



Penegakan Hukum Terintegrasi Dalam Kegiatan Perekonomian di Pelabuhan

Integrated Law Enforcement in Economic Activities at Ports

Raimel Jesaja¹, Nazheev Ilmi Haqqi²

¹ Program Doktor Hukum dan Pembangunan, Universitas Airlangga, Indonesia,
E-mail: ramjes948@gmail.com.

² Fakultas Hukum, Universitas Airlangga, Indonesia, E-mail: nazheevhaqqi11@gmail.com.

ARTICLE INFO

Keywords:

Port;
Law Enforcement;
Integrated Legal System

ABSTRACT

Indonesia, as an archipelagic nation, faces unique challenges in its governance. Being an archipelago, ports serve as essential infrastructure for mobility and economic interconnectedness. Port activities are inherently complex, involving various stakeholders in both management and utilization. This complexity necessitates coordination among multiple parties, including in the realm of law enforcement. Law enforcement in port activities encompasses maritime, shipping, port authority, territorial, and the movement of persons and goods, as well as maritime safety and security, thus institutionally requiring synergy among various entities. With the involvement of numerous stakeholders, the challenges of law enforcement within port operations become increasingly intricate. This study focuses on the normative aspects of law enforcement authority in the port sector, aiming to justify the need for integration in the enforcement process to contribute to the optimal functioning of ports. The method employed in this research is the normative juridical method, based on the necessity for legal certainty and effectiveness in supporting the smooth operation of economic activities at ports. The findings indicate that law enforcement in port areas requires integration in both preventive and repressive aspects, involving port authorities, law enforcement officers, and service agencies such as customs and quarantine. In practice, there remain overlapping authorities, weak coordination, and insufficiently interconnected information systems between agencies. These issues result in slow and inefficient loading and unloading processes, licensing, and logistics distribution. Therefore, there is a need for clear regulation regarding the integration of law enforcement at ports through a system-based approach, information technology, and standardized operational procedures among institutions, to be regulated in an integrated and legally certain framework.

INFO ARTIKEL

Kata kunci:

Pelabuhan;
Penegakan Hukum;
Hukum Terintegrasi

ABSTRAK

Indonesia merupakan negara kepulauan yang mempunyai tantangan tertentu dalam pengelolaannya. Sebagai negara kepulauan, maka pelabuhan merupakan infrastruktur penting untuk keterhubungan mobilitas dan perekonomian. Kegiatan kepelabuhan merupakan kegiatan yang kompleks

terdapat berbagai pihak baik dalam pengelolaan maupun dalam pemanfaatan. Kompleksitas tersebut berakibat pada perlunya koordinasi berbagai pemangku kepentingan, termasuk dalam penegakan hukum. Penegakan hukum pada kegiatan Pelabuhan melibatkan aspek laut, pelayaran, kesyahbandaran, teritori, pelintasan orang dan barang, serta aspek keselamatan dan keamanan laut, sehingga secara kelembagaan membutuhkan adanya sinergi dari berbagai pihak. Dengan keterlibatan berbagai pemangku kepentingan, maka tantangan dalam penegakan hukum kegiatan kepelabuhan menjadi lebih kompleks pula. Penelitian ini fokus pada aspek normatif wewenang penegakan hukum pada sektor kepelabuhan yang dimaksudkan menjadi justifikasi perlunya integrasi dalam proses penegakan hukum sehingga berkontribusi pada optimalisasi fungsi Pelabuhan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif yang didasarkan pada kebutuhan terhadap kepastian dan efektivitas hukum dalam mendukung kelancaran kegiatan perekonomian di pelabuhan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penegakan hukum di kawasan pelabuhan memerlukan integrasi dalam aspek pencegahan dan penegakan hukum mulai dari otoritas pelabuhan, aparat penegak hukum, hingga instansi pelayanan seperti bea cukai dan karantina. Dalam praktiknya, masih terdapat tumpang tindih kewenangan, lemahnya koordinasi, serta kurangnya sistem informasi yang saling terhubung antar instansi. Hal ini menyebabkan proses bongkar muat, perizinan, dan distribusi logistik menjadi lambat dan tidak efisien. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan yang tegas mengenai integrasi penegakan hukum di pelabuhan melalui pendekatan berbasis sistem, teknologi informasi, serta standar operasional antar lembaga yang diatur dalam ketentuan yang terintegrasi dan berkepastian hukum.

1. Pendahuluan

Indonesia sebagai negara maritim dan kepulauan dengan jumlah lebih dari 13.000 pulau yang tersebar di perairan seluas 5,8 juta km persegi dan garis pantai mencapai 95.181 km, dan masuk dalam kategori yang terpanjang didunia. Secara geografis, Indonesia berada di posisi strategis yang menghubungkan dua samudra, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, serta terletak di antara dua benua, yakni Asia dan Australia. Kondisi ini memberikan keuntungan geopolitik dan geoekonomi yang signifikan, khususnya dalam sektor pelayaran dan perdagangan internasional. Keberadaan wilayah laut yang luas dan bentuk kepulauan menjadikan transportasi laut sebagai komponen vital dalam mendukung konektivitas nasional. Dalam konteks perdagangan global, Menteri Perhubungan menyatakan bahwa sekitar 40% dari total 90% jalur perdagangan dunia melintasi perairan Indonesia. Fakta ini menunjukkan besarnya potensi Indonesia untuk mengambil peran sebagai pusat kegiatan maritim global atau Poros Maritim Dunia. Untuk merealisasikan potensi tersebut, pembangunan sistem transportasi laut yang terintegrasi menjadi kebutuhan mendesak. Integrasi maritim yang menyeluruh diperlukan dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan rantai pasok yang efektif, efisien, dan berdaya saing tinggi di tingkat global.¹

¹ "Empat Puluh Persen Jalur Perdagangan Dunia Melewati Indonesia," Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, last modified 2018, accessed July 1, 2025, <https://dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia>.

Dengan adanya potensi yang dimiliki tersebut tentunya menjadikan pelabuhan sebagai kunci utama dalam memaksimalkannya. Pelabuhan sendiri berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan memberikan pengertian bahwa Pelabuhan adalah tempat yang digunakan untuk kapal bersandar, naik turun penumpang, bongkar muat barang, pada terminal dan tempat kapal berlabuh serta sebagai tempat perpindahan intra-dan moda transportasi. Berdasarkan ahli Pelabuhan modern memiliki peran multifungsi dalam mendukung kelancaran arus logistik, transportasi, dan pertumbuhan ekonomi. Secara umum, terdapat empat fungsi utama yang melekat pada pelabuhan, yakni sebagai **Gateway**, **Link**, **Interface**, dan **Industrial Entity**.²

a. *Gateway* (Gerbang Perdagangan Internasional)

Pelabuhan berperan sebagai pintu masuk dan keluar bagi barang dan orang dari dan ke wilayah kepabeanan suatu negara, yang secara umum juga diatur dalam satu rezim berdasarkan Pasal 1 angka 14 UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyatakan *“Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah”*. Istilah *“gateway”* menggambarkan fungsi pelabuhan sebagai akses legal terhadap arus logistik yang sah dan terawasi. Seluruh aktivitas bongkar muat di pelabuhan harus tunduk pada ketentuan kepabeanan dan karantina. Dengan demikian, pelabuhan merupakan simpul resmi bagi lalu lintas perdagangan dan menjadi instrumen penting dalam menjaga kedaulatan, keamanan, serta kepastian hukum dalam perdagangan internasional.³

b. *Link* (Penghubung Antar Moda Transportasi)

Pelabuhan juga memiliki fungsi sebagai penghubung antara transportasi laut dan moda transportasi darat seperti jalan raya dan kereta api. Peran ini memungkinkan terjadinya perpindahan barang secara efisien dari satu moda ke moda lainnya dalam sistem logistik. Dengan menjadi titik konektivitas, pelabuhan mendukung kelancaran distribusi barang dari produsen ke konsumen, baik untuk pasar domestik maupun ekspor-impor.

c. *Interface* (Antarmuka Operasional Logistik)

Dalam proses bongkar muat, pelabuhan menjadi lokasi transisi penting di mana muatan dari kapal laut dipindahkan ke truk atau kereta api, dan sebaliknya. Fungsi ini disebut sebagai *interface* karena pelabuhan menjadi titik pertemuan fisik antara sarana transportasi laut dan darat. Proses ini difasilitasi oleh berbagai peralatan dan infrastruktur, baik mekanik seperti *crane* dan *forklift*, maupun non-mekanik seperti

² D. A. Lasse, *Manajemen Kepelabuhanan* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2014).

³ Sri Rejeki Asih Purba, “Tata Kelola Pelabuhan Dalam Implementasi ISPS Code Pada Aspek Keamanan Pengusahaan Pelabuhan Di Kepulauan Riau” (Universitas Maritim Raja Ali Haji, 2025).

sistem digital. Keberhasilan fungsi ini menentukan efisiensi dan kecepatan arus barang dalam rantai pasok.

d. *Industrial Entity* (Entitas Ekonomi dan Industri Pelabuhan)

Selain fungsi transportasi, pelabuhan juga berkembang menjadi pusat kegiatan ekonomi yang kompleks. Di sekitar wilayah pelabuhan tumbuh berbagai aktivitas bisnis yang berkaitan dengan jasa kepelabuhanan, seperti pemanduan (*pilotage*), penundaan kapal (*towage*), bongkar muat (*stevedoring*), pergudangan (*storage*), hingga pengisian bahan bakar kapal (*bunkering*). Oleh karena itu, pelabuhan dapat dilihat sebagai ekosistem industri yang mendukung perdagangan internasional dan menciptakan efek ekonomi berganda (*multiplier effect*) bagi wilayah sekitarnya.

Pelabuhan sebagai salah satu aspek penting yang berperan besar pada pertumbuhan ekonomi. sejak dimulainya perdagangan maritim, pelabuhan telah memiliki peran utama dalam pembangunan ekonomi dan sosial suatu negara di mana lebih dari 80% perdagangan barang global (berdasarkan volume) diangkut melalui jalur laut. Sebagian besar volume tersebut mencakup sekitar 35% dari total volume dan lebih dari 60% dari nilai komersial diangkut dalam kontainer. Sehingga pelabuhan kontainer merupakan simpul penting dalam rantai pasokan global dan sangat penting bagi strategi pertumbuhan banyak negara berkembang⁴. Adapun pendapat ahli Jean-Paul Rodrigue dan Theo Notteboom bahwa pelabuhan merupakan katalisator pembangunan ekonomi, karena memungkinkan perdagangan dan mendukung rantai pasokan. Investasi pelabuhan memiliki manfaat ekonomi yang dapat bersifat langsung seperti *port services*, tidak langsung seperti *Export and Import Firms*, atau terinduksi seperti *economic multipliers*.⁵

Berdasarkan hal di atas menunjukkan peran besar pelabuhan sebagai penunjang pertumbuhan ekonomi negara. Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) utamanya pada sektor maritim menjadi faktor penting bagi Indonesia sebagai negara kepulauan dengan 17.000 lebih pulau yang dimiliki, PNBP pada sektor maritim sendiri memiliki potensi dari 3 jenis yaitu perikanan, pelabuhan, dan transportasi laut⁶. berdasarkan Kementerian perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, telah berhasil merealisasikan PNBP sebesar Rp 4,7 triliun atau sebesar 97,78%, dari target APBN 2024. Sementara itu hingga 11 Oktober 2024, total capaian realisasi PNBP Kementerian Perhubungan sebesar Rp 9,49 triliun dari target Rp 10,41 triliun.⁷

⁴ Richard Martin Humphreys, "Why Ports Matter for the Global Economy," *World Bank*, last modified 2023, accessed July 2, 2025, <https://blogs.worldbank.org/en/transport/why-ports-matter-global-economy>.

⁵ Theo Notteboom, Athanasios Pallis, and Jean-Paul Rodrigue, "Ports and Economic Development," in *Port Economics, Management and Policy* (London: Routledge, 2021), p.482–495, <https://www.taylorfrancis.com/books/9780429318184/chapters/10.4324/9780429318184-44>.

⁶ Benny Eko Supriyanto, "PNBP Dari Sektor Maritim Untuk Peningkatan Penerimaan Negara," *KPPN Watampone*, last modified 2024, accessed July 2, 2025, <https://djp.kemenkeu.go.id/kppn/watampone/id/data-publikasi/artikel/3695-pnbp-dari-sektor-maritim-untuk-peningkatan-penerimaan-negara.html>.

⁷ Strategi Nasional Pencegahan Korupsi, "Lagi, Aksi Pelabuhan Sumbang Peningkatan Pendapatan Negara," last modified 2024, accessed July 2, 2025, <https://stranaspk.id/publikasi/berita/lagi-aksi-pelabuhan-sumbang-peningkatan-pendapatan-negara>.

Berdasarkan fungsi pelabuhan dan potensi pelabuhan sebagai faktor penunjang perekonomian negara masih memiliki beragam tantangan yang cukup kompleks. Adanya permasalahan yang kompleks cenderung berakar pada tata kelola yang kurang baik, seperti tata kelola dalam hal keluar masuk barang, antrean keluar masuk kapal, jadwal bersandar kapal dan kegiatan tata kelola lainnya. Seluruh tata kelola kegiatan kepelabuhanan memiliki prosedur dan birokrasi yang pada dasarnya untuk penyelenggaraan kegiatan kepelabuhanan yang efektif. Namun banyaknya entitas yang berada dalam pelabuhan kerap kali menjadi tantangan tersendiri dalam tata kelola pelabuhan yang efektif, salah satunya problematika birokrasi yang cukup panjang dan tidak efektif, seperti pada tahap patroli dan pengamanan kapal yang secara teknis dilakukan oleh TNI AL, Polairud, dan Bakamla yang sifatnya belum koordinatif. Pada tahun 2024 sempat adanya kontainer yang tertahan di sejumlah pelabuhan Indonesia, hal tersebut menurut pengamat kebijakan semestinya tidak akan terjadi apabila ada koordinasi yang lebih baik antar kementerian, bahkan menurutnya seharusnya hal tersebut tidak terjadi apabila Peraturan Perdagangan Nomor 36 tahun 2023 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor dibuat dengan tidak “asal-asalan” dan ada koordinasi yang lebih baik antar kementerian⁸. Hal tersebut menunjukkan tata kelola pelabuhan yang baik dan efektif merupakan kunci utama dalam pelaksanaan kegiatan kepelabuhanan.

Lebih jauh, terdapat problematika lain yang kerap kali sering terjadi dan menimbulkan dampak yang signifikan terhadap optimalisasi kegiatan kepelabuhanan yaitu pungutan liar dan korupsi. Pada tahun 2021 di pelabuhan Tanjung Intan tercatat nilai pungli capai 7 Miliar per bulan, hal tersebut terjadi mulai dari truk berada pada penampungan sementara dalam hal ini ketika menunggu antrean.⁹ Selain itu pada aspek korupsi Hal tersebut menjadi masalah serius yang dapat menghambat optimalisasi pendapatan negara, bahkan menurut salah satu literatur studi oleh Maritime Anti-Corruption Network menyatakan dampak korupsi pada sektor pelabuhan adalah: *Increasing the cost of trade; Causing delays; Facilitates illegal activities; Lower productivity and slower growth dan Endanger the wellbeing of crew*¹⁰. Salah satu dampak nyata yaitu biaya logistik di Indonesia tergolong tinggi dibanding negara-negara ASEAN sehingga ekonomi berbiaya tinggi yang menekan daya saing produk Indonesia, dengan Produk Domestik Bruto (PDB) 23,5%.¹¹ Maka jelas dampak dari adanya pungli sangat menghambat optimalisasi pertumbuhan ekonomi.

⁸ “Apa Masalah Di Balik Tertahannya Ribuan Kontainer Di Sejumlah Pelabuhan Indonesia,” *BBC Indonesia*, last modified 2024, accessed July 5, 2025, <https://www.bbc.com/indonesia/articles/cd117nv8dg0o>.

⁹ Athika Rahma, “Fantastis, Nilai Pungli Di Pelabuhan Tanjung Intan Capai Rp 7 Miliar per Bulan,” *Liputan6.Com*, last modified 2021, accessed August 27, 2025, <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4589142/fantastis-nilai-pungli-di-pelabuhan-tanjung-intan-capai-rp-7-miliar-per-bulan>.

¹⁰ “The Business Case: Why Tackle Corruption in Ports,” *Maritime Anti-Corruption Network (MACN)*, last modified 2020, accessed July 5, 2025, <https://macn.dk/wp-content/uploads/2020/11/MACN-The-Business-Case-Why-tackle-Corruption-in-Ports-1.pdf>.

¹¹ Indra Arief Pribadi, “Ekonomi: Pelaku Pungli Di Pelabuhan Harus Dihukum Berat,” ed. Risbiani Fardaniah, *Antaranews.Com*, last modified 2021, accessed July 5, 2025, <https://www.antaranews.com/berita/2207042/ekonomi-pelaku-pungli-di-pelabuhan-harus-dihukum-berat>.

Kegiatan kepelabuhan dengan berbagai tantangan tersebut menjadi perhatian tersendiri, mengingat fungsi dan perannya yang besar pada negara. Sehingga kebijakan yang tepat sangat dibutuhkan sebagai simpul penting dalam penyelenggaraan kegiatan kepelabuhan yang baik. Dengan dinamika perubahan peraturan yang telah ada, tidak cukup memberikan jawaban yang baik untuk diimplementasikan. Mengingat berdasarkan pendapat Philippe Nonet dan Philip Selznick "*Good law must be responsive law*" yang berarti hukum yang baik adalah hukum yang mampu merespons kebutuhan masyarakat dan dapat dilaksanakan secara konkret.¹² Maka dibutuhkan peraturan yang konkret untuk dapat dilaksanakan dengan baik, baik dari segi penegakan hukum maupun prosedural kegiatan lainnya. Artikel ini membahas isu utama mengenai bagaimana integrasi penegakan hukum dalam kegiatan kepelabuhan yang menciptakan kepastian hukum. Dalam menganalisis isu utama tersebut menggunakan metode normatif yang menganalisis prospek dan tantangan dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia yang mengatur perihal kegiatan pelabuhan dan peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur aspek penegakan hukum tata kelola kegiatan pelabuhan.

2. Fungsi Pelabuhan Dan Pengaturan Pelabuhan Dalam Berbagai Peraturan Perundang-undangan

Pelabuhan sendiri secara yuridis berarti 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, hal tersebut termuat dalam Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hal tersebut menggambarkan pelabuhan sebagai faktor penting dalam menunjang perekonomian dan sosial negara. Dari segi ekonomi sendiri, pelabuhan berperan besar sebagai penggerak perekonomian atas dasar banyaknya kegiatan perekonomian di dalamnya seperti moda transportasi laut, ekspor dan impor, dan bongkar muat barang. Adapun dari segi sosial, pelabuhan berfungsi sebagai fasilitas publik yang dapat memungkinkan adanya interaksi antar masyarakat ataupun masyarakat dengan sebuah lembaga yang ada di dalamnya.

Berdasarkan empat fungsi pelabuhan secara umum yang sudah diuraikan pada bagian pendahuluan, Indonesia sebagai negara kepulauan dengan jumlah pelabuhan yang terhitung pada tahun 2020 sebanyak 2.439 memiliki potensi yang lebih besar dalam optimalisasi pendapatan negara dengan upaya pemaksimalan seluruh fungsi pelabuhan. Apabila dibandingkan secara jumlah pelabuhan, Indonesia menduduki posisi kedua di ASEAN setelah Filipina pada 2021 dengan jumlah 28 pelabuhan internasional.¹³ Dengan potensinya yang besar sehingga sangat penting untuk menjadi perhatian khusus dalam optimalisasi pelaksanaannya, mengingat Indonesia masih menjadi negara kedua setelah

¹² Philippe Nonet and Philip Selznick, *Law and Society in Transition: Toward Responsive Law* (London: Routledge, 2017), <https://www.taylorfrancis.com/books/9781351509596>.

¹³ Pierre Rainer, "Negara ASEAN Dengan Jumlah Pelabuhan Internasional Terbanyak," *Good News from Indonesia*, last modified 2023, accessed July 8, 2025, <https://data.goodstats.id/statistic/negara-asean-dengan-jumlah-pelabuhan-internasional-terbanyak-TtB17>.

singapura sebagai negara dengan pelabuhan terbaik, teramai, dan tersibuk di ASEAN. Singapura secara jumlah pelabuhan internasional masih berada di bawah Indonesia, namun secara kualitas Singapura termasuk 10 besar dunia, sedangkan Indonesia masih tepat di luar 20 besar dunia.¹⁴ Berdasarkan realitas tersebut menggambarkan pelaksanaan kepelabuhanan dalam fungsi *gateway* masih perlu adanya pengembangan dalam bidang pelayanan pada kegiatan kepelabuhanan.

Adapun pelabuhan sebagai *Industrial Entity* di Indonesia juga masih memiliki masalah yang cukup kompleks, seperti *Dwelling Time*, fasilitas *hinterland estate* yang memadai, dan proses bongkar muat, karantina, dan dokumen ekspor-impor yang cukup panjang dan birokratis. Berdasarkan Center for Indonesian Policy Studies (CIPS) pada 2021 berpendapat bahwa terdapat inefisiensi pada proses bongkar muat kontainer (*Dwelling Time*) yang berlangsung sekitar 5 hari, jauh lebih lama dibandingkan dengan 1,5 sampai 2 hari di Singapura dan Hongkong. CIPS menyatakan bahwa lamanya bongkar muat sangat dipengaruhi oleh proses perizinan bea cukai dan prosedur inspeksi yang dilakukan oleh pihak pelabuhan.¹⁵ Hingga sekarang *Dwelling Time* pada Pelabuhan di Indonesia terus membaik hingga mencapai 2,6.¹⁶ Namun angka tersebut masih jauh dari Singapura, mengingat juga Indonesia dengan jumlah Pelabuhan yang cukup unggul di ASEAN membuatnya perlu terus ditingkatkan guna optimalisasi peran Pelabuhan.

Berdasarkan fungsi pelabuhan secara umum, Indonesia masih jauh dari kata optimal. Upaya optimalisasi kegiatan kepelabuhanan perlu memiliki fondasi yang kuat, seperti kebijakan hukum yang dapat menjawab tantangan yang ada. Adapun secara sistematis pengaturan mengenai pelabuhan sebagai berikut:

Tabel 1. Pengaturan Mengenai Pelabuhan

No.	Peraturan	Tentang	Fokus Pengaturan	Keterangan
1.	UU No. 17 Tahun 2008	Tentang Pelayaran	Umum, Tata Kelola, Kewenangan	Dasar hukum utama tentang pelabuhan, pelayaran, dan transportasi laut
2.	PP No. 61 Tahun 2009	Tentang Kepelabuhanan	Tata Kelola, Klasifikasi, Wilayah Kerja	Implementasi UU Pelayaran, mengatur klasifikasi pelabuhan dan penyelenggaraannya
3.	PP No. 5 Tahun 2021	Tentang Perizinan Berusaha Berbasis Risiko	Investasi, Perizinan Usaha	Perizinan pelabuhan dalam kerangka OSS dan kemudahan usaha

¹⁴ Punta Dewa, "4 Negara Di Asia Tenggara Yang Memiliki Pelabuhan Transit Teramai Dan Tersibuk," *INews.Id*, last modified 2023, accessed July 8, 2025, <https://www.inews.id/news/internasional/4-negara-di-asia-tenggara-yang-memiliki-pelabuhan-transit-teramai-dan-tersibuk>.

¹⁵ Taufik Ilham, "Prosedur Ekspor Dan Impor Indonesia Masih Kalah Dibandingkan Singapura Dan Hongkong," *HaluanRiau.Co*, last modified 2021, accessed July 11, 2025, <https://riau.harianhaluan.com/bisnis/pr-11731766/prosedur-ekspor-dan-impor-indonesia-masih-kalah-dibanding-singapura-dan-hongkong>.

¹⁶ Dian Kurniati, ed., "Dwelling Time Tercatat Rata-Rata 2.6 Hari Pada Maret 2025," *DDTCNews*, last modified 2025, accessed July 11, 2025, <https://news.ddtc.co.id/berita/nasional/1810353/dwelling-time-tercatat-rata-rata-26-hari-pada-maret-2025>.

No.	Peraturan	Tentang	Fokus Pengaturan	Keterangan
4.	Perpres No. 109 Tahun 2020	Tentang Proyek Strategis Nasional	Infrastruktur, Akselerasi Pembangunan	Beberapa pelabuhan besar masuk dalam PSN dan diberi prioritas pengembangan
5.	PM (Permenhub) No. 51 Tahun 2015	Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut	Tata Kelola Operasional	Pengelolaan pelabuhan umum, wewenang KSOP, struktur lembaga
6.	PM (Permenhub) No. 116 Tahun 2016	Perubahan PM 51 Tahun 2015	Penyesuaian Wilayah & Layanan	Revisi dan penyesuaian tata laksana dan pelayanan pelabuhan
7.	PM (Permenhub) No. 57 Tahun 2015	Tentang Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri	Industri, Pertambangan	Mengatur pelabuhan khusus/non-komersial seperti pelabuhan milik industri
8.	PM (Permenhub) No. 15 Tahun 2015	Tentang Organisasi KSOP dan Syahbandar	Struktur dan Fungsi Pengawasan	Menjelaskan struktur kelembagaan otoritas pelabuhan

Secara umum pengaturan mengenai penyelenggaraan pelabuhan di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, dan diperbarui dengan UU No. 66/2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berfokus pada penguatan Asas *Cabotage*. Adapun peraturan lain yang mengatur tentang pelabuhan terdapat pada peraturan daerah dengan menyesuaikan karakteristik dan kebutuhan daerah selama tidak bertentangan dengan aturan di atasnya. Salah satunya adalah Peraturan Daerah (Perda) Provinsi Kepulauan Riau Nomor 2 Tahun 2013 tentang Pembentukan Badan Usaha Pelabuhan PT Pelabuhan Kepri yang fokus pada kebutuhan daerah. Sehingga peraturan mengenai pelabuhan di Indonesia cukup kompleks dan berpotensi tumpang tindih wewenang.

Berbagai entitas yang ada di pelabuhan menciptakan lingkungan yang kompleks, mulai dari tugas dan wewenang *stakeholder* dalam setiap aspek. Kebutuhan paling dasar dalam pelaksanaan kegiatan kepelabuhan merupakan kebijakan hukum yang dibuat, kebijakan hukum yang dapat menjawab tantangan yang ada. Banyaknya problematika dalam pelaksanaan kegiatan kepelabuhan menimbulkan perspektif terhadap penegakan hukum yang kurang optimal pada kegiatan kepelabuhan. Sehingga apabila melihat aturan yang berlaku sekarang ini, Indonesia masih menjadi negara pelaksana kegiatan kepelabuhan dengan birokrasi yang panjang dan kurang efektif.

Kemampuan Indonesia dalam mengatur kebijakan penegakan hukum di Pelabuhan harus bisa beradaptasi dengan dinamika perkembangan dunia. Mengingat persaingan usaha pada aspek Pelabuhan semakin cepat, Indonesia sebagai negara berkembang dan negara kepulauan akan tertinggal apabila potensi persaingan usaha dalam aspek Pelabuhan masih jauh dari kata optimal. Regulasi yang lebih ringkas dan efektif menjadi kunci utama pelaksanaan kegiatan kepelabuhan yang baik, baik secara prosedur, birokrasi, keamanan, dan kegiatan industri di dalamnya.

3. Badan atau Lembaga dalam Penegakan Hukum di Sektor Kepelabuhan dan Urgensi Penegakan Hukum Terintegrasi

Penyelenggaraan pelabuhan secara yuridis dinyatakan secara tegas pada penjelasan Pasal 5 UU No. 17 Tahun 2008 bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggara pelayaran yang perwujudannya meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Pelabuhan sebagai bagian dari pelayaran merupakan bagian yang memiliki berbagai kegiatan di dalamnya. Setiap entitas yang terdapat pada pelabuhan memiliki tugas dan fungsinya masing-masing, baik sebagai pelaku industri, pengelola, maupun penegak hukum. Kompleksitas kegiatan kepelabuhan memberikan tugas dan fungsi yang berbeda pada setiap pemangku kepentingan. Seperti yang diuraikan sebelumnya bahwasanya banyaknya *stakeholder* pada sektor kepelabuhan cenderung berisiko adanya tumpang tindih kewenangan dan kurang efektif.

Berdasarkan kondisi pelabuhan Indonesia perlu ditelaah kembali perihal kewenangan setiap badan atau lembaga yang ada dalam sektor kepelabuhan, berikut badan dan lembaga yang ada dalam sektor kepelabuhan:

Tabel 2. Ringkas Kewenangan Badan dan Lembaga di Pelabuhan

No.	Badan atau Lembaga	Wewenang	Ruang Lingkup	Dasar Hukum
1.	Bea Cukai (DJBC)	- Pemeriksaan dan pengawasan barang ekspor/impor - Pemungutan bea dan cukai	Muatan barang dan dokumen	UU No. 17/2006 tentang Kepabeanan
2.	Imigrasi	- Pemeriksaan dokumen perjalanan orang asing/WNI - Pengawasan lalu lintas orang	Awak kapal, penumpang, WNA	UU No. 6/2011 tentang Keimigrasian
3.	Bakamla	- Keamanan dan keselamatan laut - Penegakan hukum pelayaran laut sipil	Zona perairan yurisdiksi nasional	UU No. 32/2014 tentang Kelautan
4.	Syahbandar	- Penerbitan surat izin berlayar (SPB) - Pengawasan keselamatan dan kelaikan kapal	Kapal dan pelabuhan	UU No. 17/2008 tentang Pelayaran
5.	Polairud (Polri)	- Penegakan hukum di laut dan pelabuhan - Pengamanan aktivitas kriminal di laut/pelabuhan	Wilayah perairan dan pelabuhan	UU No. 2/2002 tentang Kepolisian
6.	Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)	- Penjagaan keselamatan pelayaran - Pengawasan SAR dan pelabuhan	Pelabuhan dan alur pelayaran	UU No. 17/2008 tentang Pelayaran
7.	Perusahaan Pengelola Pelabuhan (Pelindo)	- Pengelolaan operasional dermaga, terminal, logistik - Penyediaan jasa kepelabuhanan	Fasilitas pelabuhan	PP No. 61/2009 tentang Kepelabuhanan
8.	Kejaksaan	- Penuntutan tindak pidana - Koordinasi penyidikan dengan penyidik di pelabuhan	Penegakan hukum seluruh sektor	UU No. 11/2021 tentang Kejaksaan
9.	Perusahaan Bongkar Muat	- Pemuatan dan pembongkaran barang - Kerja sama dengan pelabuhan dan operator logistik	Dermaga bongkar muat	Permenhub No. 60/2014 & UU No. 17/2008

No.	Badan atau Lembaga	Wewenang	Ruang Lingkup	Dasar Hukum
10.	Karantina (Pertanian/Ikan)	- Pemeriksaan dan sertifikasi kesehatan hewan, tumbuhan, ikan - Penahanan muatan yang terindikasi	Muatan barang biologis	UU No. 21/2019 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan
11.	Indonesia National Single Window (INSW)	Penanganan dokumen kepabeanaan, dokumen kekarantinaaan, dokumen perizinan, dokumen kepelabuhanan/kebandarudaraan, dan dokumen lain, yang terkait dengan ekspor dan/atau impor secara elektronik	Sistem Integrasi Nasional sebagai unit organisasi di dalam kementerian keuangan	Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2018
12.	TNI AL	- Pertahanan laut dan pengamanan wilayah NKRI - Penegakan hukum di laut yang bersifat strategis	Zona pertahanan laut nasional	UU No. 34/2004 tentang TNI

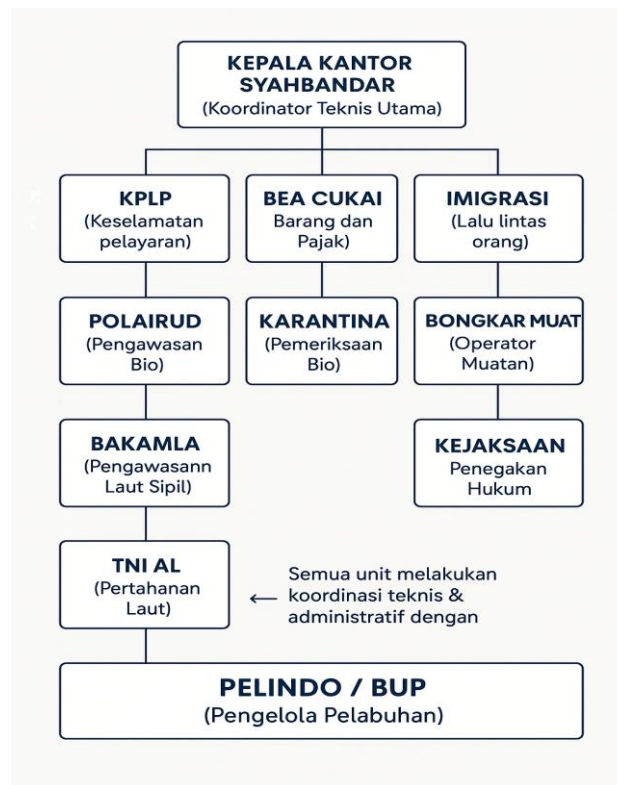
Beberapa instansi di atas memiliki kewenangan yang didominasi oleh penegakan hukum, namun pada kewenangan yang dimiliki setiap lembaga atau badan justru saling bersinggungan. Untuk dapat dilakukan analisis lebih lanjut perihal efektivitas kewenangan yang dimiliki setiap badan dan lembaga di pelabuhan, perlu ditelaah terlebih dahulu perihal koordinasi antar lembaga dalam pelaksanaan kegiatan kepelabuhan. Berikut pola koordinasi antar lembaga atau badan yang ada di pelabuhan:

Tabel 3. Pola Koordinasi Antar Lembaga atau Badan yang Ada di Pelabuhan

No.	Badan atau Lembaga	Fungsi Utama	Dasar Hukum	Bentuk Koordinasi
1.	Bea Cukai (DJBC)	Pemeriksaan dan pengawasan barang impor/ekspor	UU No. 17/2006 tentang Kepabeanaan	- Dengan Imigrasi, Syahbandar, Karantina untuk pemeriksaan dokumen dan muatan - Dengan KPLP dan Bakamla untuk dugaan penyelundupan
2.	Imigrasi	Pemeriksaan dan pengawasan orang (awak kapal dan penumpang)	UU No. 6/2011 tentang Keimigrasian	- Dengan Bea Cukai, Syahbandar, TNI AL jika ada pelintas ilegal - Dengan Pelindo untuk <i>entry-exit check point</i>
3.	Bakamla	Keamanan dan penegakan hukum laut	UU No. 32/2014 tentang Kelautan	- Dengan TNI AL, Polairud dan KPLP untuk patroli bersama - Dengan Bea Cukai untuk pengawasan perairan niaga
4.	Syahbandar	Keselamatan pelayaran, administrasi kapal	UU No. 17/2008 tentang Pelayaran	- Koordinasi utama seluruh kegiatan kapal sandar - Izin keluar-masuk kapal - Dengan KPLP untuk inspeksi keselamatan

No.	Badan atau Lembaga	Fungsi Utama	Dasar Hukum	Bentuk Koordinasi
5.	Polairud (Polri)	Penegakan hukum di perairan (kriminalitas laut, pengamanan)	UU No. 2/2002 tentang Kepolisian	- Dengan TNI AL, Bakamla untuk pengamanan laut - Dengan Kejaksaan untuk tindak pidana umum di perairan
6.	Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)	Penjagaan laut dan pantai, SAR, inspeksi keselamatan kapal	UU No. 17/2008 tentang Pelayaran	- Patroli bersama Bakamla, Polairud - Pendampingan Syahbandar dalam pemeriksaan kapal
7.	Perusahaan Pengelola Pelabuhan (Pelindo)	Penyedia jasa pelabuhan (terminal, dermaga, layanan kapal)	PP No. 61/2009 tentang Kepelabuhanan	- Koordinasi teknis dengan Syahbandar, Imigrasi, Bea Cukai - Penjadwalan kapal, muatan, logistik
8.	Kejaksaan	Penuntutan dan tindak lanjut pelanggaran hukum	UU No. 11/2021 tentang Kejaksaan	- Dengan Polairud, Imigrasi, Bea Cukai untuk tindak pidana - Koordinasi jika ada penyidikan pelanggaran pelabuhan
9.	Perusahaan Bongkar Muat	Operasional pemuatan dan pembongkaran barang	UU No. 17/2008 & Peraturan Menteri Perhubungan No. 60/2014	- Koordinasi dengan Pelindo dan Syahbandar untuk selot waktu bongkar - Dengan Karantina dan Bea Cukai untuk dokumen barang
10.	Karantina (Pertanian & Ikan)	Pemeriksaan barang biologis, tumbuhan, hewan, perikanan	UU No. 21/2019 tentang Karantina Hewan, Ikan, Tumbuhan	- Koordinasi dengan Bea Cukai, Bongkar Muat, dan Syahbandar - Pemeriksaan muatan sebelum distribusi
11.	TNI AL	Pertahanan dan keamanan wilayah laut	UU No. 34/2004 tentang TNI	- Patroli bersama Bakamla & Polairud - Operasi pengamanan laut nasional & respons pelanggaran kedaulatan - Dengan Syahbandar untuk inspeksi pelayaran nasional

Berdasarkan tabel di atas apabila digambarkan dalam sebuah diagram ringkas sebagai berikut:

Bagan 1. Pola Koordinasi Antar Lembaga atau Badan yang Ada di Pelabuhan

Berdasarkan pada kewenangan setiap instansi dan pola koordinasi antar instansi yang ada dalam kegiatan kepelabuhanan dapat dianalisis bahwa pelaksanaan kegiatan kepelabuhanan di Indonesia sangat memperhatikan setiap lembaga memiliki kewenangan dan ruang lingkup masing-masing. Banyaknya pemangku kepentingan dengan kewenangan dan pola koordinasi yang telah diuraikan di atas menggambarkan bahwa Indonesia cukup memperhatikan setiap proses dalam kegiatan kepelabuhanan. Sehingga perlu diketahui juga potensi yang dapat terjadi apabila banyaknya birokrasi dalam prosedural dapat berpotensi adanya ketidakefektifan, inefisiensi operasional, dan rentan adanya konflik kewenangan atau tumpang tindih kewenangan.

Dalam uraian tabel di atas dapat kita kategorikan dalam 3 hal yaitu pengawasan, keamanan, dan penegakan hukum. Pada 3 hal tersebut berpotensi adanya pelaksanaan yang kurang optimal seperti:

- TNI AL, Polairud, dan Bakamla;
- Dapat berpotensi adanya tumpang tindih kewenangan karena sama-sama menjalankan patroli dan pengamanan laut;
- Bea cukai dan karantina;
- Dapat berpotensi adanya inefisiensi karena sama-sama memeriksa muatan, tetapi dengan dasar dan prosedur berbeda;
- Syahbandar dan KPLP; dan
- Dapat berpotensi adanya inefisiensi dan tumpang tindih wewenang karena sama-sama terkait keselamatan pelayaran dan inspeksi kapal.

Selain adanya kewenangan dan tugas yang saling bersinggungan di atas, pada segi prosedural untuk satu kapal yang bersandar setidaknya harus melalui:

- a. Izin Syahbandar;
- b. Pemeriksaan Imigrasi (jika kru asing);
- c. Pemeriksaan Bea Cukai (barang masuk/keluar);
- d. Karantina (jika ada muatan tumbuhan/hewan);
- e. Koordinasi dengan operator pelabuhan;
- f. Belum termasuk jika ada penanganan pengamanan oleh Bakamla, KPLP, atau Polairud.

Seperti yang sudah diuraikan pada bagian sebelumnya bahwa panjangnya birokrasi dapat menyebabkan waktu tunggu yang cukup panjang, sehingga dampaknya bisa mengurangi efisiensi logistik nasional.

Langkah baik pemerintah dalam melibatkan setiap *stakeholder* yang ada dalam pelabuhan untuk menjaga stabilitas kondisi pelabuhan cukup bagus. Namun untuk meningkatkan daya saing dan mengoptimalkan kegiatan kepelabuhanan perlu memiliki kemampuan yang adaptif dalam menyelesaikan problematika di atas. Dasar hukum sebagai akar utama pelaksanaan kegiatan kepelabuhanan juga perlu menjadi sorotan utama. Sehingga ketika melihat adanya potensi tumpang tindih kewenangan maka kesadaran akan regulasi yang ada perlu menjadi pokok utama perubahan.

Lebih jauh, berdasarkan potensi kelemahan kegiatan kepelabuhanan pada aspek yuridis terdapat pada koordinasi yang bersifat sektoral atau koordinasi terfragmentasi yaitu masing-masing instansi menjalankan tugas dan fungsi berdasarkan undang-undang sektoral yang berbeda. Sehingga dapat menimbulkan setiap instansi merasa memiliki “domain kewenangan” tersendiri sehingga minim kolaborasi teknis dan interoperabilitas sistem. Selain itu juga “ego sektoral” akan menjadi hambatan dan tantangan terus menerus dalam pelaksanaan kegiatan kepelabuhanan. Maka meskipun keterlibatan setiap pemangku kepentingan dalam upaya optimalisasi kegiatan kepelabuhanan telah diatur masing-masing sesuai dengan ruang lingkupnya tanpa ada diskriminasi juga perlu adanya regulasi yang menaungi perihal koordinasi yang kompleks tersebut. tanggung jawab pemerintah dalam hal ini sangat dibutuhkan sebagai langkah strategis peningkatan kualitas kegiatan kepelabuhanan yang mampu bersaing dengan negara-negara lainnya.

Salah satu contoh yang terdapat pada aspek keamanan yaitu Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 13 Tahun 2022 tentang penyelenggaraan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Peraturan tersebut merupakan upaya pemerintah dalam optimalisasi pelaksanaan keamanan disektor pelabuhan, namun secara garis besar konsep koordinasinya masih bersifat *multy agency single function/ multy agency single task*.¹⁷ Kebutuhan nyata untuk memiliki sistem penegakan hukum yang dapat menaungi secara menyeluruh meliputi fungsi-fungsi penegakan hukum, keamanan dan keselamatan laut, yang di dalamnya terdiri dari aspek-

¹⁷ Andi Muhammad Ridha, Mohammad Heri, and Bayu Tri Setiaji, “Urgensi Penyatuan Lembaga Penegak Hukum Di Laut Indonesia,” *Legalitas: Jurnal Hukum* 16, No. 1 (2024): p. 1.

aspek pelayanan seperti pelayanan sistem informasi peringatan dini, penegakan hukum di laut, bea cukai, keamanan dan keselamatan pelayaran, pengendalian sumber daya alam hayati dan non hayati, serta pertahanan negara. Akibat dari adanya *multi agency single task* berupa *overlapping* wewenang dan ego sektoral menjadi dasar bahwa penting adanya peraturan penegakan hukum secara terintegrasi.¹⁸

Sebagai salah satu penyelesaian masalah dalam hal tata kelola kegiatan kepelabuhan, beberapa negara telah menerapkan penegakan hukum yang terintegrasi dalam kegiatan kepelabuhan dengan berbagai model yang beragam sesuai dengan karakteristik pelabuhan negaranya. Penegakan hukum terintegrasi sendiri pada dasarnya merupakan model penegakan hukum yang dapat digunakan dalam berbagai aspek. Di Indonesia sendiri terdapat penegakan hukum terintegrasi yang terdapat pada pemilu yaitu sentra Gakkumdu yang secara konsep merupakan contoh penegakan hukum terintegrasi, berikut konsep Gakkumdu:

- a. Sentra penegakkan hukum terpadu (Gakkumdu) merupakan pusat penegakkan hukum tindak pidana pemilihan;
- b. Lembaga di dalamnya:
 - 1) Bawaslu;
 - 2) Kepolisian;
 - 3) Kejaksaan;
- c. Memiliki pola koordinasi sendiri:
 - 1) Penasihat: terdiri dari ketua Bawaslu, kepala kepolisian republik Indonesia, dan jaksa agung;
 - 2) Pembina: terdiri dari anggota Bawaslu, kepala badan reserse kriminal kepolisian, dan jaksa agung muda tindak pidana umum;
 - 3) Koordinator: terdiri dari koordinator divisi penanganan pelanggaran Bawaslu sebagai ketua koordinator, direktur tindak pidana umum badan reserse kriminal kepolisian, dan direktur tindak pidana terhadap keamanan negara ketertiban umum dan tindak pidana umum lainnya;
- d. Ketentuan mengenai sentra Gakkumdu diatur pada Peraturan Bawaslu No. 3 Tahun 2023 dan Peraturan Bersama sentra Gakkumdu.

Berdasarkan konsep penegakan hukum terintegrasi yang dituangkan dalam bentuk Sentra Gakkumdu merupakan wujud upaya optimalisasi pelaksanaan penegakan hukum pada sektor pemilihan di Indonesia, banyaknya lembaga penegak hukum di Indonesia khususnya pada tindak pidana dapat menimbulkan potensi buruk dalam aktualisasinya. Sehingga adanya sentra Gakkumdu sebagai bentuk penegakan hukum terintegrasi dapat menjadi contoh nyata dalam mewujudkan efektivitas penegakan hukum yang ada.

¹⁸ Eka Martiana Wulansari, "Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks," *Jurnal RechtsVinding Online* (2014), <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85025834183&partnerID=40&md5=84a6211723ab734721e05760926ef180>.

Lebih jauh, model penegakan hukum terintegrasi sentra Gakkumdu mengedepankan konsep kolaborasi dan integrasi yang secara tidak langsung mencegah adanya tumpang tindih wewenang dalam menegakkan hukum pada sektor pemilu khususnya pada tindak pidana. Dalam kebijakan hukumnya, sentra Gakkumdu memperhatikan bahwa setiap pemangku kepentingan mendapat ruang lingkup wewenang yang sesuai dengan kelembagaannya, namun juga terdapat lembaga sebagai koordinator secara tidak langsung yang menduduki struktural penting dalam pelaksanaan sentra Gakkumdu yaitu Bawaslu. Sehingga pelaksanaan sentra Gakkumdu terhindar dari adanya “domain kewenangan” setiap lembaga.

Konsep penegakan hukum terintegrasi pada aspek kepelabuhan secara luas beberapa negara telah menerapkan beberapa model yang berbeda-beda, berikut beberapa negara yang menggunakan model penegakan hukum terintegrasi:

Tabel 4. Model Penegakan Hukum Terintegrasi di Beberapa Negara

No.	Negara	Lembaga utama	Bentuk integrasi	Ciri khas	Dasar Hukum	Keterangan
1.	Amerika Serikat	- U.S. Coast Guard - U.S. Customs and Border Protection (CBP) - Port Authority Police	- Unified Command Structure (UCS) - Maritime Operational Threat Response (MOTR) - Area Maritime Security Committees (AMSCs)	- Penanganan bersama ancaman hukum laut - Koordinasi <i>real-time</i>	- Maritime Transportation Security Act (MTSA) 2002 - SAFE Port Act 2006	Integrasi hukum, keamanan, dan intelijen sangat kuat
2.	Singapura	- Maritime and Port Authority (MPA) - Singapore Police Coast Guard - ICA - Singapore Customs	- Maritime Security Task Force (MSTF) - One-Stop CIQ Clearance - Port Operations Control Centre (POCC)	<i>Smart surveillance</i> - Sistem <i>clearance</i> terpusat	- Maritime and Port Authority of Singapore (Assignment of Function) Notification 2018 - Maritime and Port Authority of Singapore (Prohibited Anchorage Area — Suspension) Regulations 2019	Semua data pelayaran dan keamanan terkoneksi digital
3.	Belanda	- Rotterdam Seaport Police - Dutch Customs	Haven Coördinatie Centrum (HCC)	- Inspeksi bersama antar lembaga - Digitalisasi laporan	<i>Wet havenstaat-controle</i>	Pelabuhan Rotterdam dijadikan model <i>good governance</i>

No.	Negara	Lembaga utama	Bentuk integrasi	Ciri khas	Dasar Hukum	Keterangan
		- Harbour Master - Environmental Agencies	Joint Inspection Teams (JITs)			pelabuhan Eropa
4.	Australia	- Australian Border Force (ABF) - Australian Federal Police (AFP) - Department of Agriculture - Port Authorities	- Maritime Border Command (gabungan militer-sipil) - National Ports Strategy	- Operasi bersama antar militer dan sipil - Berbasis deteksi dini	MTOFSA 2003 + regulasi, rekomendasi AFP	Penegakan hukum terintegrasi dengan pengawasan biosekuriti

Berdasarkan uraian pada tabel di atas dapat dianalisis lebih lanjut mengenai penerapan penegakan hukum terintegrasi setiap negara mulai dari Amerika yang menggunakan Maritime Operational Threat Response (MOTR) sebagai sebuah kerangka kerja terpadu yang dibuat oleh Presiden Amerika Serikat pada tahun 2006 sebagai respons terhadap ancaman di sektor maritim melalui koordinasi antar-lembaga federal, koordinasi antar lembaga termasuk *Coast Guard*, *Home-land security*, departemen luar negeri, dan pertahanan. Pada pelaksanaannya juga mengedepankan asas “*unity of effort*” yaitu tidak ada lembaga yang dominan, tapi semua terlibat secara kolektif. Namun terdapat lembaga sebagai protokol tetap dan pusat koordinasi nasional guna menyatukan respons terhadap ancaman yaitu Global MOTR Coordination Center (GMCC).¹⁹ Berdasarkan hal tersebut menggambarkan bahwa penegakan hukum terintegrasi kepelabuhan pada sektor keamanan Amerika Serikat sangat maju sebagaimana diuraikan dalam tabel di atas.

Adapun Singapura dengan kualitas tata kelola pelabuhan terbaik di ASEAN memiliki model penegakan hukum terintegrasi Maritime and Port Authority (MPA) yang mengutamakan integrasi dan kerja sama antar lembaga dengan mengadopsi pendekatan yang proaktif dan terkoordinasi dalam hal keamanan pelabuhan, dengan mengintegrasikan fungsi keamanan pelabuhan bersama bea cukai, imigrasi, dan layanan karantina. Tak lupa juga MPA terdapat koordinasi yang erat dengan Angkatan Laut Singapura dan Polisi Penjaga Pantai guna memantau pergerakan kapal dan mencegah potensi ancaman.²⁰ kedudukan MPA sendiri cukup kuat sebagai penerbit regulasi menetapkan standar operasi, dan mengelola lisensi serta pengawasan kegiatan kepelabuhan. Bahkan secara struktur tata kelola MPA telah

¹⁹ Lee Gorlin, “The Maritime Operational Threat Response Plan: A Model for Interagency Cooperation,” *US Homeland Security Affairs*, last modified 2023, accessed July 11, 2025, <https://www.hsaj.org/articles/22141>.

²⁰ Kevin Cullinane, Wei Yim Yap, and Jasmine S.L. Lam, “Chapter 13 The Port of Singapore and Its Governance Structure,” *Research in Transportation Economics* 17 (January 2006): 285–310, <https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0739885906170134>.

menggambarkan kolaborasi multi pihak termasuk privatisasi sektor terminal, efisiensi operasional, dan pengembangan kinerja jangka panjang pelabuhan.²¹

Belanda menerapkan Haven Coördinatie Centrum (HCC) sebagai sistem penegakan hukum terintegrasi yang mengatur perencanaan dan pendampingan keseluruhan lalu lintas kapal sepanjang hari.²² Secara fungsional HCC bertanggungjawab atas perencanaan kedatangan dan keberangkatan kapal serta memberikan izin masuk ke area pelabuhan. Hal tersebut dilakukan menggunakan 3 panel (*Very High Frequency*) VHF yang masing-masing memiliki tugas dan fungsi yaitu urusan lalu lintas, operasional, dan untuk pengumuman pengiriman saluran alternatif. Maka HCC sendiri merupakan konsep Koordinasi multi instansi dari penggabungan kepolisian maritim, bea cukai, dan penjaga pantai.²³ Sehingga model penegakan hukum terintegrasi yang digunakan oleh Belanda berada pada satu titik pusat yaitu HCC sendiri.

Lebih dekat secara geografis dengan Indonesia, yaitu Australia juga menerapkan penegakan hukum terintegrasi pada aspek pelabuhan dengan model Australian Border Force (ABF) - Australian Federal Police yang dibentuk pada tahun 2015 melalui penggabungan fungsi bea cukai dan kepatuhan imigrasi.²⁴ Secara garis besar tugas utama dari ABF sendiri adalah pengawasan dan penegakan hukum di perbatasan darat, laut, dan udara mencakup bandara dan pelabuhan internasional.²⁵ Penegakan hukum dilakukan di perbatasan meliputi deteksi barang ilegal melalui pemeriksaan langsung, sehingga sektor keamanan menjadi salah satu fokus model penegakan hukum terintegrasi ABF tersebut.²⁶ Sejak pembentukannya sendiri ABF telah menggantikan fungsi dari beberapa instansi yang ada sebelumnya dan menjadi wujud baru yang lebih modern dan berbasis intelijen.²⁷

Maka berdasarkan contoh dari sentra Gakkumdu dan 4 negara yang memiliki model penegakan hukum terintegrasi yang telah diuraikan di atas, dapat di analisa kebutuhan Indonesia terhadap penegakan hukum terintegrasi pada sektor pelabuhan membutuhkan sebuah sistem terpadu yang mengakomodasi semua *stakeholder* dengan keterlibatan yang

²¹ José I. Castillo-Manzano and Juan P. Asencio-Flores, "Competition Between New Port Governance Models on the Iberian Peninsula," *Transport Reviews* 32, No. 4 (2012): p. 519-537.

²² "Contact Havenmaster," *Port of Rotterdam*, accessed August 26, 2025, <https://www.portofrotterdam.com/nl/contact-havenmeester>.

²³ Andre van Beek, "Welkom Bij Havenbedrijf Rotterdam," *Nederlands Instituut Voor Navigatie*, last modified 2024, accessed August 30, 2025, https://www.navnin.nl/new/wp-content/uploads/2024/09/2024_06_19-HCC-Rotterdam-Presentatie-NIN.pdf.

²⁴ Tony Burke, "A Decade of Service: Celebrating 10 Years of the Australian Border Force," *Ministers for the Department of Home Affairs*, last modified 2025, accessed August 30, 2025, <https://minister.homeaffairs.gov.au/TonyBurke/Pages/celebrating-10-years-of-the-abf.aspx>.

²⁵ "Airports and Seaports," *Australian Border Force*, last modified 2024, accessed August 30, 2025, <https://www.abf.gov.au/about-us/what-we-do/border-protection/airports-and-seaports/>.

²⁶ "The Department of Home Affairs and the Australian Border Force – Operational Enforcement Arm," *BDO Australia*, last modified 2022, accessed August 30, 2025, <https://www.bdo.com.au/en-au/insights/migration-services/dept-home-affairs-abf-operational-enforcement-arm>.

²⁷ Peter Dutton, "A New Era in Border Protection," *Ministers for the Department of Home Affairs*, last modified 2015, accessed August 30, 2025, <https://minister.homeaffairs.gov.au/peterdutton/Pages/2015/a-new-era-in-border-protection.aspx>.

selektif, serta butuhnya komando sebagai koordinator yang dapat melaksanakan kegiatan kepelabuhan. Tentunya tidak lagi menggunakan regulasi yang bersifat sektoral, sehingga sifat dari sebuah regulasi nantinya melalui pendekatan dan strategi terstruktur yang digunakan untuk memastikan keamanan, kepatuhan, dan keselamatan di dalam pelabuhan laut.

4. Kesimpulan

Kegiatan kepelabuhan di Indonesia memiliki beragam entitas di dalamnya, banyaknya entitas tersebut diatur dalam berbagai peraturan yang ada. Secara umum hal-hal yang berkenaan dengan kepelabuhan dan pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, dan diperbarui dengan UU No. 66 Tahun 2024. peraturan tersebut hanya mengatur secara umum, perihal tugas dan kewenangan setiap lembaga memiliki aturan masing-masing sesuai dengan ruang lingkup badan tersebut. Potensi Indonesia sebagai negara maritim dapat terhambat dalam optimalisasi kegiatan kepelabuhan, fungsi umum pelabuhan sendiri belum terlaksana dengan baik apabila melihat pelaksanaan kegiatan kepelabuhan masih bersifat sektoral sesuai masing-masing lembaga. Kebutuhan nyata terhadap kegiatan kepelabuhan terdapat pada penegakan hukumnya, penegakan hukum yang terintegrasi menjadi salah satu jalan keluar permasalahan pelaksanaan kegiatan kepelabuhan yang bersifat sektoral. Berkaca dari beberapa negara dengan penegakan hukum pada kegiatan kepelabuhan yang baik menggunakan model penegakan hukum terintegrasi. Model penegakan hukum terintegrasi di setiap negara memiliki jenis dan karakteristik yang berbeda tergantung dari entitas yang ada dalam kegiatan kepelabuhan serta tergantung pada kondisi dan kebutuhan suatu negara. Model penegakan hukum yang telah di implementasikan oleh Indonesia pada aspek pemilihan umum dapat menjadi salah satu referensi yang baik untuk penegakan hukum terintegrasi pada sektor pelabuhan. Dengan tantangannya tersendiri, Indonesia dapat membuat regulasi penegakan hukum terintegrasi pada sektor pelabuhan dengan mengedepankan konsep kolaboratif dan terintegrasi yang memiliki badan tertinggi sebagai komando pelaksanaan kegiatan kepelabuhan.

Daftar Pustaka

- Beek, Andre van. "Welkom Bij Havenbedrijf Rotterdam." *Nederlands Instituut Voor Navigatie*. Last modified 2024. Accessed August 30, 2025. https://www.navnin.nl/new/wp-content/uploads/2024/09/2024_06_19-HCC-Rotterdam-Presentatie-NIN.pdf.
- Burke, Tony. "A Decade of Service: Celebrating 10 Years of the Australian Border Force." *Ministers for the Department of Home Affairs*. Last modified 2025. Accessed August 30, 2025. <https://minister.homeaffairs.gov.au/TonyBurke/Pages/celebrating-10-years-of-the-abf.aspx>.
- Castillo-Manzano, José I., and Juan P. Asencio-Flores. "Competition Between New Port Governance Models on the Iberian Peninsula." *Transport Reviews* 32, No. 4 (2012): 519–537.

- Cullinane, Kevin, Wei Yim Yap, and Jasmine S.L. Lam. "Chapter 13 The Port of Singapore and Its Governance Structure." *Research in Transportation Economics* 17 (January 2006): 285–310. <https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0739885906170134>.
- Dewa, Punta. "4 Negara Di Asia Tenggara Yang Memiliki Pelabuhan Transit Teramai Dan Tersibuk." *INews.Id*. Last modified 2023. Accessed July 8, 2025. <https://www.inews.id/news/internasional/4-negara-di-asia-tenggara-yang-memiliki-pelabuhan-transit-teramai-dan-tersibuk>.
- Dutton, Peter. "A New Era in Border Protection." *Ministers for the Department of Home Affairs*. Last modified 2015. Accessed August 30, 2025. <https://minister.homeaffairs.gov.au/peterdutton/Pages/2015/a-new-era-in-border-protection.aspx>.
- Eka Martiana Wulansari. "Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks." *Jurnal RechtsVinding Online* (2014). <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85025834183&partnerID=40&md5=84a6211723ab734721e05760926ef180>.
- Gorlin, Lee. "The Maritime Operational Threat Response Plan: A Model for Interagency Cooperation." *US Homeland Security Affairs*. Last modified 2023. Accessed July 11, 2025. <https://www.hsaj.org/articles/22141>.
- Humphreys, Richard Martin. "Why Ports Matter for the Global Economy." *World Bank*. Last modified 2023. Accessed July 2, 2025. <https://blogs.worldbank.org/en/transport/why-ports-matter-global-economy>.
- Ilham, Taufik. "Prosedur Ekspor Dan Impor Indonesia Masih Kalah Dibandingkan Singapura Dan Hongkong." *HaluanRiau.Co*. Last modified 2021. Accessed July 11, 2025. <https://riau.harianhaluan.com/bisnis/pr-11731766/prosedur-ekspor-dan-impor-indonesia-masih-kalah-dibanding-singapura-dan-hongkong>.
- Kurniati, Dian, ed. "Dwelling Time Tercatat Rata-Rata 2.6 Hari Pada Maret 2025." *DDTCNews*. Last modified 2025. Accessed July 11, 2025. <https://news.ddtc.co.id/berita/nasional/1810353/dwelling-time-tercatat-rata-rata-26-hari-pada-maret-2025>.
- Lasse, D. A. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2014.
- Nonet, Philippe, and Philip Selznick. *Law and Society in Transition: Toward Responsive Law*. London: Routledge, 2017. <https://www.taylorfrancis.com/books/9781351509596>.
- Notteboom, Theo, Athanasios Pallis, and Jean-Paul Rodrigue. "Ports and Economic Development." In *Port Economics, Management and Policy*, 482–495. London: Routledge, 2021. <https://www.taylorfrancis.com/books/9780429318184/chapters/10.4324/9780429318184-44>.
- Pribadi, Indra Arief. "Ekonom: Pelaku Pungli Di Pelabuhan Harus Dihukum Berat." Edited by Risbiani Fardaniah. *Antaranews.Com*. Last modified 2021. Accessed July 5, 2025. <https://www.antaranews.com/berita/2207042/ekonom-pelaku-pungli-di-pelabuhan-harus-dihukum-berat>.

- Purba, Sri Rejeki Asih. "Tata Kelola Pelabuhan Dalam Implementasi ISPS Code Pada Aspek Keamanan Pengusahaan Pelabuhan Di Kepulauan Riau." Universitas Maritim Raja Ali Haji, 2025.
- Rahma, Athika. "Fantastis, Nilai Pungli Di Pelabuhan Tanjung Intan Capai Rp 7 Miliar per Bulan." *Liputan6.Com*. Last modified 2021. Accessed August 27, 2025. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4589142/fantastis-nilai-pungli-di-pelabuhan-tanjung-intan-capai-rp-7-miliar-per-bulan>.
- Rainer, Pierre. "Negara ASEAN Dengan Jumlah Pelabuhan Internasional Terbanyak." *Good News from Indonesia*. Last modified 2023. Accessed July 8, 2025. <https://data.goodstats.id/statistic/negara-asean-dengan-jumlah-pelabuhan-internasional-terbanyak-TtB17>.
- Ridha, Andi Muhammad, Mohammad Heri, and Bayu Tri Setiaji. "Urgensi Penyatuan Lembaga Penegak Hukum Di Laut Indonesia." *Legalitas: Jurnal Hukum* 16, No. 1 (2024): 1.
- Strategi Nasional Pencegahan Korupsi. "Lagi, Aksi Pelabuhan Sumbang Peningkatan Pendapatan Negara." Last modified 2024. Accessed July 2, 2025. <https://stranaspk.id/publikasi/berita/lagi-aksi-pelabuhan-sumbang-peningkatan-pendapatan-negara>.
- Supriyanto, Benny Eko. "PNBP Dari Sektor Maritim Untuk Peningkatan Penerimaan Negara." *KPPN Watampone*. Last modified 2024. Accessed July 2, 2025. <https://djpb.kemenkeu.go.id/kppn/watampone/id/data-publikasi/artikel/3695-pnbp-dari-sektor-maritim-untuk-peningkatan-penerimaan-negara.html>.
- "Airports and Seaports." *Australian Border Force*. Last modified 2024. Accessed August 30, 2025. <https://www.abf.gov.au/about-us/what-we-do/border-protection/airports-and-seaports/>.
- "Apa Masalah Di Balik Tertahannya Ribuan Kontainer Di Sejumlah Pelabuhan Indonesia." *BBC Indonesia*. Last modified 2024. Accessed July 5, 2025. <https://www.bbc.com/indonesia/articles/cd117nv8dg0o>.
- "Contact Havenmaster." *Port of Rotterdam*. Accessed August 26, 2025. <https://www.portofrotterdam.com/nl/contact-havenmeester>.
- "Empat Puluh Persen Jalur Perdagangan Dunia Melewati Indonesia." *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*. Last modified 2018. Accessed July 1, 2025. <https://dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia>.
- "The Business Case: Why Tackle Corruption in Ports." *Maritime Anti-Corruption Network (MACN)*. Last modified 2020. Accessed July 5, 2025. <https://macn.dk/wp-content/uploads/2020/11/MACN-The-Business-Case-Why-tackle-Corruption-in-Ports-1.pdf>.
- "The Department of Home Affairs and the Australian Border Force – Operational Enforcement Arm." *BDO Australia*. Last modified 2022. Accessed August 30, 2025. <https://www.bdo.com.au/en-au/insights/migration-services/dept-home-affairs-abf-operational-enforcement-arm>.