

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 fiqh 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 Univesitas 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

