

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah kegiatan pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain oleh kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi terus mengalami perkembangan seiring berjalannya waktu. Transportasi dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.¹ Laut adalah bagian dalam lingkungan hidup yang memiliki manfaat dan peranan yang sangat besar bagi kehidupan manusia. Transportasi laut memiliki peran strategis bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang telah diakui dunia sebagai negara kepulauan melalui UNCLOS 1982. Sebagaimana diamanatkan dalam penjelasan umum dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat NKRI.²

Secara regional, Indonesia memiliki wilayah kabupaten umum \pm 7,8 juta km², dengan 66% wilayahnya berupa laut dengan luas \pm 5,9 juta km². Selain itu, memiliki panjang garis pantai \pm 81.000 km, dan memiliki 17.499 pulau yang meliputi 5.698 pulau bernama dan 11.801 pulau tidak dikenal. Status Indonesia sebagai negara kepulauan telah melewati perjuangan yang panjang dan status ini telah diakui dunia sejak Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai

¹ "Transportasi," <https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi>, diakses pada tanggal 09 April 2021 pukul 22.21 WIB.

² Ali Afendi, "*Determinan Employee Engagement Dan Implikasinya Terhadap Organizational Citizenship Behavior Pejabat Struktural Eselon III Dan IV Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*," Disertasi (untuk memperoleh gelar doktor dalam Ilmu Manajemen pada Universitas Persada Indonesia di Jakarta), 2022, hlm. 1.

Hukum Laut Internasional atau the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982). Indonesia telah meratifikasi konvensi tersebut dengan menerbitkan Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985. Sebagai konsekuensinya, wilayah yurisdiksi nasional Indonesia harus dipandang sebagai satu kesatuan wilayah (ruang) baik ruang darat, laut, dan udara yang bulat dan utuh. Sebagai negara kepulauan, wajar laut mempunyai makna penting bagi bangsa Indonesia. Laut juga menjadi media perhubungan (termasuk perdagangan) yang sangat vital.³ Seperti halnya laut, pulau-pulau yang berada di dalam wilayah yurisdiksi nasional terutama yang berada di wilayah perbatasan juga memiliki arti yang sangat signifikan. Dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.

Laut sangat penting sebagai pemersatu bangsa serta wilayah Indonesia dan konsekuensinya Pemerintah berkewajiban atas penyelenggaraan pemerintahan dalam bidang transportasi baik terhadap ancaman pelanggaran terhadap pemanfaatan perairan serta menjaga dan menciptakan keselamatan dan keamanan pelayaran. Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan.

Keselamatan maritim merupakan suatu keadaan yang menjamin keselamatan berbagai kegiatan di laut termasuk kegiatan pelayaran. Untuk itu, diperlukan tata kelautan dalam menjamin keselamatan, keamanan, dan ketertiban

³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

kelancaran lalu lintas pelayaran.. Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang harus dilengkapi dengan dokumen.⁴ Banyaknya kapal angkutan laut pelayaran yang berlayar tidak melengkapi dokumen kapal.

Kegiatan pembangunan Tersus atau TUKS ilegal kerap kali terjadi karena kurangnya ketegasan dari pemerintah setempat, pembangunan tanpa izin perlu menjadi perhatian bersama dimana praktik pembangunan ilegal ini berdampak negatif dan dapat pula mempengaruhi ekosistem laut karena dilakukan tidak sesuai dengan perencanaan mengenai tata ruang dalam suatu wilayah. Dampak social yang terjadi dari pembangunan ilegal antara lain menghambat pembangunan daerah karena tidak sesuai dengan Rancangan Tata Ruang Wilayah serta menimbulkan kerusakan fasilitas umum dan memicu terjadinya konflik sosial di masyarakat. Pada umumnya lahan bekas Tersus yang sudah tidak beroperasi meninggalkan void dan genangan air sehingga lahan tersebut tidak dapat lagi dimanfaatkan dengan baik.

Demi keselamatan, kelancaran, dan kenyamanan suatu aktivitas pelayaran perlu suatu tertib administrasi kelengkapan dokumen. Dokumen adalah syarat-syarat penting yang harus dijaga dengan baik karena surat-surat tersebut bila tidak lengkap atau tidak memenuhi syarat kapal atau armada tidak bisa melakukan suatu pelayaran.⁵ Oleh karena itu, suatu kapal atau armada untuk melaksanakan suatu pelayaran yang lancar dan aman, maka semua syarat-syarat kapal yang ditentukan harus dimiliki setiap kapal yang akan berlayar, karena dokumen kapal tersebut akan diperiksa oleh Instansi terkait.

Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam kepelabuhan,

⁴ Habibi, "Kegagalan Sistem Keselamatan Transportasi Laut di Indonesia," *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, Vol. 8, No.2, Maret 2018, hlm. 101.

⁵ Juli Sastro Situmorang, *et al.*, "Penanganan Dokumen Kapal Di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) Muntok Dari Pt. Orela Bahari." *Jurnal Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar*, Vol. 3, No.8, November 2019, hlm. 192.

sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas kesyahbandarannya baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan ataupun kerjasama dengan badan usaha lain yang melakukan fungsi pengawasan dalam perkapalan maupun pelayaran itu sendiri. Oleh sebab itu peran seorang syahbandar sangat penting, baik dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, persetujuan berlayar, keselamatan dan keamanan, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan Indonesia.⁶ Mengaktifkan sebuah institusi secara menyeluruh yang dikaitkan dengan tugas dan fungsi Syahbandar sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bukanlah hal yang mudah bahkan tak semudah yang digambarkan ataupun direncanakan di atas kertas. Hal inilah yang dirasakan oleh Syahbandar pada kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan Kelas IV Ketapang menyadari beratnya tanggung jawab dan harapan yang diamanatkan oleh ketentuan undang-undang.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, Peneliti melihat bahwa pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dalam rangka kebijakan poros maritim dunia saat ini masih dipandang hanya berfokus pada penyebaran logistik demi mewujudkan pemerataan harga serta membangun pusat-pusat ekonomi baru. Peneliti memandang bahwa dalam konektivitas maritim, meskipun pelabuhan dan armada kapal memiliki peran vital, namun perlu juga disadari bahwa peran institusi pengamanan maritim memiliki peranan yang penting untuk menjaga terciptanya jalur perdagangan dan transportasi di perairan Indonesia yang kondusif, sebagaimana yang dijelaskan dalam Pilar Kelima yakni penguatan pertahanan maritim. Pasal 6 UU RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, jenis angkutan di perairan terdiri atas: a. angkutan laut, b. angkutan sungai dan danau, dan c. angkutan penyeberangan. Alat transportasi juga dibagi menjadi 3 yaitu alat transportasi darat, transportasi udara, dan transportasi laut.⁷ Alat transportasi laut mempunyai peran yang besar dalam berbagai sektor, terlebih lagi

⁶ Hari Utomo, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal." *Jurnal Legislasi Indonesia*, Vol. 14, No.1, Maret 2017, hlm. 66.

⁷ Undang-undang Pelayaran, *Op. Cit.*, hlm. 12.

Indonesia merupakan Negara Kepulauan, kapal salah satu alat transportasi sangat dibutuhkan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau lainnya, oleh karena itu dibutuhkan pula sarana pendukung untuk tempat sandar / tambat kapal guna mendukung transportasi laut agar menjadi pilihan paling utama sebagai sarana penghubung antar daerah. Pengangkutan laut menjadi pilihan karena memiliki beberapa kelebihan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Pelayaran memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan sifatnya yang padat modal, sehingga mampu meningkatkan pelayanan yang lebih baik ke depannya. Pentingnya peran transportasi dapat dilihat dalam penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang dari dalam maupun luar negeri. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Penggunaan dan pemeliharaan pelabuhan merupakan satu kesatuan guna mewujudkan penyelenggaraan pelabuhan yang handal dan berkemampuan tinggi yang pada akhirnya menjamin efisiensi nasional yang mempunyai daya saing global dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan daerah-daerah. Memegang peranan serta perhatian oleh pemerintah, hal ini dapat dilihat dengan banyaknya pembangunan yang saat ini menjadi salah satu sektor yang penting dan diharapkan dapat memenuhi kegiatan operasional di seluruh wilayah Indonesia sebagai sarana dan prasarana yang berkualitas, lebih cepat, lebih efisien, dan lebih baik.

Kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan memiliki kewenangan dalam perizinan serta pengawasan terhadap segala kegiatan pemerintahan yang berada di pelabuhan, koordinasi kegiatan pemerintah di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Terkait dengan tingginya permintaan terhadap jasa pelabuhan, maka pelabuhan memberikan ruang secara mandiri dan dibangun oleh perusahaan

bongkar muat guna memperlancar kegiatan usahanya. Terminal Khusus (TERSUS) dan Terminal Untuk Kegiatan Sendiri (TUKS) sangat diperlukan untuk menunjang perekonomian dan percepatan kegiatan bongkar muat serta pendistribusian barang ke pihak yang memerlukan dan peningkatan penggunaan jasa ke pelabuhan.

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui secara spesifik peran syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya dalam perizinan dan pengawasan pembangunan Terminal Khusus (Tersus) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)⁸ sesuai dengan Ketentuan yang berlaku pada Peraturan Menteri PM 89 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri. Peran Syahbandar sendiri secara umum diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di mana Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur mengenai peran Syahbandar dalam mengeluarkan izin pembangunan Tersus dan TUKS. Menyoal sejauh mana pengawasan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) terhadap aktivitas perusahaan di bibir pantai tanpa ada izin ataupun dilakukan secara ilegal, KSOP berwenang untuk terus melakukan pengawasan dan melaporkan ke pusat, namun menyangkut kewenangan sanksi dan lainnya menjadi tanggung jawab pihak kementerian. Kasus pembangunan yang baru memiliki izin lokasi, namun belum memiliki izin operasional. Contoh Pembangunan yang belum memiliki izin operasional terdapat pada kasus Tersus milik CV. Juara Motor yang terletak di tikungan Sungai Pawan tepatnya di bawah Jembatan Pawan 2. Pembangunan Tersus milik CV. Juara Motor ini tidak mengantongi izin sehingga masuk kategori bangunan ilegal. Meskipun tidak memiliki izin dan

⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri, Pasal 1 Ayat (7), hlm. 8.

sudah diingatkan berulang kali oleh pemerintah setempat untuk menghentikan pembangunan Tersus tersebut, namun pembangunan masih tetap dilakukan hingga menjadi bangunan Tersus utuh. Pemberian surat peringatan pembongkaran pun sudah dilakukan, namun tak diindahkan hingga saat ini masih terjadi aktivitas tambat labuh maupun bongkar muat, bahkan pihak CV. Juara Motor malah membangun lantai Tersus dengan beton. Pentingnya masalah perizinan serta pengawasan dalam pembangunan Tersus dan TUKS merupakan tanggung jawab KSOP yang tetap berada pada naungan kantor pusat di mana KSOP hanya berperan sebagai pengawas, hal ini merupakan kemampuan seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandaran, baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerjasama maupun hubungan dengan badan hukum lain yang bertugas untuk melakukan pengawasan dalam hal pelabuhan maupun pelayaran itu sendiri.

Syahbandar pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan berperan dan bertanggung jawab terhadap pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.⁹ Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Ketapang beralamat di Jl. Gajah Mada No. 542, Kompleks Pelabuhan Sukabangun, Kecamatan Delta Pawan, Kabupaten Ketapang, Kalimantan Barat memiliki tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Mengingat pentingnya hal tersebut di atas, maka Penulis tertarik untuk mempelajari lebih jauh bagaimana sistem dan prosedur pelayanan kapal dan barang mewujudnya kelancaran melihat pengguna jasa pelabuhan semakin

⁹*“Tugas Dan Fungsi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Ketapang,”* <https://hubla.dephub.go.id/ksopketapang/page/tugas-dan-fungsi>, diakses pada tanggal 05 Desember 2022 pukul 13.55 WIB.

meningkat, maka penulis mengambil judul **KEWENANGAN KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN (KSOP) TERHADAP PEMBANGUNAN TANPA IZIN TERMINAL KHUSUS (TERSUS) ATAU TERMINAL UNTUK KEPENTINGAN SENDIRI (TUKS).**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan di atas, maka dapat diketahui permasalahan yang terjadi sebagai berikut:

1. Bagaimana Pengaturan Perizinan pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)?
2. Bagaimana kewenangan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan terhadap pembangunan tanpa izin Khusus (TERSUS) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)?

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dari rumusan masalah di atas adalah:

1. Untuk mengetahui pengaturan perizinan pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) atau Terminal Untuk Kepentingan sendiri (TUKS).
2. Untuk mengetahui kewenangan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan terhadap pembangunan tanpa izin Terminal Khusus (TERSUS) atau terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).

1.3.2. Kegunaan Penelitian

1. Secara Teoretis

- a. Hasil penelitian ini akan memberikan sumbang saran dalam ilmu pengetahuan khususnya bagi ilmu hukum terhadap peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dalam perizinan serta pengawasan pembangunan Terminal Khusus (Tersus) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).
 - b. Memberikan manfaat nyata untuk kemajuan dan pengembangan ilmu hukum, khususnya mengenai peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
 - c. Memberikan sumbangan pemikiran dari sudut pandang Penulis mengenai masalah hukum yang terjadi atas perizinan serta pengawasan yang dilakukan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
2. Secara praktis
- a. Sebagai salah satu syarat untuk meraih gelar sarjana hukum (S1) pada Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Jakarta Raya.
 - b. Diharapkan bahwa hasil penelitian ini dapat memberi manfaat untuk diterapkan dalam mengambil kebijakan dan pelaksanaan hukum di bidang hukum perdata khususnya pengawasan terhadap pembangunan Terminal Khusus (Tersus) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).
 - c. Memberikan sumbangan bagi pemerintah untuk menciptakan peraturan yang dapat melindungi segenap perusahaan bongkar muat dalam hal perizinan pembangunan Terminal Khusus (Tersus) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).

1.4. Kerangka Teoretis

Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini ialah Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundangan, putusan pengadilan, perjanjian serta

doktrin (ajaran), kerangka konseptual mutlak diperlukan, maka di dalam menyusun kerangka konseptual diperlukan perumusan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan.¹⁰

Penelitian yang dilakukan dalam penulisan ini lebih diarahkan kepada inventarisasi hukum yaitu mengumpulkan data dan menelaah berbagai aturan-aturan hukum yang terdapat pada pengaturan hukum internasional maupun nasional di Indonesia sebagai upaya untuk mengetahui pengaturan hukum tersebut terhadap perlindungan atas perizinan serta pengawasan pembangunan yang banyak terjadi secara ilegal.

Kerangka Teoretis dimaksudkan untuk memberikan gambaran atau batasan-batasan tentang teori-teori yang dipakai sebagai landasan penelitian yang akan dilakukan.

Berikut teori-teori yang menjadi batasan penulisan skripsi ini:

a. Teori Kepastian Hukum

Kepastian Hukum sebagai salah satu tujuan hukum dan dapat dikatakan upaya mewujudkan keadilan. Bentuk nyata dari kepastian hukum adalah pelaksanaan dan penegakan hukum terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukan. Adanya kepastian hukum setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan terjadi jika melakukan tindakan hukum itu, kepastian sangat diperlukan untuk mewujudkan keadilan. Kepastian salah satu ciri yang tidak dapat dipisahkan dari hukum, terutama untuk norma hukum tertulis. Hukum tanpa nilai kepastian akan kehilangan makna karena tidak dapat digunakan sebagai pedoman perilaku bagi setiap orang.¹¹

Teori Kepastian hukum mengandung 2 (dua) pengertian, yaitu; pertama adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan. Sedangkan pengertian kedua berupa keamanan hukum bagi individu dari

¹⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3, Jakarta: Universitas Indonesia-UI Press, 1984, hlm. 54.

¹¹ Cst Kansil, *Kamus Istilah Hukum*, Jakarta: Gramedia Pustaka, 2009. hlm. 270.

kesewenangan pemerintah, dengan adanya aturan hukum yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh negara terhadap individu.¹² Kepastian hukum bukan hanya berupa pasal-pasal yang terdapat di dalam peraturan perundang-undangan, melainkan juga adanya konsistensi dalam putusan hakim antara putusan hakim yang satu dengan putusan hakim lainnya untuk kasus yang serupa dan telah diputuskan dan memiliki kekuatan hukum yang tetap (*Inkrach*).

b. Teori Penegakan Hukum

Pengertian penegakan hukum dapat juga diartikan penyelenggaraan hukum oleh petugas penegak hukum dan oleh setiap orang yang mempunyai kepentingan sesuai dengan kewenangannya masing-masing menurut aturan hukum yang berlaku. Penegakan hukum pidana merupakan satu kesatuan proses diawali dengan penyidikan, penangkapan, penahanan, peradilan terdakwa dan diakhiri dengan pemyarakatan terpidana.¹³

Menurut Soerjono Soekanto, mengatakan bahwa penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir. Untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.¹⁴

Menurut Moeljatno menguraikan berdasarkan dari pengertian istilah hukum pidana yang mengatakan bahwa penegakan hukum adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku disuatu Negara yang mengadakan unsur-unsur dan aturan-aturan, yaitu:¹⁵

¹² Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Kencana Pranada Media Group, 2008, hlm. 158.

¹³ Harun M. Husen, *Kejahatan dan Penegakan Hukum Di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, 1990, hlm. 58.

¹⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: UI Pres, 1983, hlm. 35.

¹⁵ Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Surabaya: Putra Harsa, 1993, hlm. 23.

- a. Menentukan perbuatan-perbuatan yang tidak boleh dilakukan dengan disertai ancaman atau sanksi berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.
- b. Menentukan dan dalam hal apa kepada mereka yang melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan.
- c. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila orang yang disangkakan telah melanggar larangan tersebut.

1.5. Kerangka Konseptual

Batasan-batasan serta pengertian yang akan digunakan oleh Penulis dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

- a. Transportasi laut yaitu suatu sistem pemindahan manusia dan barang yang beroperasi di laut dengan menggunakan alat sebagai kendaraan dengan bantuan tenaga manusia atau mesin untuk menggerakkannya.¹⁶
- b. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.¹⁷

¹⁶Emy Fatmawati, dkk, "Evaluasi Dampak Kebijakan Pemerintah Nomor 12 Pasal 21 Tahun 2013 tentang Transportasi Laut," *Jurnal Respon Publik*, Vol. 13, No. 5, 2019, hlm. 66.

¹⁷Undang-Undang Pelayaran, *Op. Cit.*, hlm. 4.

- c. Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.¹⁸
- d. Terminal Khusus (Tersus) adalah terminal yang terletak di Luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKp), yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.¹⁹
- e. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) adalah terminal dan fasilitas pendukungnya yang berada di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan/atau Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan laut yang dibangun, dioperasikan dan digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.²⁰
- f. Syahbandar adalah pejabat Pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.²¹
- g. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.²²
- h. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) ialah badan yang mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan

¹⁸Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Penjelasan Pasal 1 Ayat (4), hlm. 4.

¹⁹Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri, Penjelasan Pasal 1 Ayat (4), hlm. 3.

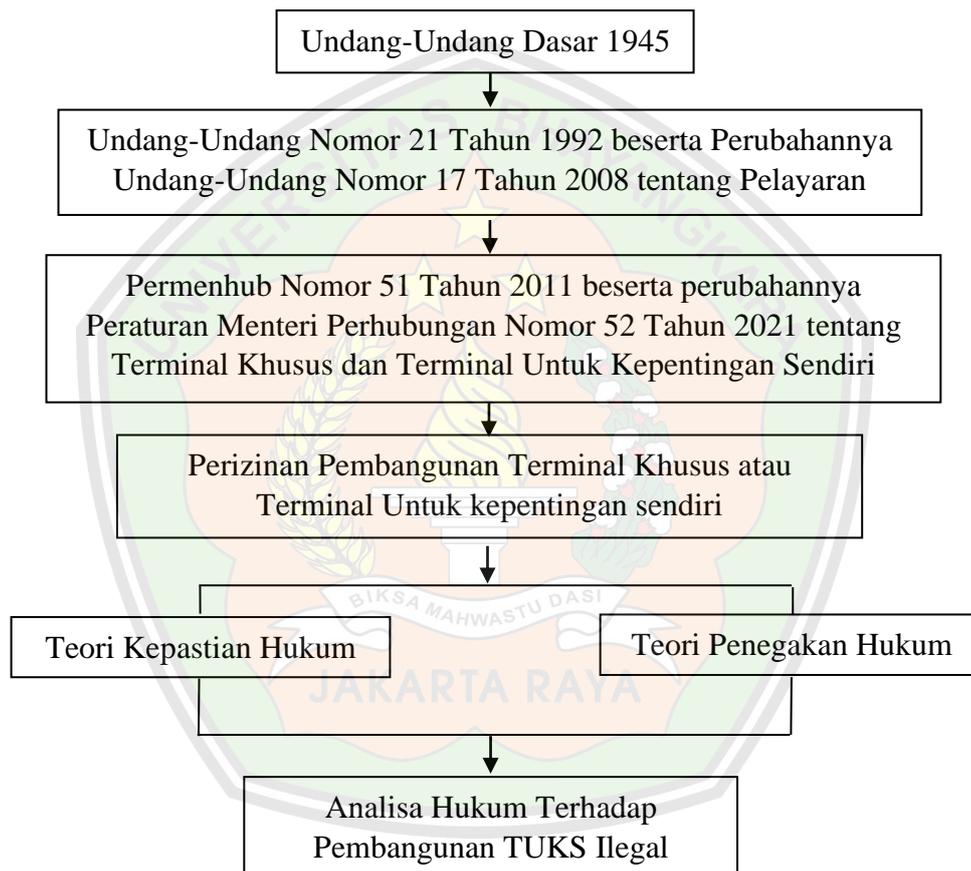
²⁰ *Ibid.*

²¹ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020, hlm.7.

²² *Ibid.*, hlm. 4.

pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.²³

1.6. Kerangka Pemikiran



Salah satu penunjang utama nilai ekonomi maritim terdapat pada aspek transportasi laut. Transportasi laut memegang peranan penting guna memperlancar transaksi barang antar pulau, sehingga dapat merangsang pertumbuhan ekonomi. Selain itu, transportasi laut juga menjadi moda transportasi

²³ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020, hlm. 6.

guna melayani mobilitas manusia, barang, dan jasa, baik di dalam maupun di luar negeri.

Pengangkutan sebagai proses terjadi atas serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa oleh pengangkut menuju ke tempat tujuan yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem, unsur-unsur sistem tersebut yaitu:²⁴

- a) Subjek pelaku pengangkutan;
- b) Status pelaku pengangkutan;
- c) Objek pengangkutan;
- d) Peristiwa pengangkutan;
- e) Hubungan pengangkutan;
- f) Tujuan pengangkutan

Subjek pelaku pengangkutan yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan dan pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan.²⁵ Status pelaku pengangkutan, khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan perseorangan, persekutuan, atau badan hukum. Objek pengangkutan yaitu pengangkut, muatan, dan biaya pengangkutan, serta dokumen pengangkutan.²⁶ Peristiwa pengangkutan yaitu proses terjadinya pengangkutan dan penyelenggaraan pengangkutan serta berakhir di tempat tujuan.²⁷

Berdasarkan peranannya, secara umum transportasi laut merupakan urat nadi kehidupan ekonomi, sosial, budaya, dan pertahanan keamanan nasional sehingga kinerja pengembangan transportasi laut sesungguhnya sangat mempengaruhi kinerja pembangunan nasional secara umum. Begitu strategisnya peranan

²⁴ Karel Albert R *et.al.*, *Pembangunan Transportasi Kepulauan di Indonesia*, Surabaya: Brilian Internasional, 2013, hlm. 1.

²⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008, hlm. 12.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Sution Usman Adji, *et. al.*, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, 1990, hlm. 1.

transportasi laut, sistem penyelenggaraan transportasi laut mesti mengintegrasikan variabel kepelabuhanan dan variable keselamatan pelayaran.²⁸

Variable kepelabuhanan dikategorikan sebagai pintu gerbang yang menjembatani antara kepentingan darat dan laut. Sedang variable keselamatan pelayaran menyangkut keadaan kapal yang memenuhi keselamatan pelayaran menyangkut keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

1.7. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah upaya peneliti untuk mencari perbandingan dan selanjutnya untuk menemukan inspirasi baru untuk penelitian selanjutnya, di samping itu kajian terdahulu membantu peneliti dapat memposisikan penelitian serta menunjukkan keaslian dari penelitian. Pada bagian ini peneliti menyertakan berbagai hasil penelitian terdahulu terkait dengan penelitian yang hendak dilakukan, kemudian membuat ringkasannya, baik penelitian yang sudah terpublikasikan atau belum terpublikasikan. Berikut merupakan penelitian terdahulu yang masih terkait dengan tema yang penulis kaji. Maka dari itu kajian pustaka berikut dilampirkan untuk mengetahui hasil-hasil penelitian terdahulu sebagai berikut:

1. Hasil penelitian Ayu Rahmawaty.

Penelitian dengan judul “Pengawasan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Terhadap Pelabuhan Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Di Kota Bengkalis”. Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan metode deskriptif kualitatif yaitu dengan cara menguraikan hasil penelitian dalam bentuk kalimat yang jelas serta menggambarkan

²⁸ Laode M. Kamaluddin, *Pembangunan Ekonomi Maritim Indonesia*, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2002, hlm. 30.

hasil penelitian. Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data dengan melakukan observasi, wawancara dan studi pustaka. Tujuan dari penelitian ini adalah Pengawasan Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan terhadap pelabuhan itu sendiri. (Ayu Rahmawaty 2021).²⁹

2. Hasil Penelitian Hermansyah

Penelitian Hermansyah berjudul “Peran Syahbandar Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Padang Tikar Dalam Keselamatan Dan Keamanan Kapal Berlayar Berdasarkan Pasal 207 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Studi Lapangan Di Perairan Padang Tikar).” Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan metode deskriptif analisis yaitu dengan menggambarkan keadaan atau fakta-fakta yang di dapat secara nyata saat penelitian dilakukan. Penelitian ini dilakukan dengan Studi Lapangan di Perairan Padang Tikar. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui Peran dan Fungsi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dalam Keselamatan dan Keamanan Kapal Berlayar.³⁰

3. Hasil Penelitian Alfin Zulfian Alfandy

Penelitian berjudul “Pengamanan Alur Pelayaran Bagi Kapal Tanker Yang Akan Melaksanakan Proses Bongkar Muat Di TUKS Pertamina Cilacap.” Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif dimana data diperoleh dari hasil observasi secara langsung, wawancara dengan

²⁹ Ayu Rahmawaty, “*Pengawasan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Terhadap Pelabuhan Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Di Kota Bengkalis,*” Skripsi (untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau), 2020, hlm. 15.

³⁰ Hermansyah, “*Peran Syahbandar Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Padang Tikar Dalam Keselamatan Dan Keamanan Kapal Berlayar Berdasarkan Pasal 207 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Lapangan Di Perairan Padang Tikar).*” Skripsi (untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Panca Bhakti Pontianak), 2021, hlm. 27.

pihak-pihak terkait, dan studi pustaka.³¹ Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui penyebab alur pelayaran bagi kapal tanker yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap harus diamankan.

4. Hasil Penelitian Geoffrey Veranus Rahakbauw

Penelitian dengan judul “Efektivitas Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tual.” Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dimana data diperoleh dari hasil observasi secara langsung dan studi pustaka. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui kualifikasi pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual.³²

5. Hasil Penelitian Sofia Syair

Penelitian Sofia Syair berjudul “Implementasi pasal 155 Undang-Undang Dasar No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas III Padang Tikar.” Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dimana data-data lapangan digunakan sebagai sumber utama. Tujuan dari penelitian ini ialah untuk menganalisis hukum yang ada dilihat pada efektifitas hukum tentang

³¹Alfin Zulfian Alfandy, “Pengamanan Alur Pelayaran Bagi Kapal Tanker Yang Akan Melaksanakan Proses Bongkar Muat Di TUKS Pertamina Cilacap,” Skripsi (untuk memperoleh gelar sarjana terapan pelayaran pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang), 2021, hlm. 5.

³²Geoffrey Veranus Rahkabauw, “Efektivitas Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tual,” Skripsi (untuk memperoleh gelar sarjana terapan pelayaran pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang), 2019, hlm. 23

pengukuran kapal pada kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Padang Tikar terhadap masyarakat Padang Tikar.³³

Penelitian ini dilakukan atas ide dan pemikiran dari penulis sendiri atas masukan yang berasal dari berbagai sumber dan berbagai pihak guna membantu penelitian dimaksud. Beberapa penelitian di atas dapat penulis tarik kesimpulan secara garis besar yaitu pentingnya tanggung jawab dan tugas Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang serta pengawasan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan pada pelabuhan itu sendiri, sedangkan penulis akan membahas mengenai peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dalam hal Perizinan dan Pengawasan pembangunan Terminal Khusus (Tersus) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS). Dari penelitian terdahulu diharapkan bisa memberikan gambaran bagi peneliti tentang penelitian yang akan dilakukan.

1.8. Metode Penelitian

Penelitian dalam bahasa Inggris disebut *research* adalah suatu aktifitas pencarian kembali suatu kebenaran (*truth*).³⁴ Pencarian kebenaran yang dimaksud adalah upaya-upaya manusia untuk memahami dunia dengan segala rahasia yang terkandung di dalamnya untuk mendapatkan solusi atau jalan keluar dari setiap masalah yang dihadapinya. Bagi mahasiswa tidak asing lagi bila mendengar kata penelitian, karena mahasiswa sering mendapat tugas untuk melakukan riset atau penelitian sederhana. Penelitian mempunyai banyak definisi. Pada dasarnya penelitian adalah usaha yang dilakukan untuk memperoleh, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pokok permasalahan. Terdapat dua macam sifat dari penelitian yakni penelitian yang bersifat pasif maksudnya penelitian yang hanya

³³ Sofia Syair, “Implementasi pasal 155 Undang-Undang Dasar No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas III Padang Tikar,” Skripsi (untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Panca Bhakti di Pontianak), 2021, hlm. 20.

³⁴Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram: Mataram University Pers, 2020, hlm. 8.

ingin memperoleh gambaran tentang suatu keadaan atau permasalahan dan penelitian yang bersifat aktif yaitu penelitian yang pada dasarnya ingin menguji hipotesis dan memecahkan persoalan.³⁵

Menurut Soerjono Soekanto, “penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada analisis dan konstruksi yang dilakukan secara sistematis, metodologis dan konsisten dan bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran sebagai salah satu manifestasi keinginan manusia untuk mengetahui apa yang sedang dihadapinya”.³⁶

Dalam penelitian ini,³⁷ penulis menggunakan metode normatif, Penelitian Hukum Normatif “Penelitian Hukum Normatif merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder”.³⁸ Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal. Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi”.³⁹ Pada penelitian hukum jenis ini, seringkali hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas.

Menurut Peter Mahmud Marzuki bahwa penelitian hukum normatif adalah ”langkah untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi”.⁴⁰ Pada penelitian hukum normatif yang sepenuhnya mempergunakan data sekunder, maka penyusunan kerangka teoritis yang bersifat tentatif dapat di tinggalkan, akan tetapi penyusunan kerangka konsepsional mutlak di perlukan, maka di dalam menyusun

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, hlm. 3

³⁷ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta: Rineka Cipta, 2012, hlm. 126.

³⁸ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2003, hlm. 13.

³⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Op. Cit.*, hlm. 13

⁴⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, Cet. 6, 2005, hlm. 3

kerangka konseptual di perlukan perumusan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan.

Metode penelitian hukum normatif yang meneliti hukum dalam perspektif internal dengan objek penelitiannya adalah norma-norma hukum. Disisi lain, penelitian hukum normatif berfungsi untuk memberi argumentasi yuridis ketika terjadi kekosongan, kekaburan, dan konflik norma.⁴¹ Penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang berkaitan dengan asas-asas hukum, sistematika hukum, sinkronisasi hukum, perbandingan hukum dan sejarah hukum. Penelitian hukum normatif ini juga merupakan penelitian yang mempergunakan sumber data sekunder yang penekanannya pada teoritis dan analisis kualitatif yang dapat juga disebut dengan penelitian perpustakaan atau studi dokumen.⁴²

1.8.1. Jenis Penelitian

Penelitian hukum normatif (*normative law research*) menggunakan studi kasus normatif berupa produk perilaku hukum, misalnya mengkaji undang-undang. Pokok kajiannya adalah hukum yang dikonsepsikan sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat dan menjadi acuan perilaku setiap orang. Sehingga penelitian hukum normatif berfokus pada inventarisasi hukum positif, asas-asas dan doktrin hukum, penemuan hukum dalam perkara, *in concreto*, sistematika hukum, taraf sinkronisasi, perbandingan hukum dan sejarah hukum.⁴³ Berdasarkan penjelasan di atas, penulis memutuskan menggunakan metode penelitian hukum normatif untuk meneliti dan menulis pembahasan Skripsi ini sebagai metode penelitian hukum. Penggunaan metode penelitian normatif dalam upaya penelitian dan penulisan Skripsi ini dilatari kesesuaian teori dengan metode penelitian yang dibutuhkan penulis. Penelitian ini menggunakan metode analisis yuridis kualitatif, yaitu berupa interpretasi mendalam tentang tentang bahan-bahan hukum sebagaimana lazimnya penelitian hukum normatif. Selanjutnya hasil

⁴¹ Yati Nurhayati, dkk, "Metodologi Normatif dan Empiris Dalam Perspektif Ilmu Hukum," *Jurnal Penegakkan Hukum Indonesia*. Vol. 2, No. 1, Februari 2021. hlm. 4.

⁴² Ediwarman, *Monograf, Metodologi Penelitian Hukum*, Medan: Program Pascasarjana Univ. Muhammadiyah Sumatera Utara, 2009, hlm. 19

⁴³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004, hlm. 52.

analisis tersebut akan penulis hubungkan dengan permasalahan dalam penelitian ini untuk menghasilkan suatu penelitian objektif guna menjawab permasalahan dalam penelitian.

Jenis penelitian pada skripsi dengan judul Kewenangan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Terhadap Pembangunan Tanpa Izin Terminal Khusus atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri ialah penelitian dengan hukum Normatif. Dimana dalam Penelitian hukum normatif suatu prosedur penelitian ilmiah dalam menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan dari sisi normatifnya. Penelitian yuridis normatif merupakan penelitian dengan cara menelaah mengkaji peraturan perundang-undangan yang relevan untuk menjawab suatu isu hukum mengenai pengaturan dari pembangunan Tersus atau TUKS yang belum memiliki izin namun tetap dilakukannya pembangunan.

1.8.2. Pendekatan Penelitian

Oleh karena tipe penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif, maka pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan. Selain itu juga digunakan pendekatan analitis, yaitu pendekatan yang bertujuan untuk mengetahui makna yang dikandung oleh istilah-istilah yang digunakan dalam aturan perundang-undangan secara konseptual, sekaligus mengetahui penerapannya dalam praktik dan putusan-putusan hukum.

Pendekatan yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode normatif dimana Penulis ingin mengetahui apakah peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Ketapang dalam hal perizinan dan pengawasan pembangunan Terminal Khusus (Tersus) atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku atau tidak.

Pendekatan yang dimaksudkan adalah hukum dilihat sebagai norma atau *das sollen*, karena dalam melakukan pembahasan masalah dalam penelitian ini menggunakan bahan-bahan hukum (baik hukum yang tertulis maupun hukum yang tidak tertulis atau baik bahan hukum primer, sekunder maupun tersier. Pendekatan empiris adalah dengan melihat hukum sebagai kenyataan sosial,

kultural atau *das sein* karena dalam penelitian ini data yang digunakan data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian.

Pendekatan normatif dalam penelitian ini maksudnya adalah bahwa dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan, yaitu tentang peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dalam hal perizinan pengawasan pembangunan Terminal Khusus atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri.

Pendekatan normatif yaitu menelaah hukum sebagai pola perilaku yang ditunjukkan pada penerapan peraturan hukum. Pendekatan ini dilakukan dengan cara mengumpulkan informasi-informasi data primer yang diperoleh secara langsung di lapangan yang ditujukan kepada penerapan hukum yang berkaitan dengan penggunaan saksi badan hukum ataupun instansi yang berwenang terhadap peraturan tersebut.

Dalam penelitian normatif, pada umumnya dapat digunakan beberapa pendekatan yaitu pendekatan perundang-undang (*statute approach*), pendekatan konsep (*conceptual approach*), pendekatan analitis (*analytical approach*), pendekatan perbandingan (*comparative approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan filsafat (*philosophical approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*).⁴⁴ Adapun pendekatan yang digunakan penulis adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan adalah penelitian yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan dengan permasalahan yang sedang ditangani, sedangkan pendekatan kasus adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum yang tetap.

⁴⁴ Yati Nurhayati, dkk. *Loc. Cit.*

Pendekatan normatif yang dimaksudkan di dalam penelitian ini adalah bahwa dalam menganalisis permasalahan yang telah dirumuskan dilakukan dengan memadukan bahan-bahan hukum baik primer, sekunder maupun tersier (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan yaitu tentang peran Kesyahbandaran dalam hal perizinan dan pengawasan pembangunan Terminal Khusus atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri.

1.8.3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Adapun Jenis dan Sumber Bahan Hukum yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum yang bersifat mengikat dalam hal ini meliputi sejumlah peraturan dalam hal perizinan serta peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, diantaranya:

1. Undang-Undang Dasar 1945
2. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 beserta Perubahannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,
3. Permenhub Nomor PM 76 tahun 2018 tentang perubahan kedua atas Permenhub Nomor PM 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
4. Permenhub Nomor PM 52 Tahun 2021 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 tahun 2011 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri
5. Putusan Pengadilan Tinggi Tata Usaha Negara Mataram [Nomor 107/G/2019/PTUN.MTR.](#)

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, yaitu memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, yaitu:

1. Buku-buku yang berkaitan dengan judul dan permasalahan yang akan dikaji dalam penulisan skripsi ini.
2. Hasil penelitian dan karya tulis ilmiah yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini.
3. Makalah-makalah seminar terkait dengan penulisan skripsi ini.
4. Jurnal hukum dan literatur yang terkait dengan penulisan skripsi.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yaitu:

1. Kamus Hukum,
2. Kamus Bahasa Indonesia
3. Kamus Bahasa Inggris
4. Ensiklopedia terkait

1.8.4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Dalam penelitian hukum normatif, teknik pengumpulan data terdapat 2 (dua) teknik yang dapat digunakan, baik digunakan secara sendiri-sendiri maupun digunakan secara bersama-sama. Kedua teknik tersebut adalah studi kepustakaan dan wawancara.⁴⁵

a. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah segala usaha yang dilakukan oleh peneliti untuk menghimpun informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang akan atau sedang diteliti. Informasi tersebut dapat diperoleh dari buku-buku ilmiah, laporan penelitian, karangan-karangan ilmiah, tesis, dan disertasi, peraturan perundang-undangan, ketetapan-ketetapan,

⁴⁵ Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, hlm. 160.

buku tahunan, ensiklopedia, dan sumber-sumber tertulis baik tercetak maupun elektronik lainnya.⁴⁶

Studi kepustakaan merupakan suatu kegiatan yang tidak dapat dipisahkan dari suatu penelitian. Teori-teori yang mendasari masalah dan bidang yang akan diteliti dapat ditemukan dengan melakukan studi kepustakaan. Selain itu, seorang peneliti dapat memperoleh informasi tentang penelitian-penelitian sejenisnya atau yang ada kaitannya dengan penelitiannya. Dan penelitian-penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya.

b. Wawancara

Wawancara adalah melakukan tanya jawab secara langsung antara penulis dengan responden atau narasumber untuk mendapat informasi.⁴⁷ Wawancara merupakan salah satu teknik yang sering dan paling lazim digunakan dalam penelitian hukum empiris, tanpa wawancara, penulis akan kehilangan informasi yang hanya diperoleh dengan bertanya secara langsung kepada responden atau narasumber. Responden yang diwawancarai meliputi:

- 1). Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Ketapang.
- 2). Petugas Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan.
- 3). PT. Mega Lestari Logistik

1.8.5. Metode Analisis

Data yang telah terkumpul melalui studi kepustakaan terhadap bahan hukum primer, sekunder, dan tersier belum memberikan arti apa-apa bagi tujuan suatu penelitian. Penelitian belum dapat ditarik kesimpulan bagi tujuan penelitiannya, sebab data itu masih merupakan data mentah dan masih diperlukan usaha atau

⁴⁶ Purwono, *Studi Kepustakaan*. Yogyakarta: Pustakawan Utama UGM., hlm. 66.

⁴⁷ *Ibid.*, hlm. 161.

upaya untuk mengolahnya. Proses yang dilakukan adalah dengan memeriksa, meneliti data yang telah diperoleh untuk menjamin apakah data dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan kenyataan. Setelah data diolah dan dirasa cukup, maka selanjutnya disajikan dalam bentuk narasi dan dalam bentuk tabel. Setelah data terkumpul lengkap dan telah diolah dengan menggunakan narasi ataupun tabel, maka selanjutnya dianalisis secara kualitatif. Analisis kuantitatif adalah analisis data yang didasarkan atas perhitungan atau angka atau kuantitas (jumlah), misalnya menggunakan angka statistic, sedangkan analisis kualitatif merupakan analisis data yang tidak menggunakan angka melainkan memberikan gambaran-gambaran (deskripsi) dengan kata-kata atas temuan dan karenanya lebih mengutamakan mutu (kualitas) dari data, dan bukan kuantitas. Kedua analisis data ini dapat digunakan dalam penelitian hukum.⁴⁸

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif yaitu analisis yang dilakukan dengan memahami dengan merangkai atau mengkaji data yang dikumpulkan secara sistematis. Dalam penelitian ini, peneliti akan menarik kesimpulan secara deduktif yaitu berawal dari proposisi yang kebenarannya telah diketahui dan berakhir pada suatu kesimpulan yang bersifat khusus.

⁴⁸ Muhaimin. *Op. Cit.*, hlm. 107.