Jurnal Retentum
Volume: 8, Number: 2, 2026, Page : 23-28
https://jurnal.darmaagung.ac.id/index.php/retentum
p-ISSN 2686-5432
e-ISSN

ANALISIS YURIDIS STANDARD PENGAWASAN YANG DILAKUKAN PETUGAS KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUAHAN UTAMA BELAWAN TERHADAP LALU LINTAS BARANG DAN ORANG DI PELABUHAN BELAWAN

Amos R. Tarigan

Universitas Darma Agung

History:
Received : 25 Desember 2026
Revised : 10 Januari 2026
Accepted : 20 Februari 2026
Published: 24 Maret 2026

Publisher: LPPM UDA
Licensed: This work is licensed under Attribution-NonCommercial-No Derivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

ABSTRAK

Analisis Yuridis Stadar Pengawasan yang dilakukan Petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan Terhadap Lalulintas Barang dan Orang di Pelabuhan Belawan.
Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas pengawasan dan penegakan hukum oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Belawan terhadap lalu lintas barang dan orang di pelabuhan, dalam perspektif hukum administratif dan standar keamanan pelayaran internasional. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris, dengan data sekunder berupa peraturan perundang-undangan serta data primer berupa wawancara dengan pejabat KSOP dan pengamatan langsung di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara normatif, dasar hukum pengawasan oleh KSOP telah tersedia baik dalam hukum nasional (UU No. 17 Tahun 2008) maupun instrumen internasional (ISPS Code). Namun dalam implementasinya, pengawasan masih bersifat administratif, tidak berbasis risiko, serta minim dukungan teknologi dan evaluasi terstruktur. Praktik diskresi pejabat pelabuhan dilakukan tanpa standar prosedur dan pengawasan internal, yang membuka ruang penyimpangan dan ketidakpastian hukum. Di sisi lain, koordinasi lintas instansi dalam penegakan hukum pelabuhan masih bersifat sektoral, tanpa sistem komando terpadu dan mekanisme pelimpahan perkara yang jelas. Implikasi yuridis dari kondisi ini adalah melemahnya kepastian hukum, terjadinya impunitas administratif, serta rendahnya efektivitas KSOP sebagai otoritas negara di bidang pelayaran. Oleh karena itu, dibutuhkan reformasi kelembagaan melalui pembentukan SOP lintas instansi, protokol diskresi administratif, serta sistem evaluasi kinerja pengawasan yang akuntabel dan berbasis data. Penelitian ini merekomendasikan agar KSOP didorong menjadi lembaga pengawas yang tidak hanya administratif, tetapi juga substantif dan terintegrasi secara kelembagaan.
Kata Kunci: KSOP, pengawasan pelabuhan, diskresi administratif, penegakan hukum, ISPS Code

ABSTRACT

Juridical Analysis of Supervision Standards carried out by Harbormaster Officers and the Belawan Main Port Authority on the Traffic of Goods and People at Belawan Port.
This study aims to analyze the effectiveness of supervision and law enforcement by the Belawan Main Harbor Master and Port Authority Office (KSOP) over the movement of goods and people in port areas, from the perspective of administrative law and international maritime security standards. The research adopts a normative and empirical legal approach, utilizing secondary data from statutory regulations and primary data from structured interviews with KSOP officials and field observations. The findings reveal that, normatively, the legal foundation for KSOP's oversight functions is well established through national legislation (Law No. 17 of 2008) and international instruments (ISPS Code). However, implementation remains largely administrative, non-risk-based, and lacking in technological support and systematic evaluation. Discretionary authority is exercised without standardized procedures or internal oversight, creating legal uncertainty and potential for abuse. Furthermore, inter-agency coordination in maritime law enforcement remains fragmented, with no unified command structure or clear mechanism for case escalation. These conditions have serious legal implications: the erosion of legal certainty, increased administrative impunity, and the

weakening of KSOP's position as a state authority in maritime governance. Institutional reform is therefore essential, including the establishment of inter-agency SOPs, administrative discretion protocols, and a performance evaluation system grounded in accountability and data. This study recommends repositioning KSOP as not merely an administrative body, but a substantively integrated maritime supervisory institution.
Keywords: KSOP, port supervision, administrative discretion, law enforcement, ISPS Code

PENDAHULUAN

Dalam Pasal 48 UU No 17 tahun 2008 tentang pelayaran telah ditegaskan, "badan usaha dan unit penyelenggara pelabuhan wajib menyediakan tempat penyimpanan atau penumpukan barang berbahaya dan barang khusus untuk menjamin keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas barang di pelabuhan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan system dan prosedur penanganan barang berbahaya dan barang khusus dipelabuhan". Kenyataan yang ditemukan di lapangan Pelabuhan Belawan merupakan salah satu wilayah yang strategis letaknya, dimana berbatasan langsung dengan negara tetangga (Malaysia, Thailand dan Singapura) sehingga menyebabkan wilayah pesisir yang dinilai rentan disusupi oleh peredaran barang illegal,yang menyebabkan barang illegal mudah masuk.

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Repubik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai 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.

Dalam rangka pelaksanaan tugas pengawasan dan pembinaan terhadap aspek keselamatan di Pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan telah melakukan berbagai kegiatan yang terkait dengan kegiatan pengawasan dan penerapan standard keamanan ISPS Code kepada setiap terminal yang ada di wilayah kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan. *International Ship And Port Facility Security Code* (*ISPS Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah - langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Pelabuhan sering dimanfaatkan oleh orang-orang yang tidak bertanggung jawab untuk memasukkan barang-barang ilegal dengan cara tertentu guna mendapatkan keuntungan yang besar. Entah itu untuk menghindari pembayaran pajak, menghindari proses administrasi yang panjang atau barang yang diselundupkan adalah barang-barang terlarang. Terlebih selama ini, banyak diketahui di berbagai wilayah provinsi Sumatera Utara Pelabuhan Belawan adanya aktivitas yang bertentangan dengan aturan hokum.

Sehubungan dengan hal tersebut pada Pasal 1 ayat 10 Peraturan Menteri

perhubungan Republik Indonesia No 18 tahun 2022 tentang sistem identifikasi otomatis bagi kapal yang melakukan kegiatan diwilayah Perairan Indonesia menyebutkan bahwa Port state control yang di singkat PSC adalah pengawasan Negara terhadap kelaiklautan dan keamanan kapal asiang yang masuk diwilayah pelabuhan guna memastikan pemenuhan persyaratan sesuai ketentuan konveksi yang dilaksanakan oleh syahbandar, oleh karena itulah penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul " **Analisis Yuridis Standard Pengawasan Yang Dilakukan Petugas Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan terhadap Lalu Lintas Barang Dan Orang Di Pelabuhan Belawan**".

TINJAUAN PUSTAKA

Mochtar Kusumaatmadja memandang komponen sistem hukum itu terdiri atas : 1). Asas-asas dan kaidah-kaidah. 2) Kelembagaan hukum. 3). Proses-proses perwujudan kaidah-kaidah dalarn kenyataan.

Menurut Sudikno Mertokusumo, yang dimaksud dengan hukum adalah kumpulan peraturan atau kaedah yang mempunyai isi yang bersifat umum dan normatif, umum karena berlaku bagi setiap orang dan normatif karena menentukan apa yang seyogyanya dilakukan, dan apa yang tidak boleh dilakukan atau harus dilakukan serta menentukan bagaimana caranya melaksanakan kepatuhan pada kaedah-kaedah.

Artinya, Syahbandar menurut etimologi berarti penguasa dan Bandar berarti pelabuhan-pelabuhan dan sungai- sungai yang digunakan sebagai tempat labuh, tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena sebabnya tidak dapat masuk dalam batas lazim digunakan.

METODE PENELITIAN (12pt)

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan yuridis normatif. Sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif, penelitian ini dilakukan dengan melukiskan obyek penelitian berdasarkan peraturan perundang-undangan dan bertujuan memberikan gambaran suatu obyek yang menjadi masalah dalam penelitian.

Semua bahan hukum tertulis baik primer maupun sekunder, yang sudah diperoleh, akan dikualifisir oleh peneliti, kemudian diinventarisasi dan diidentifikasi, yang untuk selanjutnya digunakan dalam menganalisis permasalahan yang berhubungan dengan penelitian ini. Untuk kepentingan inventarisasi serta identifikasi bahan hukum, maka digunakan secara argumentatif-kualitatif yang penatalaksanaannya dilakukan dengan secara kritis, logis, dan sistematis. Hasil analisis diharapkan dapat memberikan analisis yang cermat tentang kewenangan syahbandar Pelabuhan Belawan dalam rangka penegakan

hukum guna keselamatan pelayaran.

HASIL DAN PEMBAHASAN (12pt)

Instrumen utama dalam penegakan hukum KSOP adalah SPB, yakni dokumen yang menjadi prasyarat bagi setiap kapal untuk diberangkatkan dari pelabuhan. dalam praktik di Pelabuhan Utama Belawan, efektivitas penegakan hukum melalui SPB dan sanksi administratif mengalami keterbatasan. Hasil wawancara dan temuan lapangan menunjukkan bahwa banyak tindakan KSOP bersifat dokumentatif dan tidak didukung oleh sistem pemeriksaan fisik atau audit keamanan yang kuat. Misalnya, kapal yang telah melanggar ketentuan manifest tetap dapat memperoleh SPB setelah melengkapi dokumen secara formal, tanpa adanya mekanisme untuk memastikan keabsahan substansi muatan melalui inspeksi lapangan.

Minimnya pemanfaatan teknologi dan sistem informasi pengawasan menyebabkan verifikasi terhadap dokumen pelayaran masih dilakukan secara manual, membuka celah terjadinya manipulasi data atau kolusi administratif.

Lebih jauh, fungsi penegakan hukum administratif oleh KSOP juga belum didukung oleh sistem pelaporan pelanggaran yang sistematis. Dalam beberapa kasus, pelanggaran terhadap peraturan keselamatan pelayaran hanya dicatat dalam log internal tanpa ada mekanisme evaluasi atau rekomendasi sanksi lebih lanjut.

Dalam praktik pelaksanaan pengawasan dan penerbitan SPB di Pelabuhan Utama Belawan, ruang diskresi digunakan dalam berbagai situasi ambigu, seperti keterlambatan pelaporan manifest, ketidaksesuaian antara daftar kru dan fisik awak kapal, atau perbedaan jenis barang muatan dengan dokumen awal. Keputusan untuk tetap menerbitkan SPB atau menunda keberangkatan kapal sepenuhnya berada pada kewenangan pejabat, tanpa ada protokol diskresi yang terdokumentasi.

Berdasarkan hasil observasi dan konfirmasi lapangan di Pelabuhan Belawan, tidak terdapat satu mekanisme komando atau sistem koordinasi tetap yang menyatukan semua instansi penegak hukum di bawah satu struktur terpadu. KSOP sebagai *port authority* hanya menjalankan fungsi administratif dan pengawasan pelayaran, namun tidak memiliki otoritas hukum memaksa terhadap instansi lain yang berada dalam wilayah kerja pelabuhan.

Dampak langsung dari fragmentasi ini adalah terhambatnya pengambilan keputusan hukum secara cepat dan tepat, serta hilangnya peluang untuk melakukan tindakan hukum yang menyeluruh terhadap pelanggaran yang multidimensi. Fragmentasi ini juga berdampak pada berkurangnya akuntabilitas kelembagaan. Dengan demikian, fragmentasi regulasi dan lemahnya koordinasi lintas instansi bukan hanya menjadi kendala teknis, melainkan telah membentuk masalah struktural dalam sistem penegakan hukum pelabuhan

SIMPULAN (12pt)

1. Pengaturan standar pengawasan oleh KSOP telah tersedia dalam norma hukum nasional dan internasional, terutama melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan adopsi ISPS Code melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2003.
2. Pelaksanaan pengawasan di Pelabuhan Utama Belawan oleh KSOP secara fungsional belum efektif secara substantif. Pengawasan masih bersifat administratif, berfokus pada verifikasi dokumen tanpa dukungan sistem inspeksi berbasis risiko, audit keamanan, maupun sistem kontrol lintas instansi.
3. Penegakan hukum oleh KSOP masih berada pada tataran administratif dengan sejumlah kendala yuridis dan institusional. Praktik diskresi tidak dilengkapi dengan standar prosedur, ketiadaan sistem koordinasi penegakan hukum lintas instansi menyebabkan fragmentasi tindakan, dan lemahnya dokumentasi serta evaluasi menyebabkan tidak adanya akuntabilitas vertikal maupun horizontal dalam pelaksanaan pengawasan. Implikasinya adalah tergerusnya kepastian hukum, potensi impunitas administratif, serta menurunnya posisi hukum Indonesia dalam tata kelola keamanan pelabuhan global.

1. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Ali Safa'at. *Diskresi dalam Hukum Administrasi Negara Indonesia*. Malang: Intrans Publishing, 2017.

Andi Hamzah. *Asas-asas Penting dalam Hukum Acara Pidana*. Surabaya: FH Universitas, 2005.

Bernard Arief Sidharta. *Refleksi tentang Struktur Ilmu Hukum*. Bandung: Mandar Maju, 2000.

C.F.G. Sunaryati Hartono. *Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*. Bandung: Alumni, 1991.

Johny Ibrahim. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayu Media Publishing, 2006. Lawrence M. Friedman. *Law and Society: An Introduction*. New Jersey: Prentice Hall Inc., 1977.

Lawrence M. Friedman. *The Legal System: A Social Sciences Perspective*. New York: Russel Sage Foundation, 1975.

Lawrence M. Friedman, diterjemahkan oleh Wishnu Basuki. *Hukum Amerika Sebuah Pengantar*. Jakarta: Tatanusa, 2001.

Lili Rasjidi dan I.B. Wyasa Putra. *Hukum Sebagai Suatu Sistem*. Bandung: Mandar Maju, 2003.

Mochtar Kusumaatmadja. *Fungsi Hukum Dalam Masyarakat yang Sedang*

Membangun. Jakarta: BPHN-Binacipta, 1978.

Muhammad Taher Azhari. *Negara Hukum, Suatu Studi tentang Prinsip-prinsipnya*. Jakarta: Bulan Bintang.

B. Artikel Jurnal/Ilmiah

Administrative Law & Governance Journal, Vol. 2, No. 1, 2019, hlm. 60–73.

Haryanto, Teguh. "Sistem Pemeriksaan Kapal Berbasis Risiko dalam Pengawasan Pelabuhan." *Jurnal Transportasi Laut*, Vol. 8, No. 1, 2021, hlm. 19–22.

Kuncowati dan Mudiyanto. "Pengaruh Kelaikan Kapal dan Sistem Kompensasi Terhadap Kepuasan Kerja Crew Kapal di PT Salam Pasifik Indonesia Lines." *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, Vol. 8, No. 1, 2017.

Maria Farida Indrati. "Diskresi dan Asas Legalitas dalam Hukum Administrasi Negara." *Jurnal Hukum IUS*, Vol. 6, No. 2, 2018, hlm. 211–213.

Nugroho, Wahyu A. "Koordinasi Pengamanan Pelabuhan dalam Penerapan ISPS Code." *Jurnal Keamanan Laut*, Vol. 7, No. 2, 2020.

R. La Porta. "Investor Protection and Corporate Governance." *Journal of Financial Economics*, Vol. 58, 2000.

Randy Y.C. Aguw. "Tanggung Jawab Syahbandar dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran." *Lex Administratum* , Vol. I, No. 1, 2013.

C. Peraturan Perundang-undangan

Indonesia. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Lembaran Negara RI Tahun 2008 No. 64, Pasal 207 ayat (1).

Indonesia. *Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan*.

Indonesia. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2003 tentang Penerapan ISPS Code di Indonesia*.

Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja KSOP*.

Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kesyahbandaran Utama*.

Indonesia .*Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan*