

**PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN
EVAKUASI KAPAL KANDAS DI PERAIRAN
LAUT BATAM**

SKRIPSI



Oleh

Irvan Hidayatulloh

160710071

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
TAHUN 2021**

**PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN
EVAKUASI KAPAL KANDAS DI PERAIRAN
LAUT BATAM**

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu syarat

Memperoleh gelar Sarjana



Oleh

Irvan Hidayatulloh

160710071

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
TAHUN 2021**

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini saya:

Nama : Irvan Hidayatulloh
NPM : 160710071
Fakultas : Ilmu Sosial dan Humaniora
Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan bahwa “skripsi” yang saya buat dengan judul:

“ PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN EVAKUASI KAPAL KANDAS DI PERAIRAN LAUT BATAM “

Adalah hasil karya sendiri dan bukan “duplikasi” dari karya orang lain. Sepengetahuan saya, didalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip didalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur PLAGIASI, saya bersedia naskah skripsi ini digugurkan dan skripsi yang saya peroleh dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya tanpa ada paksaan dari siapapun

Batam, 20 Januari 2021


Irvan Hidayatulloh

**PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN
EVAKUASI KAPAL KANDAS DI PERAIRAN
LAUT BATAM**

SKRIPSI

**Untuk memenuhi salah satu syarat
Memperoleh gelar Sarjana**

Oleh

Irvan Hidayatulloh

160710071

Telah disetujui oleh pembimbing pada tanggal

Seperti tertera di bawah ini

Batam, 22 Januari 2021



**(Zuhdi Arman, S.H., M.H.)
Pembimbing**

ABSTRAK

Penulisan ini bertujuan untuk mengawal peran lembaga harbormaster dalam mengawasi evakuasi kapal, hambatan dan upaya Syahbandar dalam mengevakuasi kapal yang kandas. Jenis penelitian hukum ini terbagi menjadi 2 (dua), yaitu penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empiris atau sosiologis. Jenis penelitian hukum yang digunakan peneliti adalah penelitian hukum empiris yang didasarkan pada data lapangan. Teknik wawancara data dilakukan oleh peneliti dengan wawancara yaitu proses interaksi dan komunikasi langsung di lokasi penelitian dengan narasumber yang akan di wawancara oleh calon peneliti yaitu Tenaga Dinas Kesadaran. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembicaraan tentang kapal yang kandas di laut banyak terjadi di laut Batam dimana diperlukan tindakan cepat karena masyarakatnya dan besarnya biaya yang ada untuk kerusakan kapal tersebut. Melihat kasus di atas, tindakan para Syahbandar saat mengevakuasi kapal kandas di laut Batam telah sesuai dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Kapal dan PM 71 Tahun 2013 tentang Penyelamatan / Pekerjaan Bawah Air, seperti tindakan awal ketika ada laporan yang dibuat oleh VTS saat kapal kandas, saat menanyakan dokumen kapal, meminta dokumen umum agen, agen lokal dan pengawasan saat kapal kandas serta pengawasan saat kapal sedang berlangsung.

Kata Kunci: Lembaga Syahbandar, Pengawasan, Evakuasi Kapal, Kendala, Upaya

ABSTRACT

This writing aims to oversee the role of the harbormaster institution in supervising the evacuation of ships, obstacles and the efforts of the harbormaster in evacuating an aground ship. This type of legal research is divided into 2 (two), namely normative legal research and empirical or sociological legal research. The type of legal research used by researchers is empirical legal research which is based on field data. The data interview technique was carried out by researchers with interviews, namely the process of interaction and communication directly in the research location with the resource persons who will be interviewed by prospective researchers are Awareness Instation Workers. The results of the study show that talking about ships aground at sea has occurred a lot in the Batam sea where fast action is needed because of the people and the large costs available for the damage to the ship. Seeing the case above, the actions of the harbormaster when evacuating a ship ran aground at the batam sea were in accordance with law no 18 of 2008 concerning ships and PM 71 of 2013 concerning Salvage / Underwater Work, such as the initial action when there was a report made by VTS when the ship ran aground, when asking ship documents, ask for general documents of agents, local agents and supervision when the ship runs aground as well as supervision when the ship is taking place.

Keyword : *Harbormaster Institution, Ship Evacuation, Obstacles, Efforts*

KATA PENGANTAR

Atas berkat rahmat Allah SWT yang telah melimpahkan segala rahmat dan karuniaNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir yang merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program studi strata satu (S1) pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Karena itu, kritik dan saran akan senantiasa penulis terima dengan senang hati. Dengan segala keterbatasan, penulis menyadari pula bahwa skripsi ini takkan terwujud tanpa bantuan, bimbingan, dan dorongan dari berbagai pihak. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Ibu Dr. Nur Elfi Husda, S.Kom, M.SI., selaku rektor universitas Putera Batam.
2. Bapak Dr. Hendri Herman, S.E., M.Si. Selaku dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora.
3. Bapak Padrisan Jamba, S.H., M.H., selaku ketua program studi strata 1 ilmu hukum universitas Putera Batam.
4. Bapak Zuhdi Arman, S.H., M.H., sebagai dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu dalam memberikan bimbingan dan petunjuk kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Segenap dosen program studi Ilmu Hukum universitas Putera Batam yang telah banyak membantu penulis selama menuntut ilmu di fakultas ilmu sosial dan humaniora universitas Putera Batam.

6. Karya Ilmiah ini saya persembahkan teruntuk orang tua saya Bapak Anasrun dan Ibu Susilina tercinta, terima kasih yang tak terhingga atas doa dorongan semangat yang tidak putus, serta bantuan baik materil maupun immaterial hingga terselesainya studi dan memperoleh gelar sarjana hukum.
7. Segenap keluarga yang berada di kota Batam baik di luar kota batam tidak dapat disebutkan penulis satu persatu yang selalu memberikan semangat dan dukungan, semoga tetap menjadi ikatan persaudaraan yang terjalin erat selamanya.
8. Seluruh teman-teman Ilmu Hukum Universitas Putera Batam dari semester 1 hingga semester 7 tidak dapat disebutkan oleh penulis satu persatu.

Semoga Allah SWT membalas kebaikan dan selalu mencurahkan hidayah serta taufik-Nya, Amin.

Batam, 19 Januari 2021



Irvan Hidayatulloh

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	I
SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS	II
ABSTRAK	IV
ABSTRACT	V
KATA PENGANTAR.....	VI
DAFTAR ISI.....	VIII
DAFTAR GAMBAR.....	X
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	11
1.3 Batasan Masalah.....	12
1.4 Rumusan Masalah	12
1.5 Tujuan Penelitian	12
1.6 Manfaat Penelitian	13
1.6.1 Manfaat Teoritis	13
1.6.2 Manfaat Praktis	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	15
2.1 Kerangka Teori.....	15
2.1.1 Teori Kepastian Hukum	15
2.1.2 Teori Penegakan Hukum.....	18
2.1.3 Pengertian Syahbandar	20
2.1.4 Fungsi dan Tugas Syahbandar	21
2.2 Kerangka Yuridis	23
2.2.1 Pengertian Wilayah	23
2.2.2 Tugas dan Fungsi Syahbandar	24
2.2.3 Pengertian Salvage (Pekerja Bawah air)	25
2.2.4 Tata cara penerbitan Surat izin Kegiatan Salvage.....	26
2.3 Penelitian Terdahulu	28
2.4 Kerangka Pemikiran.....	38
BAB III METODE PENELITIAN	39
3.1 Jenis dan Sifat Penelitian	39
3.2 Metode Pengumpulan Data	39
3.2.1 Jenis Data	39
3.2.2 Alat Pengumpulan Data	40
3.3 Lokasi Penelitian.....	40
3.4 Metode Analisis Data.....	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	42
4.1 Hasil Penelitian	42

4.1.1	Gambaran Umum Kantor Kesyahbandaran Otoritas dan Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun	42
4.2	Hasil Pembahasan	53
4.2.1	Peran Syahbandar saat terjadi kapal kandas.....	53
4.2.2	Kendala Syahbandar saat mengevakuasi kapal kandas.....	84
4.2.3	Upaya Syahbandar saat evakuasi kapal kandas	85
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN.....	89
5.1	Kesimpulan	89
5.2	Saran.....	89
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
Lampiran 1. Pendukung Penelitian		
Lampiran 2. Daftar Riwayat Hidup		
Lampiran 3. Surat Keterangan Penelitian		

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Sertifikat Kapal cargo Ship Safey Construction.....	56
Gambar 2. Sertifikat Kapal Of Class.....	57
Gambar 3. Sertifikat kapal Loadline.....	58
Gambar 4. Sertifikat kapal Cargo ship safety Equipment Form E.....	59
Gambar 5. Sertifikat kapal cargo Ship Safey Equipment.....	60
Gambar 6. Sertifikat kapal International Tonnage	61
Gambar 7. Sertifikat kapal of Test and Thorough Examination of lifting Appliances.....	62
Gambar 8. Sertifikat kapal Record of Apporved Crew Accommodation Details	63
Gambar 9. Sertifikat kapal Anti Fouling System Statement of Compliance.....	64
Gambar10. Sertifikat kapal Carriage of Solid Bulk Cargoes	65
Gambar11. Sertifikat kapal Record of Construction and Equipment.....	66
Gambar12. Sertifikat kapal International Air Pollution Prevention.....	67
Gambar13. Sertifikat kapal Of Compliance for Sewage Pollution Prevention ..	68
Gambar14. Sertifikat kapal Record of Construction and Equipment for Ships other than Oil Tankers.....	69
Gambar15. Sertifikat kapal Record of Approved GMDSS Radio Installation...	70
Gambar16. Sertifikat kapal Cargo Ship Safety Radio.....	71
Gambar17. Sertifikat kapal Record of Approved Cargo Ship Safety Equipment	72
Gambar18. Sertifikat kapal Interm.....	73
Gambar19. Sertifikat kapal International Ship Security.....	75
Gambar20. Sertifikat kapal Port of Registry	79
Gambar21. Pernyataan kebenaran kejadian.....	80

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia mempunyai daerah yg sangat luas, terbentang berdasarkan sabang hingga merauke. Wilayah geografis yg sangat strategis pada melakukan perniagaan menggunakan negara-negara asing, letak strategis ini bisa dicermati berdasarkan posisi Indonesia yg berada dijalur khatulistiwa. Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) memiliki kewajiban buat menjaga kedaulatannya berdasarkan banyak sekali aspek kehidupan bernegara baik asal berdasarkan luar juga berdasarkan pada. Di wilayah maritim seluruh Indonesia, Indonesia harus memiliki regulasi mengenai ketentuan wilayah maritimnya, baik wilayah maritim, wilayah tambahan, wilayah ekonomi eksklusif, landasan kontinen, dan maritim gratis.(AhmadIffan, Raihana 2019)

Laut adalah sumber makanan untuk masyarakat, sebagai tempat perdagangan, untuk alat penaklukan, tempat bertempur, tempat kesenangan dan hiburan serta alat pembelah atau penyatuan negara. Pada abad ke-20 manfaat laut telah melonjak dengan ditemukannya penambangan yang berharga dan bahan penggalian di laut terdalam dan kemungkinan upaya untuk mengekstraksi hasil alam, yang di laut terdalam dan tanah di bawahnya. Air laut adalah media yang unik. Sebagai suatu komposisi, diperoleh korelasi yang erat antara unsur biologis dan unsur non-biologis, karena salah satu unsur dapat mempengaruhi unsur lainnya. Ciri fisik dan kimia yang terbentuk tidak hanya mempengaruhi jenis dan komposisi hewan dan

tumbuhan, tetapi juga menentukan kelimpahan organisme. Melalui proses biologis, biota yang menutupi lingkungan laut akan mengubah sifat fisik dan kimia air secara signifikan. Sebagai contoh, sejumlah besar plankton akan mempengaruhi transparansi dan komposisi kimiawi air.

Laut Indonesia sangat luas dengan sumber daya yang melimpah, sehingga jika dimanfaatkan dengan baik untuk pembangunan diperkirakan pembangunan di Indonesia akan berkembang pesat. Seperti halnya perikanan tangkap yang merupakan salah satu potensi Indonesia yang dapat diharapkan menjadi sektor unggulan. Pemanfaatan sumber daya air Indonesia dalam pembangunan merupakan hal yang lumrah untuk meningkatkan taraf hidup manusia ke arah yang menguntungkan, yang terpenting dalam kehidupan bermasyarakat, perdagangan dan peradaban. Selain sebagai pertumbuhan perekonomian masyarakat sekitar wilayah laut pemanfaatan sumber daya juga sebagai pelestarian hasil laut yang diberikan oleh alam. Sudah selayaknya Indonesia maju karena begitu banyak potensi alam yang sangat melimpah. Sudah menjadi tanggungjawab bersama untuk memajukan melindungi dan melestarikan Indonesia agar tidak menjadi negara yang tertinggal. (Baransano, hengky k.C 2011)

Perkembangan pengaturan tentang laut di Indonesia pada dasarnya sejalan dengan perkembangan hukum laut Internasional. Hal ini bias terlihat karena Indonesia merupakan negara maritime yang menggantungkan sebagian perekonomian dari laut.(Dina Sunyowati 2013)

Bagi negara yang sebagian besar wilayahnya merupakan lautan, ketersediaan sarana transportasi laut sangat diperlukan, bukan hanya untuk kegiatan ekonomi,

tetapi juga untuk ketersediaan sarana transportasi tersebut terhubung dengan baik satu pulau ke pulau lainnya. Selain itu, dapat juga memenuhi berbagai kebutuhan masyarakat.(Sembiring 2019b)

Indonesia adalah negara terbesar nomor 2 di Asia dan negara terbesar di Asia Tenggara. Besarnya lautan Indonesia lebih besar dari luas daratannya, yaitu sepertiga wilayah Indonesia adalah daratan dan dua pertiga wilayah Indonesia adalah lautan. Air laut Indonesia memiliki garis pantai seluas 95.181 km², luas wilayah 5,8 juta km² sebesar 0,3 juta km², perairan 2,8 juta km², dan perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). 2, 7 juta km². dan perairan Zona Ekonomi Eksklusif 4 (ZEE) dengan luas 2,7 juta km². Ada begitu banyak kekayaan di lautan yang bisa mereka manfaatkan atau manfaatkan untuk kepentingan Indonesia.

Sektor kelautan adalah bidang yang sangat menjanjikan dalam pengembangan negara di masa depan. Bisnis sektor kelautan meliputi bidang perikanan laut, wisata laut, penambangan laut, pabrik kelautan, transportasi laut, bangunan kelautan dan jasa kelautan, yang menjadi sektor utama. Meski begitu, nyatanya belum dikelola dan dimanfaatkan secara optimal. Artinya masih ada peluang untuk dimanfaatkan secara lebih luas serta memberikan harapan dan pilar bagi pembangunan perekonomian nasional ke depan.(Adisasmita 2015)

Sejauh ini, fokus pembangunan Indonesia telah bergeser lebih ke pembangunan berbasis darat, karena hampir semua penduduk hidup di darat, sehingga sumber daya laut dan laut jauh dari tingkat optimal. Meskipun sumber daya perikanan lautnya besar, tingkat kesejahteraan komunitas nelayan masih sangat rendah.

Selain pengembangan lahan, pengembangan air (laut) juga sangat penting untuk komponen pembangunan nasional, oleh karena itu, pengembangan Laut (lepas pantai) sama pentingnya dengan pengembangan lahan. Di masa sekarang dan masa depan, pengembangan Laut industri di bidang ekonomi yang menyertai perkembangan ekonomi nusantara sangat strategis. Konsep pengembangan ekonomi kepulauan pada dasarnya menganjurkan bahwa pengembangan lahan dan pengembangan air (laut) harus dilakukan secara bersamaan (umum) karena keduanya saling melengkapi.

Wilayah geografis Provinsi Kepulauan Riau memanjang dari Selat Malaka hingga Laut Cina Selatan (Natuna) dan berhubungan langsung dengan negara Vietnam, negara Malaysia, negara Kamboja dan negara Singapura sebagai titik utama perdagangan dunia yang secara strategis diciptakan oleh Provinsi Riau. Pulau-pulau tersebut menjadi jalur ekonomi di seluruh dunia. Provinsi Kepulauan Riau memiliki luas wilayah 251.810 km². 96% yang mana merupakan laut dan 4% merupakan daratan yang dikelola oleh 2.408 pulau dengan garis pantai 2.367,6 km. Pusat aktivitas di Provinsi Kepulauan Riau ini bisa ditempuh dari Singapura dengan jarak yang dapat ditempuh sekitar 1-2 jam dengan kendaraan laut. Provinsi Kepulauan Riau memiliki 5 (lima) kabupaten dan 2 (dua) kota, yaitu Kabupaten Bintan, Kabupaten Karimun, Kabupaten Lingga, Kabupaten Natuna, Kabupaten Kepulauan Anambas, Kota Tanjungpinang, dan Kota Batam. (<https://pasaramerop.kemlu.go.id/id/>).

Karena status wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, dan dua pertiga wilayahnya merupakan lautan, Indonesia membutuhkan

banyak transportasi laut untuk membantu pengiriman barang dan pengelolaan penumpang. Pembentukan sistem transportasi yang efektif dan komprehensif antara moda transportasi yang berbeda sangat penting untuk menghasilkan model alokasi negara yang andal dan dinamis. Tak bisa dipungkiri, transportasi laut ke negara-negara kepulauan seperti Indonesia menjadi penopang utama penyebaran barang yang meluas menggunakan kapal laut. Berdasarkan data kelautan Badan Pusat Statistik per 21 Januari 2020, jumlah kendaraan yang berkunjung ke pelabuhan dari tahun 2018 hingga 2020 sebanyak 829.273 kendaraan pemberi tunjangan pelabuhan. (<https://www.bps.go.id>).

Dari segi ekonomi dan komersial, penggunaan angkutan kapal lebih efektif dan menguntungkan. Oleh karena itu, dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi laut untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain diharapkan kegiatan ekonomi masyarakat berdampak positif bagi pertumbuhan ekonomi suatu wilayah negara.

Sebagai negara yang wilayahnya sebagian besar terdiri dari laut, kenyamanan transportasi laut tidak hanya sangat penting untuk pekerjaan ekonomi, tetapi juga sangat penting untuk menjaga keutuhan wilayah negara tersebut.(Sembiring 2019a)

Sebagai salah satu komponen penting dari sistem angkutan laut, pelabuhan memegang peranan penting. Pelabuhan merupakan kawasan kerja bagi kapal dan kapal lain untuk bongkar muat kargo dan penumpang. Kawasan kerja yang adalah kawasan yang terdapat perairan (termasuk batas pelabuhan dan wilayah pelabuhan). Lingkungan kerja pelabuhan mencakup semua fasilitas teknis yang digunakan

untuk menerapkan dan mengoperasikan transportasi laut dan operasi terminal. Pelabuhan berperan sebagai dermaga untuk kapal dan kendaraan laut lainnya, merupakan bagian yang terpenting dari angkutan laut.

Transportasi laut merupakan bagian dari transportasi dan tidak terlepas dari metode transportasi lainnya yang memiliki kemampuan merespon perubahan masa depan dan memiliki ciri khas transportasi skala besar. Ia dapat dihubungkan dengan air dan menjangkau wilayah lain, sehingga wilayah tersebut memiliki potensi pembangunan yang kuat dan dapat memainkan peran baik di dalam negeri maupun internasional, dengan demikian sesuai dengan mandat Pancasila dan UUD 1945, pembangunan negara dapat didorong dan didukung untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 (Pasal 1 Ayat 1 tentang Ketentuan Umum) disebutkan pada Bab 1 bahwa navigasi adalah suatu sistem yang meliputi transportasi air, pelabuhan, keselamatan dan keamanan lingkungan, serta perlindungan lingkungan laut. Disebutkan dalam paragraf 32 bahwa keamanan maritim adalah syarat untuk memenuhi persyaratan keamanan di lautan, pelabuhan, dan kawasan laut. Dalam Ayat 33 menyatakan bahwa efisiensi kapal adalah memenuhi syarat keselamatan kapal, mencegah pencemaran air kapal, personalnya, jalur transportasi, kesejahteraan personel, kesehatan personel, kondisi kapal, manajemen keselamatan, dan pencegahan pencemaran di atas kapal. Kapal yang berlayar di perairan tertentu aman. Dalam ayat 34, kesejahteraan kapal mengacu pada kondisi kapal yang memenuhi persyaratan berikut: persyaratan bahan, struktur, gedung, mesin dan kelistrikan, stabilitas, tata letak dan perlengkapan

(termasuk peralatan bantu dan radio, peralatan elektronik kapal) dan setelah pemeriksaan dan pengujian dibuktikan dengan sertifikat. Paragraf 41 menyatakan bahwa nakhoda adalah salah satu perwira Panglima Tertinggi kapal dan memiliki hak dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pada ayat 56, penyelenggara pelabuhan adalah pejabat pemerintah pelabuhan yang ditunjuk oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk melaksanakan dan mengawasi pelaksanaan ketentuan hukum untuk menjamin keselamatan angkutan.

Keselamatan maritim telah terdaftar secara internasional dalam Pasal IX "Keselamatan Maritim (SOLAS)" pada tahun 1974, terutama "Peraturan Manajemen Keselamatan Internasional" (ISM) yang direvisi oleh Amandemen 1978, yang berlaku untuk semua pelabuhan di dunia. Semua kapal berlayar. Pedoman kapal merupakan salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam keselamatan transportasi. Ketika sebuah kapal memasuki atau meninggalkan kolam pelabuhan, pengawasan kapal dimulai. Menurut penelitian Lasse (2014), pramuka Indonesia dibagi menjadi pemandu laut dan pemandu pelabuhan. Pemandu laut dapat ditempatkan pada perjalanan komersial ke pelabuhan tujuan. Pemandu pelabuhan hanya menjalankan tugasnya di lingkungan kerja, sehingga pemandu pelabuhan tidak memandu kapal yang berlayar antar pelabuhan, melainkan hanya memandu kapal di perairan laut.

Tugas dan fungsi nakhoda diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Kapal. Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Angkutan mengatur bahwa pengirim harus melaksanakan keselamatan dan keamanan transportasi dalam hal pengangkutan, pelabuhan, dan perlindungan

perairan terhadap lingkungan laut, termasuk penegakan hukum, administrasi, dan penegakan hukum. Meskipun terdapat peraturan yang mengatur tentang peran nahkoda dalam pemberian izin angkutan, tidak jarang nahkoda sering mengalami banyak kecelakaan angkutan karena lalai dalam menjalankan tugasnya. Kepada Syahbandar, seperti menerbitkan izin pelayaran dan sertifikat berlayar di kapal yang tidak sesuai untuk navigasi dan kapal yang gagal dalam tes kelas Biro Klasifikasi Indonesia. Padahal, SPB merupakan kasus lama yang tidak melaut melainkan kapal yang melaut, hal ini sering terjadi di Indonesia dan dianggap fenomena biasa. Secara umum, masalah keselamatan dan keamanan serta pentingnya kegiatan transportasi laut menjadi tanggung jawab pelabuhan, karena salah satu masalah terbesar kecelakaan kapal selama pengangkutan adalah keterampilan dan keahlian mengimplementasikan kapal. Inilah pekerjaannya, baik dalam pelaksanaan semua tugas. (Barus, Viana I R br, Paramita Prananingtyas 2017).

Bekerja sama atau berkomunikasi dengan badan usaha lain yang mengatur pengelolaan transportasi dan transportasi itu sendiri di pelabuhan.

Dalam konsep pemerintahan, pemerintah berada pada posisi horizontal relatif terhadap berbagai organisasi yang menjalankan tugasnya dalam berbagai bentuk kemitraan, dan intervensi pemerintah dianggap tidak hierarkis dan desentralisasi. Kata relasi horizontal bentuk kemitraan dan non hirarkis dan terdesentralisasi menunjukkan bahwa tata pemerintahan membawa sprit baru dalam bangunan relasi antar actor dalam tata kelola pemerintahan. (Rahman 2018)

Oleh karena itu, bentuk hukum (baik itu bentuk hukum atau bentuk hukum tidak tertulis) mengandung aturan umum, yang dapat digunakan sebagai pedoman

perilaku bagi individu untuk menghubungi individu dalam kehidupan sosial dan berhubungan dengan mereka dalam masyarakat.(Marzuki 2016)

Menurut Peraturan Menteri No. 34 tahun 2012 Tugas dan Fungsi sebagai berikut :

1. Tugas Kesyahbandaran :

Kantor pusat pengelola pelabuhan bertanggung jawab mengawasi penegakan hukum dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan kapal, serta mengkoordinasikan kegiatan pemerintah di pelabuhan.

2. Fungsi Kesyahbandaran :

1. Memantau operasi angkatan laut, keselamatan, keamanan, dan manajemen pelabuhan.
2. Memantau dengan benar lalu lintas kapal pelayaran ke pelabuhan dan jalur transmisi.
3. Memantau kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
4. Memantau pemanduan memantau kegiatan penundaan kapal.
5. Memantau aktivitas bawah air dan penyelamatan.
6. Mengelola bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun.
7. Memperhatikan pengisian bahan bakar.
8. Memantau aktivitas penundaan kapal.
9. Memantau urutan penumpang yang masuk dan keluar.
10. Memantau pengerukan dan reklamasi.

11. Memantau pembangunan fasilitas pelabuhan.
12. Menerapkan bantuan pencarian dan penyelamatan.
13. Memimpin penanggulangan pencemaran dan kebakaran di pelabuhan.
14. Memantau penerapan perlindungan lingkungan laut.

Dari data statistik kecelakaan kapal kandas sering terjadi di laut batam Adapun data sebagai berikut :

Data Statistik Kapal kandas di Pulau Sambu di Laut Batam sebagai berikut :

No	Nama Kapal	Titik Koordinat Kandas	Tahun Kandas
1	MV.AL RAWDAH	01° 11' 008° E / 103° 53' 219'' N	2011
2	TK. SRI YARIS	01° 06' 209' LU / 103° 46,593' BT	2014
3	MV. OCEAN CARRIER	01° 11.28 N / 103° 53.065 E	2016
4	MV. SPOTTAIL	01° 07.33 N / 103° 42,71 E	2016
5	MV.SHAHRAZ	01° 11' 211" N / 103° 50' 797" E	2020
6	MV. TINA I	01° 11' 213" N / 103° 52' 797" E	2020

Melihat statistik diatas menunjukkan banyaknya kejadian kapal kandas di area Pulau Sambu yang dimana Pulau Sambu merupakan jalur internasional kapal melintas .

Keselamatan pengiriman sangat penting dan menempati posisi sentral dalam semua aspek dunia perkapalan. Aspek yang melekat pada keselamatan transportasi meliputi perilaku, nilai, dan karakteristik aktivitas, yang berkaitan dengan

pentingnya memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan terkait transportasi ke perairan dan pelabuhan.

Mengabaikan keselamatan transportasi sering kali meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan, seperti pengurangan produksi, biaya medis, polusi, dan penggunaan energi yang tidak efisien. Keselamatan pelayaran yang rendah dapat disebabkan oleh manajemen sumber daya manusia yang buruk (pendidikan, keterampilan, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses.

Tugas dan penyebab kecelakaan laut seringkali lebih banyak disebabkan oleh faktor pengangkutan daripada daya dukung yang ditentukan, baik barang maupun orang. Padahal, meski kapalnya penuh determinasi, selama mereka tiba di suatu tempat di atas kapal, pengguna jasa perkapalan biasanya memaksa diri untuk naik ke kapal. Sistem transportasi dirancang untuk mempercepat pergerakan orang dan barang. Layanan transportasi sangat erat kaitannya dengan keselamatan pribadi dan keselamatan kargo. Seorang musafir wajib mengambil jaminan keamanan walaupun memungkinkan untuk mendapatkan kenyamanan, sedangkan barang yang diangkut harus tetap utuh dan tidak berkurang kualitasnya saat sampai di tempat tujuan.

Banyaknya Kapal kecelakaan di Indonesia yang mengakibatkan pencemaran lingkungan dan kerugian negara . “ *ANALISIS KESELAMATAN TRANSPORTASI PENYEBERANGAN LAUT DAN ANTISIPASI TERHADAP KECELAKAAN KAPAL DI MERAK-BAKAUHENI .*” Majalah tersebut menjelaskan, banyaknya kecelakaan laut di Indonesia saat ini harus menjadi perhatian semua pihak, tidak hanya pemilik kapal, tetapi juga pemerintah, instansi terkait dan masyarakat agar

dapat lebih aktif memberikan informasi. Dari hasil observasi, penyebab utama kecelakaan laut adalah karena faktor pengangkutan yang berlebihan dari kapasitas muatan yang ditentukan (termasuk orang dan muatan). Padahal, meski kapalnya penuh determinasi, selama mereka tiba di suatu tempat di atas kapal, pengguna jasa perkapalan biasanya memaksa diri untuk naik ke kapal. Maka dari permasalahan itu saya mengambil Judul dengan “ **Peran Syahbandar dalam pengawasan evakuasi kapal kandas di perairan laut Batam** ” .

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan diatas maka terdapat banyak petunjuk yang menjadi penyebab terjadinya masalah tersebut, kemudian penulis mencoba mencari masalahnya, yaitu:

1. Marak nya Kecelakaan Kapal di perairan Indonesia .
2. Pengawasan Seperti apa pada saat Evakuasi Kapal Kandas yang dilakukan oleh Syahbandar.

1.3 Batasan Masalah

Memperhatikan derajat pembahasan masalah dan keterkaitannya dengan segala aspek, penulis membatasi masalah dalam penelitian ini agar lebih fokus.

Masalah yang akan penulis bahas adalah sebagai berikut :

1. Batasan Masalah terfokus fungsi dan wewenang Syahbandar Batam diperairan laut Batam

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, guna memudahkan analisis maka penulis mengajukan pertanyaan yaitu:

1. Bagaimana Peran Lembaga Syahbandar dalam Pengawasan Evakuasi Kapal Kandas ?
2. Apa Kendala Syahbandar dalam Mengevakuasi Kapal Kandas ?
3. Bagaimana Upaya Syahbandar dalam mengevakuasi kapal kandas ?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan objek penelitian yang diterima penulis sebagai bahan penelitian, penulis mengajukan tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk Mengetahui upaya Lembaga Kesayabaran dalam mengatasi Kecelakaan Kapal .
2. Mengetahui Sejauh mana Pelaksanaan Pengawasan Kapal Kandas di laut Batam.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis diharapkan hasil penelitian ini bermanfaat yaitu:

1. Memberikan sumbangan pemikiran bagi pembaharuan Terhadap Literasi di Perpustakaan Universitas Putera Batam

2. Sebagai dasar dan referensi untuk penelitian selanjutnya terkait dengan Peran Kesyahbandaran dan bahan studi selanjutnya.

1.6.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat bermanfaat sebagai berikut :

1. Dengan cara ini penulis dapat menambah pengetahuan dan pengalaman langsungnya tentang peran instansi pemerintah.
2. Bagi para dosen, penulis berharap bisa menambah pengetahuan dan memberikan pemikiran tentang perannya di sebuah instansi pemerintah.
3. Bagi Masyarakat, Dapat menambah pengetahuan baru terhadap sebuah Lembaga pemerintahan.
4. Universitas Putera Batam, sebagai bagian yang mampu berfungsi sebagai lembaga sosial kontrol dengan sistem pendidikan formal yang dijalankan diharapkan dapat memberikan gambaran dan sumbangan pemikiran yang bermanfaat bagi struktur/fungsional lembaga negara yang berkaitan dengan hubungan antar negara dan masyarakat tentang pokok-pokok bahasan didalam penelitian ini. Juga diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan dan wawasan lebih mendalam lagi bagi mahasiswa.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kerangka Teori

2.1.1 Teori Kepastian Hukum

Menurut Hans Kelsen, hukum adalah sistem standar. Norman adalah pernyataan yang menekankan pada aspek "must" atau *das sollen* dengan memasukkan beberapa aturan tentang apa yang harus dilakukan. Bea Cukai adalah produk dan tindakan manusia yang produktif. Hukum yang memuat aturan umum menjadi pedoman bagi individu yang bertindak dalam masyarakat, baik dalam hubungan dengan individu maupun dalam interaksi sosial. Kebijakan ini menjadi batasan masyarakat untuk mengambil tindakan terhadap individu. Adanya regulasi ini dan implementasi regulasi menciptakan kepastian hukum. (Marzuki 2008)

Menurut Gustav Radbruch (Gustav Radbruch), hukum harus memuat 3 (tiga) nilai identifikasi, yaitu:

1. Asas kepastian hukum (*rechmatigheid*), Asas ini meninjau dari sudut yuridis.
2. Asas keadilan hukum (*gerechtigheid*), Asas ini meninjau dari sudut filosofis, dimana keadilan adalah kesamaan hak untuk semua orang di depan pengadilan.
3. Asas kemanfaatan hukum (*zwechmatigheid*) atau *doelmatigheid* atau utility.

Tujuan hukum yang hampir realistis adalah hukum dan bermanfaat bagi hukum. Positivisme menekankan kepastian hukum, sedangkan fungsionalis mengutamakan

manfaat hukum. Jika "summonisme, kerusakan, kerusakan, dan inti kejahatan" dikalahkan, maka hukum yang menyakitkan bisa berbahaya kecuali keadilan lebih dari itu. Tujuan hukum, tujuan utama hukum adalah keadilan.(Rato 2010)

Kepastian adalah suatu objek (kondisi) atau kondisi tertentu. Hukum harus benar-benar pasti dan adil. Ini harus menjadi kode etik dan keadilan, karena kode etik harus mendukung perintah yang dianggap wajar. Itu dapat ditegakkan hanya karena adil dan pasti secara hukum. Kepastian hukum adalah pertanyaan yang hanya bisa dijawab dari perspektif tradisional daripada perspektif sosiologis.

Doktrin kepastian hukum bersumber dari doktrin hukum yang didasarkan pada fiqih positivis dalam dunia hukum, aliran ini cenderung memandang hukum sebagai sesuatu yang merdeka dan merdeka, karena yang menganut gagasan tersebut adalah hukum, ia hanyalah kumpulan aturan. Bagi pendukung aliran ini, tujuan lahirnya undang-undang adalah untuk menjamin kepastian hukum. Kepastian hukum diwujudkan oleh hukum sesuai esensinya, dan hanya membuat aturan hukum yang bersifat umum. Karakteristik umum aturan.

Jaminan hukum adalah jaminan hukum yang mengandung keadilan. Standar yang mempromosikan keadilan harus benar-benar berfungsi jika aturan diikuti. Menurut Gustav Radbruch, keadilan dan kepastian hukum merupakan bagian permanen dari hukum. Ia berpendapat bahwa keadilan dan legitimasi harus diperhatikan dan legitimasi harus dijaga untuk menjaga keamanan dan ketertiban negara. Akhirnya, hukum positif harus diikuti. Berdasarkan teori hukum tentang keselamatan dan nilai-nilai yang dapat dicapai, terutama nilai-nilai keadilan dan kebahagiaan.

Keamanan umum hukum adalah ketika aturan yang jelas dan jelas secara logis dirumuskan dan diberikan. Jelas dalam artian ambiguitas (multitafsir) dan logis. Yang jelas dalam pengertian ini adalah menjadi suatu sistem standar terhadap standar lain agar tidak berbenturan atau menimbulkan benturan adat. Jaminan hukum mengacu pada penerapan hukum yang jelas, dan konsisten yang penegakannya mungkin tidak terpengaruh oleh kondisi subjek. Kepastian dan keadilan dibutuhkan tidak hanya secara moral, tetapi sesuai dengan fakta yang menggambarkan hukum. Hukum yang tidak pasti dan tidak adil bukan hanya hukum yang buruk.

Utrecht meyakini bahwa kepastian hukum memiliki dua makna, yang pertama adalah aturan umum bahwa individu mengetahui tindakan apa yang boleh atau tidak dilakukan, dan yang kedua adalah pemberian jaminan hukum bagi individu melalui arbitrase pemerintah. Karena negara dapat menegakkan atau memaksakan aturan umum individu yang digunakan individu untuk memahami apa yang terjadi. Kepastian hukum bersumber dari doktrin hukum positivisme hukum yang cenderung memperlakukan hukum sebagai sesuatu yang merdeka dan merdeka, karena bagi pengikut mazhab ini tujuan hukum tidak lebih dari untuk menjamin kepatuhan terhadap hukum secara umum. Sifat umum suatu negara di bawah negara hukum membuktikan bahwa hukum tidak dimaksudkan untuk memberikan keadilan atau kemanfaatan, tetapi hanya untuk kepastian.

Memiliki kepastian hukum merupakan harapan bagi mereka yang mencari keadilan atas tindakan sewenang-wenang aparat penegak hukum yang terkadang sombong dalam menjalankan tugas penegakan hukum. Dengan adanya kepastian

hukum, masyarakat akan mengetahui kejelasan hak dan kewajiban hukumnya. Tanpa kepastian hukum, orang tidak akan tahu apa yang harus dilakukan, atau apa yang benar atau salah yang dilarang atau dilarang oleh hukum. Kepastian hukum ini dapat diwujudkan dengan penamaan undang-undang yang baik dan jelas serta penerapannya juga akan jelas. Dengan kata lain, kepastian hukum berarti hukum itu benar, subjek dan objeknya, serta ancaman hukumnya. Akan tetapi, kepastian hukum tidak selalu dianggap sebagai unsur yang mutlak, akan tetapi metode yang digunakan didasarkan pada situasi dan kondisi dengan tetap memperhatikan prinsip keuntungan dan efisiensi.

2.1.2 Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan upaya mewujudkan konsep keadilan, perlindungan hukum dan kepentingan sosial. Oleh karena itu, penegakan hukum pada dasarnya adalah proses memahami gagasan. Penegakan mengacu pada proses melakukan upaya nyata atau mempertahankan standar hukum sebagai pedoman lalu lintas seniman atau hubungan hukum dalam masyarakat dan kehidupan nasional.

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum adalah suatu kegiatan untuk menyelaraskan hubungan antara nilai-nilai yang dikelola oleh suatu perusahaan dengan nilai / perspektif yang tepat atas nilai-nilai dan bertindak sebagai rangkaian penjelasan dari tahap akhir nilai hingga penciptaan dan memelihara hubungan sosial yang damai.

Penegakan hukum yang konkrit merupakan penegakan hukum yang positif dalam prakteknya karena harus diikuti. Oleh karena itu, memberikan keadilan pada

suatu kasus berarti membuat keputusan konkret tentang hukum keberlanjutan dan memastikan kepatuhan terhadap hukum materiil melalui penerapan prosedur yang ditentukan oleh hukum formal.

Penegakan hukum pidana merupakan aplikasi konkret hukum pidana oleh aparat penegak hukum. Dengan kata lain, penegakan hukum pidana adalah penerapan hukum pidana. Oleh karena itu, penegakan hukum merupakan sistem yang melibatkan keseimbangan nilai kebijakan dengan perilaku manusia yang sebenarnya. Kebijakan ini dapat dijadikan pedoman atau patokan untuk tindakan atau tindakan yang dianggap pantas atau tepat. Tindakan atau kode etik yang dirancang untuk menciptakan dan memelihara perdamaian.

Menurut Moeljatno dijelaskan sesuai definisi istilah “hukum pidana”, yang menyatakan bahwa penegakan hukum merupakan bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di negara / daerah dimana unsur dan aturan tersebut dilaksanakan, yaitu:

1. Menentukan tindakan yang tidak boleh dilakukan, termasuk ancaman atau sanksi berupa hukuman tertentu terhadap siapa saja yang melanggar larangan tersebut.
2. Tentukan siapa yang melanggar larangan ini dan cara mereka yang telah diancam dapat dihukum atau dijatuhi hukuman pidana.
3. Tentukan dengan cara apa penjatuhan pidana bisa terjadi dilakukan jika orang tersebut diduga melanggar larangan tersebut itu.

Penegakan hukum pidana merupakan sistem yang mengontrol persatuan antara nilai dan aturan serta perilaku sosial yang sebenarnya. Kebijakan ini adalah aturan atau standar perilaku atau perilaku yang dianggap pantas atau pantas. Tindakan atau tindakan yang bertujuan untuk menciptakan dan memelihara perdamaian.

Penegakan hukum, menurut Jimmly Asshadique, juga merupakan proses melakukan upaya untuk membentuk atau benar-benar menegakkan standar hukum sebagai pedoman dalam melakukan atau hubungan hukum dalam masyarakat dan negara. Dengan kata lain, penegakan hukum adalah penegakan hukum pidana yang bertujuan untuk memberantas tindak pidana melalui penegakan hukum pidana yang wajar dalam rangka menegakkan keadilan. Kepatuhan terhadap hukum pidana harus melalui beberapa tahapan, yaitu upaya atau proses rasional yang dirancang khusus untuk mencapai kepastian, membentuk rangkaian tindakan yang melampaui sumber daya dan mengarah pada tindak pidana dan masa percobaan.

2.1.3 Pengertian Syahbandar

Secara etimologi, kata Syahbandar terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa, Bandar artinya tempat pelabuhan dan sungai digunakan sebagai kepiting atau jangkar, kepiting diunggah ke jembatan dan dimuat dengan jembatan, pelabuhan dan tempat duduk, serta tempat umum lainnya dimana kepiting digunakan oleh kapal dan tempat yang diperuntukkan bagi kapal kepiting. . Karena tangga atau alasan lain, tidak dapat diakomodasi dalam jangkauan media yang umum digunakan.(Randy Y.C. Aguw 2013)

Dalam Pelabuhan ada 4 Instansi Pemerintahan , adapun penjelesannya sebagai berikut:

1. Custom

Bea Cukai adalah bagian dari Harbormaster, yaitu, tanggung jawabnya adalah memastikan bahwa barang yang masuk dan keluar dari pelabuhan perdagangan bebas (yaitu wilayah pabean yang disebutkan di atas) mematuhi prosedur impor dan ekspor dari peraturan yang berlaku.

2. Immigration

Tugas dari Immigration ialah sebagai pengawas masuk dan keluar (lalu lintas) orang asing dan kegiatan Imigrasi di Pelabuhan.

3. Quarantine

Tugas karantina adalah melaksanakan pengawasan karantina untuk menolak dan mencegah masuk dan keluarnya penyakit karantina.

4. Syahbandar

Tugas Pokok dari Syahbandar ialah melaksanakan koordinasi Kegiatan Kepabeanan, Keimigrasian dan Kekarantinaan serta kegiatan dari Instansi Pemerintah lainnya.

2.1.4 Fungsi dan Tugas Syahbandar

Saat menjalankan tugas dari orang tertinggi yang bertanggung jawab atas pelabuhan, master pelabuhan memiliki fungsi berikut:

1. Mengkoordinasikan penegakan hukum pelabuhan dan kegiatan pemerintah terkait keamanan maritim.

2. Mengelola dan melakukan boarding, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran kapal dan kemampuan menentukan status hukum kapal.
3. Pelaksanaan penyediaan, pengawasan dan pengelolaan lahan dan lahan pelabuhan, permasalahan gelombang, pemeliharaan kolam pelabuhan, saluran air dan jaringan jalan, serta alat bantu navigasi pelayaran.
4. Kepala pelabuhan membantu kegiatan pencarian dan penyelamatan pelabuhan sesuai dengan hukum.

Saat menjalankan fungsi dan tanggung jawab di atas, administrator pelabuhan memiliki kewenangan berikut:

1. Mengelola semua kegiatan pemerintah di pelabuhan.
2. Lihat dan simpan surat, dokumen dan laporan di papan.
3. Menerbitkan izin kegiatan kapal di pelabuhan untuk pemeriksaan kapal.
4. Masalah Otorisasi Navigasi.
5. Periksa kecelakaan kapal.
6. Menerapkan sertifikat kru.

Syahbandar harus menyelesaikan 3 tugas penting:

1. Tentukan di mana kapal berlabuh,
2. Berikan laporan onboard yang diisi dan ditandatangani oleh Kapten Kapal,
3. Periksa dokumen / dokumen pelaut di kapal yang diterima dari Kapten Kapal.

2.2 Kerangka Yuridis

2.2.1 Pengertian Wilayah

Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 43 tentang Wilayah Nasional Tahun 2008, wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (selanjutnya disebut wilayah nasional) merupakan salah satu unsur nasional yaitu wilayah, perairan pedalaman, perairan teritorial, dan perairan teritorial, serta di bawah dan di bawah laut dan darat ((Termasuk semua wilayah) sumber kekayaan wilayah udara.

Wilayah Perairan terbagi menjadi 3 yaitu menurut Pasal 1 point 2 sebagai berikut :

4. Perairan Pendalaman
5. Perairan Kepulauan
6. Laut Teritorial

Adapun Zona Perbatasan adalah bagian dari wilayah nasional dan terletak di dalam perbatasan antara Indonesia dan negara-negara lain. Jika ini adalah zona perbatasan nasional di darat, zona perbatasan terletak di zona ini.

"Zona tambahan" di Indonesia mengacu pada lebar yang tidak melebihi 24 (dua puluh empat) mil laut dari garis dasar untuk mengukur lebar laut teritorial. Zona ekonomi eksklusif adalah kawasan di luar wilayah perairan dan perbatasan Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur wilayah perairan Indonesia. Batas luar daerah ini adalah 200 mil laut (dua ratus mil laut) dari garis pangkal dan digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial.

Landas kontinen Indonesia mengacu pada permukaan laut dan daratan di bawah laut teritorial, yang meluas secara alami di sepanjang area daratan ke tepi luar landas kontinen, atau hingga 200 mil laut (200 mil laut) dari garis pangkal di tepi luar landas kontinental. Di mana lebar laut teritorial diukur, jarak maksimum dari garis dalam 2500 meter (2500) adalah 350 mil laut (350) mil laut ke 100 mil laut (100) mil laut.

2.2.2 Tugas dan Fungsi Syahbandar

Salah satu tugas sebagai salah satu garda terdepan dalam lautan sangat penting, adapun Tugas dan fungsinya diatur didalam Peraturan Menteri No. 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama Pasal 2 berbunyi : Tugasnya mengawasi dan menegakkan hukum di bidang keselamatan dan keamanan transportasi, serta mengatur kegiatan pemerintahan di pelabuhan.

Dan Syahbandar juga mempunyai Fungsi yang diatur dalam Pasal 3 Peraturan Menteri No. 34 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Sebagai berikut :

1. Mengimplementasikan pengawasan dan memenuhi persyaratan kelayakan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan, dan mengeluarkan izin navigasi;
2. Mengawasi secara teratur lalu lintas kapal di perairan dan saluran air pelabuhan;
3. Mengawasi kegiatan bongkar muat, kegiatan penyelamatan dan rekayasa bawah laut, pengintaian dan keterlambatan kapal di perairan pelabuhan;

4. Mengawasi keselamatan dan keamanan transportasi terkait bongkar muat barang berbahaya, material khusus, limbah B3 berbahaya dan beracun, pengisian bahan bakar, pemesanan dan boarding penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi;
5. Bantuan SAR (SAR) di pelabuhan, pencegahan dan penanggulangan pencemaran dan proteksi kebakaran, serta pengawasan perlindungan lingkungan laut;
6. Melaksanakan inspeksi kecelakaan kapal;
7. Melaksanakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan hukum;
8. Mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum pemerintah pelabuhan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
9. Mengelola masalah administrasi, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

2.2.3 Pengertian Salvage (Pekerjaan Bawah air)

Didalam Peraturan Menteri 71 Tahun 2013 dijelaskan Pengertian Pekerjaan Penyelamatan, Penyelamatan adalah pekerjaan pemberian bantuan kepada kapal dan muatannya pada saat terjadi kecelakaan kapal atau dalam keadaan berbahaya di perairan, termasuk mengangkat rangka kapal atau halangan bawah air atau benda lainnya.

Kegiatan Salvage sebagaimana ialah sebagai berikut :

1. Memberikan bantuan kepada kapal dan / atau muatannya yang jatuh di atas kapal atau dalam bahaya;
2. Mengangkat dan melepas rangka dan / atau kargo kapal;
3. Mengangkat dan menghilangkan penghalang bawah air atau benda lainnya.

2.2.4 Tata cara penerbitan Surat izin Kegiatan Salvage

Tata cara penerbitan surat izin berlayar telah di tuliskan didalam Peraturan Menteri 71 Tahun 2013 di Pasal 6 berbunyi :

1. Setiap pelaksanaan kegiatan *penyelamatan*, memperoleh izin kegiatan *penyelamatan* dari Direktur Jenderal.
2. Untuk memperoleh izin kegiatan penyelamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemohon mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal dengan menggunakan format contoh 5 pada lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri Perhubungan dengan dilengkapi persyaratan sebagai berikut:
 1. Rencana kerja dengan jadwal pelaksanaan, metode kerja, tenaga kerja, peralatan kerja dan wilayah kerja aktif, dan ditandai dengan koordinat geografis;
 2. Memiliki kontrak kerja dan / atau letter of intent (LOI) pemberi kerja;
 3. Salinan izin usaha perusahaan penyelamat dan / atau pekerjaan bawah air; dan
 4. Daftar pekerjaan kapal, daftar awak kapal, salinan sertifikat dokumen operasi kapal yang sah.

5. Sesuai dengan permohonan izin kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Direktur Jenderal melakukan pemeriksaan kelengkapan persyaratan dalam waktu 7 (tujuh) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
6. Apabila hasil penelusuran yang diharapkan sesuai ayat (3) tidak terpenuhi, Direktur Jenderal mengembalikan permohonan kepada pemohon untuk melengkapi persyaratan, dan dapat mengajukan kembali setelah persyaratan dilengkapi.
1. Apabila hasil penelusuran sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terpenuhi, Direktur Jenderal menerbitkan izin penyelamatan dalam waktu 7 (tujuh) hari kerja dengan menggunakan format contoh 6 pada lampiran yaitu transportasi. Bagian dari peraturan ini.
2. Jangka waktu izin kegiatan penyelamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama adalah 3 (tiga) bulan yang dapat diperpanjang setelah pemohon mengajukan permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).
3. Berdasarkan izin penyelamatan yang diberikan pada ayat (5), penyelenggaraan kegiatan tersebut tidak dapat dialihkan kepada badan usaha lain tanpa izin Direktur Jenderal.

2.3 Penelitian Terdahulu

Penelitian-penelitian yang telah disebutkan sebelumnya dilakukan oleh orang-orang lain yang terlibat dalam topik penelitian ini, khususnya penelitian kelautan, berikut adalah beberapa penelitian tentang lautan :

1. Berdasarkan Penelitian Mutiara Hikmah di Universitas Indonesia Jakarta , ISSN 1693-5594 Vol 11 No.1 Oktober 2013 dengan Judul “ *Illegal Fishing In Indonesia From the National and the International Law Perspective*”

Penelitian ini menjelaskan dalam kaitannya dengan pemantauan pengembangan operasi, pengembangan infrastruktur di daerah perbatasan perlu dipercepat, dengan tujuan untuk meningkatkan peran pemantauan sumberdaya laut dan perikanan. penguatan infrastruktur adalah untuk kepentingan sumber daya dan pemantauan operation laut, antara lain dengan cara perbaikan pelabuhan untuk pemantauan kapal, serta pusat penahanan untuk kru kapal yang terlibat dalam penangkapan ikan ilegal dan fasilitas lainnya untuk pemantauan operasi. tindakan pemantauan operasi ini tidak hanya dilakukan oleh KKP (dalam kasus yang mewakili pemerintah di sektor Kelautan dan Perikanan) tetapi juga melibatkan instansi terkait dan juga komponen masyarakat yang peduli tentang sektor perikanan. sehubungan dengan praktek penangkapan ikan ilegal yang dilakukan oleh pelaku usaha perikanan asing, investor asing di sektor perikanan yang memasuki Indonesia harus dikurangi dalam rangka mendorong pertumbuhan investor domestik bagi kemerdekaan

negara. Pemerintah perlu lebih memperhatikan nasib nelayan lokal atau tradisional, misalnya dengan menyediakan modal bagi nelayan untuk mendapatkan kapal yang memadai. Dengan kapal yang lebih besar, jumlah ikan yang dapat ditangkap juga meningkat, sehingga meningkatkan kesejahteraan nelayan. dalam beberapa kasus penangkapan ikan ilegal, kapal asing yang melakukan penangkapan ikan ilegal harus dibawa oleh pejabat karena mereka telah melakukan transaksi tertentu. Selain itu, ada kasus penangkapan ikan ilegal yang tidak dilaporkan atau tidak diklaim ke pengadilan karena mereka mampu bernegosiasi dengan para pejabat di lapangan. Tidak peduli seberapa baik peraturan dan badan yang dibuat, tanpa kualitas pejabat negara seperti jujur, moral, dan karakter yang baik, peraturan dan lembaga tersebut tidak digunakan. Kondisi ini juga terjadi pada masalah penangkapan ikan ilegal di Indonesia. Peraturan dan pengadilan yang lengkap, namun jika moral dan karakter pejabat hukum tidak membaik, maka semua akan boros. Hal yang paling penting adalah untuk mendidik dan menanamkan nilai Pancasila dan pembinaan karakter kepada bangsa. Pendidikan ini pada karakter tidak boleh diberikan hanya untuk siswa di sekolah, Universitas, pendidikan dan pelatihan kerja, tetapi juga untuk pejabat negara yang akan berada di kantor atau memegang posisi di semua lembaga di seluruh negeri. Termasuk instansi yang terkait dengan Kelautan dan nelayan. Dengan adanya pembasmian terhadap penangkapan ikan ilegal di wilayah perairan Indonesia, maka masyarakat

Indonesia dapat bergerak menuju kemakmuran dan kejayaan bagi Republik Indonesia sebagai negara kepulauan dengan visi Maritim.

2. Berdasarkan Penelitian Muhammad Insan Tarigan di Di Universitas Gadjadarmada Jogjakarta, ISSN 1978-5186 Vol 9 No.4 Oktober – Desember 2015 dengan Judul “ **Upaya Konservasi Indonesia Atas Sumber Daya Ikan Di Laut Lepas** “

Studi tersebut menjelaskan bahwa terdapat beberapa regulasi internasional yang dapat menjadi acuan bagi setiap kontraktor yang mampu menjaga perlindungan ikan di laut lepas. Indonesia telah menyetujui Undang-Undang Nomor 45 tanggal 31 Maret 2004 dan 2009, serta Peraturan Departemen Penangkapan Ikan dan / atau Pengangkutan Ikan di Laut Lepas dan Keputusan Perikanan Nomor PER.03 / MEN / 2009 tentang Departemen Hukum dan Perikanan Keputusan Per.12 / Men / 2012 Laut lepas dan operasi penangkapan ikan di Indonesia memainkan peran penting dalam menjaga perlindungan sumber daya ikan laut.

3. Berdasarkan Penelitian Dedeh Suryani, Aprilia Yudi Pratiwi, Sunarji, Andi Hendrawan di Akademi Maritim Nusantara Cilacap, Cilacap ISSN 2528-6676 Vol 2 No. 2 Maret 2018 dengan Judul “**Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran**”.

Penelitian ini menjelaskan bahwa Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) merupakan peraturan yang mengatur keselamatan laut terutama dengan tujuan meningkatkan keselamatan laut yang dimulai pada tahun 1914, mengingat banyak kecelakaan kapal yang mengakibatkan banyak

korban jiwa. Tahap awal dimulai dengan fokus pada regulasi yang dibutuhkan untuk navigasi, penyegelan dinding kapal dan perlengkapan komunikasi, kemudian pembangunan gedung dan perlengkapan lainnya. Modernisasi SOLAS telah dilakukan sejak tahun 1960, menggantikan Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960. Sejak itu, peraturan desain yang melengkapi faktor keselamatan kapal telah dimasukkan, seperti desain pembuatan kapal, instalasi mesin, proteksi kebakaran, peralatan keselamatan, peralatan komunikasi, dan keselamatan navigasi. Sementara itu, upaya penyempurnaan regulasi tersebut dengan mengeluarkan regulasi tambahan (amandemen) merupakan hasil kesepakatan IMO yang kemudian dilaksanakan pada tahun 1966, 1967, 1971, dan 1973. Namun, berbagai upaya untuk menerapkan peraturan tersebut di seluruh dunia tidak berjalan sesuai harapan. Terutama karena pembatasan prosedural, yaitu: fakta membuktikan bahwa sulit untuk memperoleh 2/3 dari jumlah negara anggota yang disetujui dalam waktu yang diharapkan untuk memverifikasi masalah. Selain itu, biara SOLAS baru didirikan pada tahun 1974. Pada tahun 1974, biara melakukan perubahan apa pun sesuai dengan tujuan waktu yang telah ditentukan, kecuali jika jumlah negara anggota atau 50 negara anggota pemilik tonase dunia berkurang 1 / 3. Hal ini sesuai dengan rangkaian kecelakaan kapal tanker minyak pada tahun 1976 dan 1977. Oleh karena itu, atas prakarsa Presiden AS Jimmy Carter, diadakan pertemuan khusus untuk merekomendasikan kebijakan SOLAS lainnya pada tahun 1974 agar lebih efektif dalam melindungi laut. Keamanan.

Selain itu, sebuah konvensi baru khusus untuk kapal tanker minyak dikeluarkan pada tahun 1978, yang disebut "Pencegahan Keselamatan dan Pencemaran Kapal Tanker Minyak (TSPP 1978)", yang merupakan peningkatan ke SOLAS 1974, dengan lebih menekankan pada perencanaan dan desain, serta penambahan peralatan khusus untuk operasi yang aman dan pencegahan pencemaran air. Hal ini diikuti oleh peraturan lainnya pada tahun 1981 dan 1983, yang masing-masing diterapkan pada bulan September 1984 dan Juli 1986. Pada saat yang sama, regulasi Sistem Kapal dan Keselamatan Global (GMDSS) 1990 juga mengalami perubahan besar. IMO diimplementasikan dalam sistem komunikasi maritim dengan memanfaatkan kemajuan teknologi di bidang komunikasi seperti satelit, dan akan dilaksanakan secara bertahap dari tahun 1995 hingga 1999. Walaupun konsep inti dari badan SAR di bidang ini adalah penerima kapal darurat di darat dan kapal tetap waspada dan oleh karena itu dapat membantu mengkoordinasikan pelaksanaan operasi SAR. (Lasse & Darunanto, 2016) Peran harbormaster dalam keselamatan pelayaran sangat penting karena tugas dan tanggung jawab otoritasnya sangat strategis. Pentingnya pekerjaan seorang harbormaster di sebuah pelabuhan untuk mendukung manajemen pelayaran dan keselamatan pelayaran yang tepat, pekerjaan ini harus didukung oleh sumber daya manusia yang memiliki kedisiplinan dan keahlian di bidang kelautan. Peralatan pendukung juga dibutuhkan agar peran dan fungsi pengangkut dapat maksimal. Kemampuan petugas atau pegawai pelabuhan perlu

ditingkatkan untuk meningkatkan perannya dalam mendukung keselamatan pelayaran.

4. Berdasarkan Penelitian Elly Kristiani Purwendah, Agoes Djatmiko di Universitas Wijayakusuma Purwakerto, Purwakerto ISSN 1410-3648 Vol 20 No.1 Tahun 2015 dengan Judul “ **Peran Syahbandar Dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut oleh Kapal Tanker** “

Berdasarkan penelitian yang dilakukan selama ini, dapat disimpulkan bahwa:

Pertama, peran Syahbandar yang diatur oleh Shipping Act adalah menegakkan hukum teritorial setempat, baik izin administratif, maupun tindakan preventif dan opresif, termasuk pengenaan hukuman kewarganegaraan (kompensasi) dan hukuman pidana (denda dan penjara) disertai oleh petugas penegak hukum lainnya dalam hal terjadi pencemaran minyak di laut oleh kapal tanker. Syahbandar mengambil konsep hukum maritim internasional sebagai komandan / pimpinan utama untuk menjaga keselamatan dan keamanan wilayah negara (dalam hal ini lingkungan laut). Mengingat bidang penegakan hukum mencakup aspek administrasi terkait dengan persyaratan administrasi, surat menyurat, perizinan dan hal-hal terkait lainnya, maka peran master pelabuhan dalam penegakan hukum maritim di Indonesia sangat strategis. masalah. Dalam hal keamanan pelabuhan dan regional, kemudian mengeksekusi area perdata dan pidana terkait dengan kerusakan, denda atau hukuman. . Harbormaster menegakkan hukum maritim dalam hal mencegah dan menghilangkan

polusi minyak oleh kapal tanker yang bertindak sebagai komandan, berhubungan dengan berbagai instansi untuk melakukan berbagai hal. sehingga pencemaran tidak berdampak lebih besar.

Kedua, untuk mencegah dan mengendalikan pencemaran kapal, master pelabuhan telah mengadopsi mekanisme pencegahan pencemaran untuk mengatasi pencemaran minyak dari kapal tanker. peralatan untuk mengontrol masuknya ke dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, apabila kapal tanker tidak dapat mengandalkan pencemaran maka Harbormaster dan tim akan mengembangkan untuk menangani pencemaran prasarana milik pedagang minyak, dalam hal ini Pertamina, sesuai dengan ketentuan.

Pelabuhan tersebut harus memiliki pelabuhan untuk mencegah dan mencegah pencemaran, padahal fasilitas tersebut tidak memiliki pelabuhan. Guna mencegah pencemaran minyak dari kapal tanker, Harbormaster melakukan inspeksi kapal tanker dengan memperbaiki infrastruktur kapal sesuai standar polusi kapal tanker. Kapal tanker minyak yang dapat masuk ke wilayah Indonesia dirumuskan sesuai dengan rekomendasi Badan Pelayaran Indonesia (BKI) yang merinci jenis atau kelas kendaraan yang boleh beroperasi di Indonesia. Hal tersebut terkait kemungkinan kapal tersebut memenuhi standar pencegahan polusi dan gas buang. Meskipun terkadang dalam praktik manajemen administrasi, karena adanya pengecualian tanggung jawab atas kapal dalam keadaan tertentu, terkadang prosedur dan persyaratan tidak diikuti secara ketat.

Hanya kapal di atas tahun 1992 yang dapat memiliki fasilitas dasar ganda dan badan berlambung ganda yang dianggap bijaksana laut yang diizinkan memasuki pelabuhan (negara bagian pelabuhan), tetapi kenyataannya, dalam kondisi normal mereka diperbolehkan karena itu adalah dispensasi. Ketiga, langkah-langkah yang dilakukan Harbormaster pada saat terjadi pencemaran adalah membentuk satgas Harbormaster sebagai komandan-koordinator penanggulangan pencemaran.

kapal ke agen perkapalan dan harbormaster akan diminta oleh instansi tersebut untuk menangani pencemaran dalam SOP (Standard Operating Procedure) daerah dimana pencemaran terjadi. Sebagai kepala pelaksana, berbagai instansi diatur untuk melakukan berbagai hal agar pencemaran tidak berdampak luas.

Kedua, port master melakukan tindakan preventif untuk mengurangi pencemaran kapal tanker melalui mekanisme pencegahan pencemaran dengan cara mencegah dan mengendalikan pencemaran kapal tanker, apabila kapal tanker tidak mengendalikan pencemaran maka Harbormaster dan tim yang dibentuk akan menangani pencemaran pada infrastruktur milik pedagang minyak, dalam hal ini Pertamina menurut ketentuan pelabuhan itu harus mempunyai cara untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran dalam pelatihan pelabuhan yang tidak mempunyai fasilitas. Harbormaster, dalam upaya mengurangi pencemaran minyak tanker, melakukan inspeksi kapal tanker dengan melengkapi infrastruktur kapal terhadap standar pencemaran tanker. Kapal tanker minyak yang dapat

masuk ke wilayah Indonesia dirumuskan sesuai dengan rekomendasi Badan Pelayaran Indonesia (BKI) yang merinci jenis atau kelas kendaraan yang boleh beroperasi di Indonesia. Hal ini terkait apakah kapal tersebut memenuhi standar polusi dan ketersediaan gas buang. Meskipun terkadang dalam praktik manajemen administrasi, karena adanya pengecualian tanggung jawab atas kapal dalam keadaan tertentu, terkadang prosedur dan persyaratan tidak diikuti secara ketat. Hanya kapal di atas tahun 1992 yang dapat memiliki fasilitas dasar ganda dan badan berlambung ganda yang dianggap bijaksana laut yang diizinkan memasuki pelabuhan (negara bagian pelabuhan), tetapi kenyataannya, dalam kondisi normal mereka diperbolehkan karena itu adalah dispensasi.

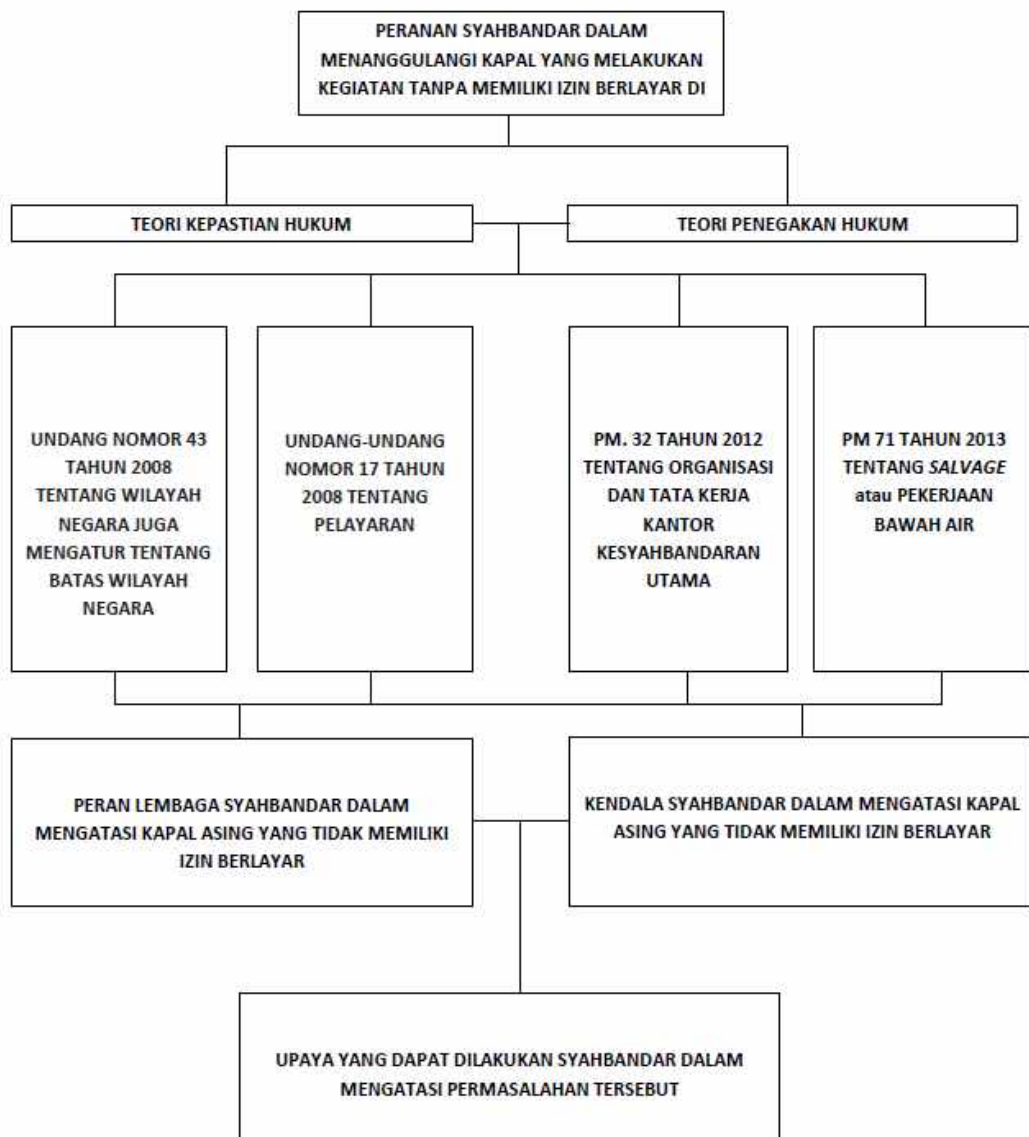
Ketiga, langkah-langkah yang akan diambil Harbormaster jika terjadi pencemaran antara lain pembentukan tim satgas Harbormaster sebagai koordinator unit pengendali untuk melaporkan kapal ke agen pelayaran dan meminta agen Harbormaster untuk menanganinya pencemaran dalam SOP (Standard Operating Procedure) wilayah pencemaran yang terjadi.

5. Berdasarkan Penelitian Pristika Handayani di Universitas Riau Kepulauan , Batam ISSN 2656-3371 Vol 2 No.2 Desember 2015 dengan Judul “ **Kewenangan Syahbandar Selaku Komite Keamanan Pelabuhan (Port Security Committee) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran “**

Penelitian ini menjelaskan bahwa,

1. Administrator pelabuhan memiliki kekuasaan yang luas sebagai komite keamanan pelabuhan. Oleh karena itu, semua tindakan keselamatan transportasi dilakukan oleh Komite Keamanan Pelabuhan karena merupakan bagian dan / atau perpanjangan dari Harbormaster. Merupakan tanggung jawab PSC untuk menjadi cocok dan tidak cocok untuk berlayar, dan persetujuan PSC telah disetujui oleh Harbormaster. Nakhoda akan memeriksa atau mereview kelayakan kapal saat berlabuh dan saat berlayar.
2. Pengurus pelabuhan tidak bisa lepas dari masalah seperti floating reparasi karena belum menerima laporan dari agen atau perusahaan pelayaran yang akan menimbulkan kerugian nasional.
3. Apabila agen kapal tidak melaporkan keberadaan kapal yang sedang berlabuh atau terlambatnya laporan yang menandakan bahwa waktu sandar telah berkurang yang akan menimbulkan kerugian nasional maka SPB tidak akan diterbitkan. Yang perlu diperhatikan adalah jika terjadi kecelakaan saat kapal berangkat, dan nakhoda tidak mengeluarkan dokumen kualifikasi kapal.

2.4 Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis dan Sifat Penelitian

Jenis penelitian hukum ini terbagi menjadi 2 (dua), yaitu penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empiris atau sosiologis. Adapun jenis penelitian hukum yang digunakan oleh peneliti mengenai Peranan Syahbandar Dalam Peran Syahbandar Dalam Pengawasan Evakuasi Kapal Kandas Di Perairan Laut Batam yaitu penelitian hukum empiris yang di dasarkan pada data lapangan. Penelitian hukum empiris yaitu penelitian hukum yang memperoleh datanya dari data primer atau data yang diperoleh dari masyarakat.(Ronny Hanitijo Soemitro 2010). Walaupun jenis penelitian yang dipilih peneliti adalah deskriptif, namun peneliti berharap dapat memberikan gambaran atau pemahaman tentang objek dan topik penelitian di dalamnya..

3.2 Metode Pengumpulan Data

3.2.1 Jenis Data

1. Data Primer

Data utama penelitian hukum adalah data yang terutama diperoleh dari hasil penelitian empiris, khususnya penelitian yang dilakukan secara langsung di depan umum. Sumber data utama adalah data yang diperoleh dari sumber lapangan melalui wawancara dengan pihak yang berkepentingan, dan pihak

tersebut dapat memberikan informasi yang dibutuhkan. Data mentah ini diperoleh melalui penelitian di Kesyahbandaran.

2. Data Sekunder

Data tersebut diperoleh dari hasil penelitian literatur atau pengkaji berbagai literatur atau bahan pustaka yang berkaitan dengan masalah penelitian, atau secara umum disebut sebagai bahan hukum. Sumber data diperoleh melalui studi pustaka atau penelitian hukum terkait dengan masalah yang akan dibahas. Sumber data pembantu (khususnya bahan hukum) dapat memberikan penjelasan tentang bahan hukum dasar berupa rancangan undang-undang, hasil penelitian, jurnal ilmiah, surat kabar, pamflet, dan berita internet terkait masalah yang sedang dikaji.

3.2.2 Alat Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data dilakukan oleh peneliti dengan Wawancara, yaitu suatu proses interaksi dan komunikasi secara langsung dilokasi penelitian dengan Narasumber yang akan diwawancarai oleh calon peneliti adalah Pekerja Instansi Kesyahbandaran.

3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian di Instansi Kesyahbandaraan Pelabuhan Sambu - Batam.

3.4 Metode Analisis Data

Mengumpulkan data mentah dan data pembantu selama proses penelitian Analisis data adalah kegiatan penelitian berupa melakukan penelitian atau memperoleh hasil pengolahan data dengan bantuan teori-teori yang telah diperoleh sebelumnya. Analisis data yang digunakan peneliti memanfaatkan sifat analisis yang telah ditentukan, terutama untuk memberikan dasar bagi hasil penelitian yang diselesaikan. Peneliti menyajikan argumen di sini untuk memberikan pengaturan atau analisis bahwa fakta atau peristiwa hukum dari hasil penelitian adalah benar atau berlaku secara hukum, dan penggunaan metode kualitatif untuk menganalisis dan menghasilkan data analisis deskriptif (seperti data yang disediakan oleh narasumber) Cara mempelajari hasil. Keseluruhan penelitian dan analisis perilaku tertulis dan lisan dan nyata.