

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian.

Siapa yang tidak kenal Indonesia yakni sebuah negara dengan banyak pulau, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar secara geografis dan dapat dilihat melalui peta bumi bahwa Indonesia mempunyai letak strategis yang diapit oleh dua benua besar dan ditengah-tengah dua samudera luas yang membentang, apalagi ditinjau dari segi perekonomian lalu lintas perdagangan dunia maka Indonesia memiliki posisi sangat menguntungkan khususnya perdagangan dari dalam dan keluar karena sebagian besar melalui wilayah perairan Indonesia. Dimana alat angkutan sebagai transportasi perdagangan yang ekonomis adalah dengan menggunakan kapal laut. Perbedaan mencolok antara negara kepulauan dan negara maritim dalam rangka menghadapi perekonomian dunia adalah:

1. Negara maritim mampu memanfaatkan laut di dalam kekuasaan maupun kewenangannya, sedangkan negara kepulauan belum cukup mampu mendayagunakan sumber laut di dalam kekuasaan ataupun di dalam kewenangannya.
2. Negara maritim terdiri dari suatu wilayah laut dapat dengan mudah menghubungkan satu pulau kepada pulau lain di dalamnya, sedangkan negara kepulauan masih terdiri dalam rangkaian gugusan pulau dan daratan yang terpisah jauh oleh lautan.

3. Negara maritim mengandalkan Angkatan Laut sebagai pilar utama dalam menegakkan kedaulatan dan keamanan di dan lewat laut, sedangkan negara kepulauan mengandalkan AD beserta dengan penegak keamanan lainnya.

Negara Kepulauan¹ adalah suatu wilayah negara yang mempunyai banyak pulau disamping memiliki keberagaman suku, adat istiadat, serta memiliki cirikhas kebudayaan itu sendiri. Didalam konvensi perserikatan bangsa-bangsa, memutuskan bahwa penyebutan negara kepulauan yakni negara yang keseluruhannya terdiri atas satu gugus besar atau lebih kepulauan dimana mencakup pulau lain sebagai contoh negara kepulauan yaitu Papua Nugini, Srilanka, Indonesia, Jepang serta Madagaskar.

Di dalam Amandemen “Undang-undang Dasar 1945” menyebutkan pada pasal 25A bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia. adalah negara kepulauan yang bercirikan Nusantara yakni meliputi batas beserta segala haknya ditetapkan oleh Undang-undang berada di kawasan Asia Tenggara memiliki kurang lebih 18.000 pulau dengan daratan yang luasannya 1.932.570km dan memiliki luas wilayah yang mencakup perairan hingga 3.258.485km. Berdasarkan garis lintang tepat di garis 6⁰ Lintang Utara (LU) - 11⁰ Lintang Selatan (LS), Indonesia berada di wilayah dengan iklim tropis yang memiliki ciri memiliki tingginya curah hujan, terdapat juga luasnya hutan hujan tropis, sinar matahari di sepanjang Tahun serta memiliki

¹ Darmawan, Laksamana Muda (Purn) TNI, *Menyibak Gelombang Menuju Negara Maritim*, (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2018), hlm. 227.

kelembaban udara tinggi. Telah disebutkan sebelumnya bahwa Negara Indonesia mempunyai posisi yang strategis karena berada tepat di garis bujur 95° Bujur Timur (BT) dan 141° BT². Dengan demikian Negara Indonesia mempunyai tiga daerah waktu yang berbeda beda yakni Waktu Indonesia di bagian Barat penunjukannya +7 terhadap *Greenwich Mean Time* biasa dikenal dengan sebutan *GMT* yaitu meliputi area di daerah kepulauan Sumatera, daerah pulau Jawa, sebagian daerah di pulau Kalimantan. Selanjutnya pada Waktu Indonesia di bagian Tengah penunjukannya +8 terhadap *GMT* yaitu meliputi area di daerah Pulau Dewata Bali, daerah pulau Nusa Tenggara, sebagian daerah di pulau Kalimantan dan daerah di pulau Sulawesi, terakhir Waktu Indonesia di bagian Timur penunjukannya +9 terhadap *GMT* meliputi kepulauan Maluku dan Irian Jaya.

Diantara pulau yang berada diantara gugusan kepulauan Riau sekitar tahun 1970, pemerintah dalam hal ini pemerintah daerah mengembangkan dan memberdayakan satu pulau yakni pulau Batam yang mana mulai dikembangkan oleh pemerintah sebagai daerah basis operasional dan basis logistik industri oleh Pertamina. Keputusan Presiden dituangkan dalam Keppres No. 41 Tahun 1973, menyebutkan bahwa pemerintah membentuk suatu badan yang bertugas untuk mengembangkan Pulau Batam menjadi daerah industri dikenal oleh masyarakat luas dengan nama Badan Pengusahaan Batam. Dalam melaksanakan semua fungsi dan kewenangannya untuk mengembangkan Batam, dibangun banyak infrastruktur internasional serta

² Munawir, *Cakrawala Geografi 2*, (Bandung: Yudhistira, 2006), hlm 2

berbagai fasilitas lain, sehingga diharapkan dan di upayakan untuk mampu bersaing dalam berbagai sektor di kawasan negara Asia.

Batam³ merupakan satu pulau diantara 326 pulau yang masih dalam gugusan wilayah Kepulauan Riau terletak antara Selat Malaka dan salah satu negara adidaya yaitu Singapura. Pada awalnya, Batam adalah merupakan pulau yang kosong dan masih semacam hutan yang rimbun sehingga nyaris tanpa kehidupan, walaupun ada beberapa penduduk asli yang terlebih dulu bertempat tinggal di pulau ini dengan mempunyai penghasilan sebagai nelayan dan petani tradisional, namun sedikit yang terlibat dalam mengubah secara fisik bentuk pulau Batam. FTZ⁴ selama beberapa Tahun sejak Batam berkembang mulai diterapkan luas hingga Bintan dan Karimun sehingga mengacu pada "UU No. 46 Tahun 2007" tentang sebuah kawasan yang memiliki perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Batam untuk kemajuan yang telah dicapai, seperti ketersediaannya sumber mata pencaharian usaha yang dapat mampu menampung lapangan pekerjaan. Sebagai daerah yang memiliki potensi luar biasa dan berkembang pesat, Batam juga mempunyai banyak masalah untuk itu diperlukan penyempurnaan serta pengembangan agar dapat melengkapi kekurangan-kekurangan yang ada seperti perlu ditingkatkan pada sektor industri, alih kapal, perdagangan dan pariwisata. Pulau Batam terletak pada jalur pelayaran internasional yang mana merupakan sebuah pulau yang terletak di wilayah strategis, karena langsung

³ Muchid Albitani, *Berburu Rente di Pulau Batam*, (Yogyakarta: Deepublish, 2016), hlm 37.

⁴ Indonesia, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam*, PP No. 46 Tahun 2007, pasal 1 butir 2.

berbatasan dengan negara tetangga seperti negara Singapura dan negara tetangga lainnya yakni Malaysia.

Batam adalah salah satu dari empat kota-kota terbesar yang sedang berkembang yang memiliki peluang untuk menjadi kota perdagangan besar di wilayah Sumatera setelah kota melayu deli Medan, kota pempek Palembang, dan kota madani Pekanbaru. Berdasarkan garis lintang dan bujur, Batam tepat berada di garis lintang $0^{\circ} 51'$ Lintang Utara - $1^{\circ} 09'$ Lintang Utara dan $103^{\circ} 52'$ Bujur Timur - $104^{\circ} 15'$ Bujur Timur⁵. Selain itu Batam memiliki pulau-pulau dengan keindahan alam menawan dan eksotis serta melimpahnya kekayaan sumber daya alam (perikanan, kelautan, energy dan mineral).

Suku Melayu adalah penduduk asli yang mendiami pulau Batam sejak lama dan perkembangan pulau Batam saat ini ada umumnya merupakan masyarakat yang terdiri dari berbagai unsur yang berlainan sifat, suku dan golongan. Beberapa suku dominan di kota Batam merupakan suku Melayu, suku Jawa, suku Batak, suku Minangkabau, dan suku Tionghoa. Dengan menggunakan adat dan budaya Melayu sebagai dasar budaya di Kota Batam, masyarakat yang heterogen hidup berdampingan dengan damai yang berlandaskan Bhinneka Tunggal Ika.

Pulau Batam memiliki tiga fungsi sebagai pusat perdagangan, pusat pariwisata, dan sarana transportasi. Ketiga fungsi tersebut menjadikan pertumbuhan kota Batam menjadi salah satu andalan pertumbuhan ekonomi

⁵ RPJMD (*Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah*) Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2016 – 2021 Bab II hlm.3.

secara nasional karena dipacu oleh beragam sektor penggerak meliputi sektor pariwisata yang sedang berkembang, di sektor industri Batam salah satu kota terdepan, sektor komunikasi yang mendukung, sektor listrik terpadu, sektor air bersih, sektor gas alam, sektor perbankan, dan sektor alih kapal. Sektor lainnya yang mendukung kota Batam sebagai ujung tombak perekonomian yakni sektor perdagangan dan jasa, yang tidak hanya untuk mendukung kebutuhan masyarakat kota ini dan kebutuhan nasional, tetapi juga merupakan komoditi yang berharga untuk negara. Batam sudah dikenal luas sebagai daerah pelabuhan bebas yang paling ramai dikunjungi oleh kapal asing di Indonesia, apalagi sejak diberlakukannya daerah perdagangan bebas untuk melingkupi kawasan Batam, kawasan Bintan dan kepulauan Karimun. Yang mana telah disebutkan melalui Peraturan Pemerintah Nomor. 46 Tahun 2007 pasal 1 ayat 1 menjelaskan dengan tegas bahwa “Kawasan Batam telah ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas”. Disebutkan juga dalam Peraturan Pemerintah yang sama pada pasal 1 ayat 2 menjelaskan “Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam meliputi Pulau Batam. Nipah Toton Setoko Galang Rempang dan Galang Baru”.

Peneliti menemukan setidaknya ada beberapa tempat lepas jangkar atau labuh jangkar kapal (*anchorage area*)⁶ di perairan Batam dan sekitarnya. Pengertian *anchorage* sendiri menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia

⁶ Kompasiana, ⁷ Tempat Anchorage Area, <https://www.kompasiana.com/rulyabdillah/54f80818a33311b3618b48e2/7-tempat-anchorage-area-lepas-jangkar-atau-labuh-jangkar-kapaldi-perairan-batam> diakses pada tanggal 29 Desember 2018.

didefinisikan sebagai: pelabuhan, sedang berlabuh, tempat membuang jangkar⁷. *Anchorage area* dapat dilakukan di sekitar perairan Batam dan ada

7 tempat yang dapat melakukan lepas jangkar yaitu: (1) Pulau Nipah, pulau paling luar di sebelah utara pulau Batam yang berbatasan langsung dengan negara Singapura di selat Malaka, saat ini sudah diizinkan oleh dinas perhubungan pusat untuk dijadikan daerah STS atau *Ship to Ship Transfer*⁸(keadaan dimana pemindahan muatan antara kapal dengan kapal laut baik saat diam atau saat berlangsung pemindahan muatan antara satu kapal dengan kapal lainnya diposisikan secara berdampingan) khususnya untuk kapal bertonase besar VLCC (*Very Large Cargo Carrier*; (2) Perairan Pulau Galang terutama untuk kapal-kapal besar dari Singapura yang sedang menunggu muatan atau *charter* yang tidak jauh dari *icon* kota Batam yaitu jembatan Barelang; (3) Batu Ampar, merupakan pelabuhan besar yang pertama kali dibangun di kota Batam dan di pelabuhan ini sangat diminati kapal-kapal besar yang lepas jangkar sebelum memasuki area pelabuhan, seringkali kapal-kapal melego jangkar di laut Batu Ampar sambil menunggu jadwal sandar, dikarenakan pelabuhan ini mempunyai jadwal padat untuk keluar masuk kapal; (4) Kabil, daerah Kabil ada 2 pelabuhan umum yang bisa digunakan, kedua pelabuhan tersebut sangat ramai di isi oleh kapal-kapal kargo berukuran besar seperti kapal tanker dari dalam dan luar negeri yang

⁷ Terjemahan Bahasa Inggris Bahasa Indonesia, <https://www.babla.co.id/bahasa-inggris-bahasa-indonesia/anchorage> diakses pada tanggal 28 Desember 2018.

⁸ Marine Insight, Maritim Law, Ship to Ship transfer, <https://www.marineinsight.com/maritim-law/what-is-ship-to-ship-transfer-sts-and-requirements-to-carry-out-the-same> diakses pada tanggal 29 Desember 2018.

bersandar di Pelabuhan CPO Kabil dan juga Pelabuhan Citra Nusa Kabil, terutama Pelabuhan CPO Kabil ada banyak sekali antrian kapal tanker yang dipakai untuk memuat minyak dan untuk memuat produk chemical seperti Synergy Oil Nusantara, Ecogreen Oleochemiclas, Patra Niaga, dan Musim Mas. Pelabuhan Citra Nusa Kabil merupakan pelabuhan yang memiliki kawasan industri alat berat terpadu yang dimiliki oleh Citramas Group; (5) Tanjung Uncang, pelabuhan ini memiliki industri galangan kapal, mulai kapal dalam negeri ataupun luar negeri yang berpusat di perairan Tanjung Uncang, perairan Sagulung dan di perairan Dapur 12 karena disinilah di kawasan tersebut banyak kapal-kapal menunggu jadwal masuk docking dan di kawasan perairan ini pembuatan industri kapal tongfang maupun industri perbaikan kapal dengan cara menaikkan kapal diatas *dock* biasa atau biasa disebut *drydocking*; (6) Karimun STS⁹ (*Ship to Ship Transfer*), kawasan Perairan Karimun banyak dilalui kapal chemical yang menggunakan fasilitas STS untuk melakukan bongkar muat kedalam *Mother Vessel*¹⁰(kapal berkapasitas lebih besar yang digunakan untuk melakukan pengangkutan atau bongkar muat dari pelabuhan transit menuju pelabuhan tujuan; (7) Sekupang, sama seperti halnya di perairan Tanjung Uncang, pelabuhan Sekupang terdapat kapal penumpang Pelni yang mana sebelumnya Pelabuhan Sekupang hanya digunakan sebagai pelabuhan penumpang domestik, seperti angkutan penumpang domestik ke pulau Belakang Padang. Kawasan perairan

⁹ *Ibid.*, dinyatakan bahwa, “Ship to Ship Transfer”

¹⁰ Istilah-istilah Singkat Ekspor Import, Mother Vessel, <https://eksporimport.wordpress.com/2012/12/09/istilah-istilah-singkat-yang-biasa-dipakai-dalam-process-export-dan-import/> diakses pada tanggal 30 Desember 2018.

Sekupang saat ini banyak berdiri Industri *Shipyards* dan tak jauh dari kawasan perairan Sekupang di Pulau Sambu terdapat *homebase* yang digunakan oleh perusahaan negara seperti Pertamina untuk melakukan kegiatan bongkar muat minyak seperti minyak Petroleum.

Dengan posisi geografis dan kondisi yang semakin berkembang, Batam akan semakin banyak disinggahi oleh kapal-kapal, baik dari dalam negeri maupun asing, untuk keperluan bongkar muat, arus pelayaran ataupun yang berlabuh (*Drop Anchor*) di sekitar perairan untuk tujuan perbaikan ataupun menunggu penyewa. Banyaknya kapal-kapal yang berlabuh di sekitar perairan Batam, membutuhkan sistem pengamanan yang lebih baik untuk meningkatkan kepercayaan pihak pemilik kapal, terutama pemilik kapal asing. Pelabuhan merupakan infrastruktur penting dalam melakukan peranan sebagai transportasi laut¹¹. Pelabuhan merupakan mata rantai untuk menyelenggaraan angkutan ke serta dari pedalaman yang menghubungkan aspek sarana angkutan laut. Pembinaan dan pengawasan badan pelaksana tentang kepatuhan harus memenuhi persyaratan kelayakan kapal terutama kapal niaga dimana menyesuaikan didalam peraturan perundang undangan yang berlaku akan tetapi kenyataannya belum dilaksanakan secara serempak. Komunikasi baik koordinasi internal maupun eksternal badan pelaksana tidak dilakukan secara optimal karena alasan lemahnya pembinaan dalam segi pengawasan terhadap tercipta ditegakkannya peraturan yang memuat tentang perundang undangan.

¹¹ Hussein Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hlm 235.

Untuk itu pemerintah tengah mempersiapkan dan melakukan penyediaan infrastruktur yang tidak kalah penting peranannya dalam membangun kawasan terpadu ini, pembangunan mulai dari kantor pelayanan terpadu satu atap (*one stop service*)¹², penggunaan akses jalan, penyediaan listrik, pembangunan penerangan, sarana air bersih, pemanfaatan kepelabuhanan disamping laut dan pelabuhan udara, jaringan komunikasi dan telekomunikasi seperti media cetak, elektronik, telepon dan internet juga sedang digalakkan, disamping itu jaminan keamanan bagi para investor penting peranannya untuk tepatnya pembangunan pemetaan tata ruang wilayah. Program dari pemerintah tersebut harus segera dipersiapkan secara matang dan perwujudannya lebih menekankan untuk mempermudah menjadi kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan dan Karimun. Seluruh masyarakat terutama masyarakat lokal yang sudah memiliki keahlian perlu melakukan persiapan untuk turut serta melakukan perannya dalam memberdayakan keahliannya pada era saat ini, konsultan keuangan yang mumpuni, konsultan pajak yang transparan, badan psikologi dan sumber daya manusia erat kaitannya dalam hubungan industrial, biro perjalanan dan wisata untuk pengembangan kawasan pariwisata, biro penerjemah agar investor dapat masuk, pedagang kecil serta pedagang besar, alat transportasi dan penyewaan alat berat, kontraktor dan masih banyak lagi agar mewujudkan kawasan perdagangan bebas ini. Untuk itu sebuah

¹² Olga Soejono, "Penerapan Peraturan Perundang-undangan di Bidang Pelabuhan dalam Kaitannya dengan Organisasi dan Tata Kerja Administrator Pelabuhan," dalam *Peningkatan Peranan Hukum dan Perlindungan Hukum dalam Kegiatan Perhubungan Laut* (Jakarta: IND.HILL-CO, 1987), hlm 20.

kesempatan besar untuk membangun masyarakat sejahtera, cerdas dan berakhlak mulia, seperti tujuan dari visi dan misi Provinsi Kepulauan Riau.

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang perekonomian, pusat akumulasi barang dari tempat produksi guna diangkut ke tempat tujuan dan sebagai pusat distribusi barang ke pasaran. Dengan fungsi sepenting itu, wajar rasanya jika hal-hal menyangkut pelabuhan mendapat perhatian khusus. Salah satu aspek utama dalam sistem tata kelola pelabuhan adalah aspek keamanan yang baik. Isu keamanan ini menjadi semakin penting mengingat makin vitalnya peran pelabuhan dalam keberlangsungan pelayaran serta perdagangan internasional. Perkembangan pertama dalam bidang keamanan ditandai dengan disepakatinya sebuah konvensi internasional yaitu “1974 United Nations Convention on Safety of Life at Sea”¹³. SOLAS adalah perjanjian internasional pertama yang mengatur mengenai keselamatan kapal dan menetapkan standar minimal dalam pembangunan, peralatan, serta pengoperasian bagi sebuah kapal.

Terkait dengan masalah keamanan, maka Undang-undang mengenai Kelautan dibentuk dan terciptalah Undang-undang No. 32 Tahun 2014 dengan menggarisbawahi didalam pasal 59 yang berbunyi dalam melaksanakan penegakan hukum di wilayah perairan ataupun didalam yuridiksi wilayah Indonesia maka dibentuklah Badan Keamanan Laut agar para pemilik kapal tidak mengalami kebingungan mengenai pihak mana yang berwenang untuk penegakan hukum apabila terjadi kasus seperti pencurian

¹³ SOLAS. *International Convention for The Safety of Life at Sea*: Lloyd’s Register Rule Finder 2005-Version 9.4

atau bahkan perampokan, pada saat kapal-kapal mereka tengah berlabuh (*Drop anchor*) di sekitar perairan Batam. Menjaga keselamatan dan terciptanya keamanan dalam pelayaran sangat diperlukan kapal-kapal saat melakukan lego jangkar di perairan dan hal tersebut adalah suatu keadaan dimana pemenuhan persyaratan dalam lingkup menjaga keselamatan dan terciptanya keamanan menyangkut semua angkutan di perairan, di kepelabuhanan, dan di kawasan lingkungan maritim¹⁴.

Namun di dalam “Undang-undang No. 17 Tahun 2008” menyebutkan bahwa pasal 80 tentang fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran dilaksanakan oleh Syahbandar. Secara eksplisit dalam melakukan penyelenggaraan terwujudnya keselamatan dan terciptanya keamanan di laut, Syahbandar berkoordinasi dengan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai atau *Indonesia Sea and Coasguards*. Adapun juga sesuai dengan “Undang-undang No. 32 Tahun 2014” pasal 62 tentang Kelautan menyebutkan mengenai Badan Keamanan Laut atau *Indonesian Coastguards* mempunyai tugas dan fungsinya melaksanakan semua kegiatan dalam hal patroli penjagaan terhadap keamanan di wilayah seluruh perairan Indonesia berikut keselamatan di wilayah yuridiksi Indonesia. Selain itu, ada satu badan keamanan laut yang bernaung di bawah Kepolisian Republik Indonesia, yakni Polisi Air (Polair) yang sesuai dengan “Undang-undang No. 2 Tahun 2003 melalui Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No. 22 Tahun 2010” menyebutkan di dalam Pasal 6 huruf f yaitu pelaksanaan

¹⁴ Indonesia, *Undang-undang tentang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, pasal 1 butir 32.

kepolisian perairan melingkupi kegiatan patroli dalam rangka pencegahan kejahatan serta memelihara keamanan di wilayah perairan. Sehingga pada saat terjadinya kasus tindak kriminal saat kapal-kapal tersebut berlabuh (*Drop Anchor*) sering menimbulkan kerancuan dan kebingungan para pemilik kapal, instansi manakah yang menangani pelaporan terjadinya tindakan yang merugikan pemilik kapal agar kondisi tanggap darurat segera tertangani.

Indonesia memiliki beberapa lembaga institusi yang berfungsi untuk melakukan penegakan hukum di laut, yakni: Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL); Kepolisian Republik Indonesia (POLRI); Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan; Dirjen PSDKP Kementerian Kelautan dan Perikanan; Dirjen Bea Cukai Kementerian Keuangan; Badan Keamanan Laut, dan terakhir Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal.

Hambatan-hambatan penegakan hukum di laut yang dapat mempengaruhinya yaitu banyaknya peraturan per-undang undangan dan wewenang yang dimiliki lembaga penegak hukum di laut. Akibat dari lebihnya satu badan yang memiliki kewenangan didalam penegakan laut menjadikan adanya tumpang-tindih/ *overlapping* dalam proses penegakan hukum laut. Kondisi demikian ini sulit untuk disinergikan karena tiap lembaga atau instansi memiliki strategi dan aturan tersendiri berkaitan dengan sarana dan prasarana yang dimiliki.

Semakin berkembangnya kota Batam sebagai daerah industri maupun tujuan wisatawan domestik dan internasional, maka perkembangan tata

kelola kepelabuhanan diharapkan dapat ikut mengimbangnya. Perkembangan kota Batam dalam hal tata kelola kepelabuhanan ditandai dengan banyaknya kapal-kapal yang berlabuh maupun bersandar di pelabuhan-pelabuhan Batam. Perkembangan tersebut juga diiringi dengan akan meningkatnya tingkat kerawanan di pelabuhan, terutama meningkatnya tindak kriminalitas terhadap kapal-kapal akan semakin tinggi. Mencermati berbagai persoalan yang timbul di lapangan dan tindakan-tindakan yang harus dilaksanakan, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dan membahas judul **“IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 DAN IMO REGULATION SERTA ISPS CODE TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN KAPAL-KAPAL YANG BERLABUH (DROP ANCHOR) DI WILAYAH PERAIRAN BATAM”**

1.2 Permasalahan Penelitian.

Kode Keamanan Internasional atau bisa disebut dengan *ISPS Code* merupakan sebuah aturan baku yang mengatur saat kapal berbendera asing akan memasuki pelabuhan, *ISPS Code* bertujuan untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal berbendera asing yang akan memasuki wilayah perairan pelabuhan dengan menggunakan semua fasilitas pelabuhan, aturan baku ini sudah lama dikembangkan dan diberlakukan sebagai peringatan dini dalam pemenuhan tanggapan terhadap ancaman yang sedang/ akan terjadi terhadap kapal berbendera asing. *ISPS Code* mulai berlaku dan diterapkan secara Internasional tanggal 1 Juli 2004 bertujuan membagi jenis atau tipe kapal yang melakukan aktifitas pelayaran di perairan Internasional, terlebih lagi *ISPS Code* memiliki implikasi yang baik pada prosedurnya, peraturan, pemangku hukum, sarana dan fasilitas serta aspek nilai ekonominya.

Dari uraian yang telah dijabarkan pada latar belakang, timbul identifikasi masalah yang ingin diangkat dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana standart operasi prosedur minimum yang harus dimiliki kapal-kapal yang sedang berlabuh di sebuah perairan sesuai dengan *IMO regulation*¹⁵ dan *ISPS Code*¹⁶ untuk menjaga keselamatan dan menjamin keamanannya?.

¹⁵ Anna Natova, International Maritime Organization (IMO), *Implication of The United Nations Convention On the Law of the Sea for The International Maritime Organization* (Maritim Administration, 2005)

¹⁶ International Ship and Port Facility Security Code, <https://ispscode.wordpress.com/2013/02/07/apa-yang-dimaksud-dengan-isps-code/> diakses pada tanggal 30 Desember 2018.

2. Siapakah kewenangan tertinggi dalam menjaga keselamatan dan keamanan pada kapal-kapal yang berlabuh di perairan sekitar Batam sesuai "Undang-undang No. 17 Tahun 2008"?
3. Apakah "Undang-undang No. 17 Tahun 2008" sudah di implementasikan dengan benar khususnya pada sektor keamanan kapal-kapal yang berlabuh di perairan sekitar Batam?.

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian.

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:.

1. Meneliti prosedur operasi standart minimum yang wajib dimiliki oleh sebuah kapal untuk menjaga keselamatan dan keamanannya sesuai dengan *International Maritim Organization* dan *International Ship and Port Facility Security Code*.
2. Meneliti dengan benar pihak-pihak yang berwenang dalam menjaga keselamatan dan keamanan pada kapal-kapal yang berlabuh di perairan sekitar Batam sesuai dengan landasan hukum yang ada, sehingga masyarakat pada umumnya dan pemilik kapal ataupun pelaku usaha agen kepelabuhan kapal pada khususnya dapat mengetahui secara pasti pihak yang seharusnya menerima laporan serta menindaklanjuti.

3. Memberikan kajian serta masukan untuk perbaikan ke depannya kepada Pemerintah Daerah Kota Batam pada khususnya dan Pemerintah Negara Republik Indonesia pada umumnya, mengenai implementasi "Undang-undang No. 17 Tahun 2008" khususnya di sektor keamanan pada kapal-kapal yang berlabuh di perairan sekitar Batam.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Manfaat yang bisa diambil dalam penelitian ini adalah memberikan kontribusi kepada Pemerintah Daerah Kota Batam pada khususnya serta Pemerintah Negara Republik Indonesia pada umumnya baik secara teoritis maupun implementasi di lapangan melalui disiplin ilmu hukum, sehingga keluhan yang dirasakan serta dialami oleh masyarakat pada umumnya dan pemilik kapal ataupun pelaku ke-agenan kepelabuhan bisa berkurang ataupun bahkan teratasi dengan mendapatkan kejelasan pihak-pihak yang seharusnya bisa dihubungi apabila terjadi tindak kriminal di laut sesuai dengan landasan hukum yang berlaku serta untuk perbaikan kinerja pihak-pihak yang berwenang tersebut sesuai dengan implementasi "perundang undangan No. 17 Tahun 2008".

Manfaat penelitian secara teoritis menyatakan bahwa teori Soerjono Soekanto relevan untuk menganalisis penegakan hukum pada keselamatan dan keamanan kapal-kapal yang berlabuh di

perairan Batam dengan faktor-faktor yang mempengaruhinya yaitu hukumnya, penegak hukumnya, saran atau fasilitas, masyarakat dan budaya. Pemerintah menerbitkan "Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009" tentang Kepelabuhanan namun disaat yang sama peraturan pemerintah tersebut secara substantif bertentangan dengan "Undang-undang No. 23 Tahun 2014" mengenai Tata Kelola Pemerintahan Daerah. Prinsipnya peraturan pemerintah dengan undang-undang yang berlaku bertolak belakang atau tidak sesuai serta tidak serasi dengan pelaksanaan otonomi daerah dan saat ini penyelenggaraan tata kelola pelabuhan tersebut masih di monopoli oleh pemerintah pusat¹⁷.

Manfaat penelitian lainnya secara praktis melalui *stakeholders* pemerintah kota Batam melalui Syahbandar dapat memberikan perlindungan serta penegakan hukum terhadap gangguan keselamatan dan keamanan kapal-kapal pada saat berlabuh di perairan Batam dan melalui misi akademis berguna untuk menambah pengetahuan untuk mengembangkan keilmuan di bidang hukum khususnya pelayaran dan kelautan agar dapat dijadikan bahan masukan serta menemukan tujuan bahwa pemerintah kota Batam dalam hal ini pemerintahan pusat memiliki maksud terhadap kewenangan penyelenggaraan pelabuhan. Terlihat jelas bahwa pemerintah pusat masih tetap melakukan intervensi dalam

¹⁷ Ihsan, M. *Pengaruh Tumpang Tindih Aturan Yang Terkait Penegakan Hukum Di Laut Terhadap Dunia Usaha Di Batam* (Batam: Universitas Internasional Batam, 2014)

pengelolaan kewenangan penyelenggaraan pelabuhan di dalam yuridiksi pemerintah daerah. Pemerintah pusat masih memberikan asumsi bahwa pemerintah daerah masih belum cakap dalam hal kesiapan serta pengalaman untuk penyelenggaraan kepelabuhanan. Menilik hal tersebut, maka terjadilah suatu penarikan kewenangan oleh pemerintah pusat terhadap pemerintah daerah yang mana masih terjadi tarik-menarik kepentingan kewenangan pengurusan daerah pelabuhan, tarik menarik kepentingan dalam urusan perpajakan dan kontribusi daerah dalam kepentingannya untuk penyelenggaraan pelabuhan internasional. Melalui akademisi dapat menambah perbendaharaan serta pengembangan keilmuan di bidang hukum khususnya pelayaran dan kelautan serta bisa dijadikan bahan masukan bagi mereka yang berminat untuk menindaklanjuti serta mengembangkan penelitian ini dengan sub topik yang berbeda.