas sektoral maka pada 29 desember 2005 ditetapkanlah Peraturan Presiden Nomor 81 tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) dan menjadi dasar hukum dalam pembentukannya tersebut.

Bakorkamla bertugas mengkoordinir seluruh kegiatan operasional keamanan laut, namun keberadaannya yang dibentuk melalui peraturan presiden dianggap kurang efektif dibandingkan lembaga kementerian lain yang didirikan berdasarkan undang-undang, sehingga menghadapi kendala dalam hal koordinasi dan ego sektoral. Dengan disahkannya UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Badan Keamanan Laut (Bakamla) dibentuk untuk menggantikan Bakorkamla, dengan harapan dapat bersinergi dan memonitor instansi terkait serta memberikan dukungan teknis dan operasional. Bakamla juga diharapkan mampu mengatasi permasalahan yang dihadapi pengusaha industri

perkapalan terkait tumpang tindih penegakan hukum di laut, dengan ketentuan mengenai Badan Keamanan Laut diatur dalam Pasal 58 hingga 68 UU tersebut.

## KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan mengenai tumpang tindih kewenangan aparat penegak hukum dalam pemeriksaan kapal-kapal niaga, dapat disimpulkan bahwa regulasi keamanan maritim sangat terkait dengan berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur laut dan aktivitas yang berhubungan dengan laut, di antaranya adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landasan Kontingen Indonesia, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif, serta berbagai undang-undang lainnya yang mengatur aspek kelautan dan pengelolaannya. Meskipun undang-undang tersebut memberikan pengaturan dan kewenangan hukum bagi masing-masing instansi penegak hukum, koordinasi antara lebih dari 13 kementerian/lembaga dan pemerintah daerah yang terlibat dalam penegakan hukum di laut masih belum optimal, sehingga menciptakan tumpang tindih yang membingungkan dan memberatkan pengusaha perkapalan. Hal ini dapat mengakibatkan pemeriksaan kapal yang tidak terencana dengan baik, menghambat kelancaran pelayaran, dan meningkatkan biaya logistik serta bahan bakar. Kewenangan Badan Keamanan Laut Republik Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang memberikan wewenang untuk melakukan pengejaran, pemeriksaan, penangkapan kapal, serta mengintegrasikan sistem informasi keamanan di perairan Indonesia, namun pelaksanaannya masih perlu ditingkatkan agar lebih efektif dan terkoordinasi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arliman, L. (2015). *Penegakan hukum dan kesadaran masyarakat*. Deepublish.
- Gonzalez Lira, A., & Mobarak, A. M. (2018). Enforcing regulation under illicit adaptation. *arXiv*.
- KPK. (2024). KPK temukan 18 lembaga tanpa komando di pelabuhan. *Tempo.co*.
- Mahendra, K. Y. I. (2025). *Soroti tumpang tindih kewenangan: dorong RUU keamanan laut*.
- Maz, H. (2023). *Efektifitas Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2008 Terhadap Pencegahan Peredaran Narkotika Melalui Pendekatan Pemolisian Proaktif Diwilayah Hukum Polresta Jambi*. Universitas BATANGHARI Jambi.
- Nainggolan, P. (2024). *KPK temukan masalah tata kelola di sistem pelabuhan Indonesia*.
- Nainggolan, P., & others. (2024a). *KPK temukan masalah tata kelola di pelabuhan: tumpang-tindih kebijakan 18 lembaga*.
- Nainggolan, P., & others. (2024b). *KPK ungkap masalah di pelabuhan: tumpang-tindih lembaga tanpa komando*.
- Nurhasanah, N., Joni, A., & Shabrina, N. (2015). *Persepsi crew dan manajemen dalam penerapan ISM Code bagi keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut*.
- Putri, N. T., Yenisa, P., Lentina, U., & Pramasha, R. R. (2024). Potensi Sumber Daya Alam dalam Mengembangkan Sektor Pariwisata di Provinsi Lampung. *Indonesian Journal of Social and Humanities*, 2(2), 12–28.
- Roflebabini, M. N. N. (2020). *Tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di zona maritim Indonesia*.
- Sutrisna, T., & Belarminus, R. (2025). *Kewenangan pengamanan laut perlu ditata ulang*.

*agar tak tumpang-tindih.*

- Untung, U. A. N. (2021). Perspektif Eksploitasi dan Konservasi dalam Pengelolaan Sumber Daya Perikanan Indonesia. *Majalah Media Perencana*, 2(1), 51–67.
- Watson, J. R., & Woodill, A. J. (2019). Anticipating illegal maritime activities from anomalous multiscale fleet behaviors. *arXiv*.
- Wicaksono, O. B. (2018). *Upaya peningkatan keselamatan pada kapal milik pt. Kartika samudra adijaya di alur sungai mahakam samarinda*. SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN JAKARTA.
- Wiki. (2025). *Indonesian Maritime Security Agency*.
- Wikipedia. (2024). *Law enforcement in Indonesia*.
- Wirawan, H. (2024). *Ketidakpastian hukum akibat tumpang tindih peraturan kelautan di Indonesia*.