JUMAHA
FAKULTAS HUKUM UNMAS DENPASAR

Vol. 06 No. 02 Bulan OktoberTahun 2026
e-ISSN: 2808-6864
Open Acces at: https: https://e-journal.unmas.ac.id
DOI:
https://doihttps://doi.org/10.36733/jhm.v6i2,

Efektivitas Penegakan Hukum Terkait Fungsi Polisi Perairan dalam Penanganan Kecelakaan Anak Buah Kapal di Tanjung Benoa

I Gede Mahaputra Laksana[1], A.A. Ketut Sudiana[2]

[1]Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, E-mail: Gedemahaputra257@gmail.com
[2]Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, E-mail: agungsudiana63@unmas.ac.id

Info Artikel

Effectiveness of Law Enforcement Related to the Role of the Water Police in Handling Crew Accidents at Tanjung Benoa

Keywords :
Law Enforcement, Water Police, Crew Member Accidents, Legal Protection, Tanjung Benoa.

Abstract

This study aims to analyze the effectiveness of law enforcement related to the function of the Water and Air Police in handling ship crew member accidents in the Tanjung Benoa waters and to identify the factors that hinder its implementation. The research method used is a socio-juridical approach by combining normative legal analysis of laws and regulations with empirical field research. Primary data were obtained through interviews with Water Police personnel, ship crew members, and officials from the Harbor Master Office in the Benoa Port area. Secondary data were obtained through literature studies on laws and regulations as well as legal literature related to the functions of the Water and Air Police. Data analysis was conducted qualitatively using a descriptive-analytical technique. The results show that, normatively, the authority of the Water Police in handling ship crew member accidents has been clearly regulated and implemented through routine patrols, vessel document inspections, and coordination with related institutions. The effectiveness of law enforcement has not yet been optimal due to several obstacles, including limited facilities and infrastructure, insufficient personnel, low legal awareness among vessel owners, and the weak bargaining position of ship crew members in maritime employment.

Abstrak

Efektivitas Penegakan Hukum Terkait Fungsi Polisi Perairan dalam Penanganan Kecelakaan Anak Buah Kapal di Tanjung Benoa

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas penegakan hukum terkait fungsi Polairud dalam penanganan kecelakaan ABK di wilayah Tanjung Benoa serta mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi penghambat dalam pelaksanaannya. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis sosiologis dengan memadukan kajian normatif terhadap peraturan perundang-undangan dan kajian empiris di lapangan. Data primer diperoleh melalui wawancara dengan personel Polair, ABK, serta pihak Syahbandar di kawasan Pelabuhan Benoa. Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan dan literatur hukum yang berkaitan dengan fungsi Kepolisian

Kata kunci: ***Penegakan Hukum, Polair, Kecelakaan ABK, Perlindungan Hukum, Tanjung Benoa***		Perairan dan Udara. Analisis data dilakukan secara kualitatif dengan teknik deskriptif analitis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara normatif kewenangan Polair dalam penanganan kecelakaan ABK telah diatur secara jelas dan telah dilaksanakan melalui patroli rutin, pemeriksaan dokumen kapal, serta koordinasi dengan instansi terkait. Efektivitas penegakan hukum tersebut belum berjalan secara optimal karena masih terdapat beberapa hambatan, antara lain keterbatasan sarana dan prasarana, jumlah personel yang terbatas, rendahnya kesadaran hukum pemilik kapal, serta lemahnya posisi tawar ABK dalam hubungan kerja di sektor pelayaran.

I. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri lebih dari 17.000 pulau dengan garis pantai sepanjang 81.000 km. Kondisi geografis ini menempatkan laut sebagai jalur transportasi utama, media perdagangan, serta sumber penghidupan bagi masyarakat pesisir. Selain potensi ekonomi, posisi strategis laut Indonesia juga menjadikannya rawan terhadap berbagai persoalan, mulai dari kejahatan lintas negara, pencurian ikan, hingga kecelakaan pelayaran. Oleh sebab itu, keberadaan aparat penegak hukum laut menjadi faktor penting dalam menjaga keamanan dan keselamatan maritim. Kepolisian Perairan (Polair) memiliki fungsi khusus dalam menjalankan peran ini, baik dalam hal patroli, penindakan, maupun pengawasan aktivitas pelayaran. Hal ini menegaskan bahwa laut tidak hanya dipandang sebagai sumber daya ekonomi, tetapi juga sebagai ruang hukum yang perlu dikelola dengan efektif.

Sebagai ruang aktivitas yang kompleks, perairan laut memerlukan pengawasan dan pengelolaan yang baik agar tetap aman, tertib, dan terlindungi dari berbagai pelanggaran hukum. Dalam konteks ini, Kepolisian Perairan dan Udara (Polairud), khususnya satuan Polair, memiliki fungsi utama menjaga keamanan dan ketertiban di wilayah perairan.[1] Polair bertugas melakukan patroli rutin, penegakan hukum terhadap pelanggaran di laut, serta memberikan perlindungan terhadap kegiatan pelayaran dan perikanan. Fungsi Polair tidak hanya bersifat represif atau penindakan terhadap pelaku pelanggaran, tetapi juga preventif melalui sosialisasi, sambang nelayan, dan pengawasan terhadap kapal yang beroperasi agar mematuhi ketentuan keselamatan pelayaran. Dengan adanya peran Polair, diharapkan aktivitas transportasi laut, penangkapan ikan, dan pengangkutan barang maupun orang dapat berjalan secara aman, tertib, dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.[2]

Indonesia menegaskan kewajiban pengelolaan dan keselamatan pelayaran melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Fokus penelitian ini merujuk pada Pasal 40 ayat (1) yang menegaskan bahwa keselamatan dan keamanan

[1] Republik Indonesia. (2002). Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2.

[2] Pratama, A. (2020). Pendekatan Preventif Polairud dalam Menjaga Keamanan Laut: Studi Kasus di Karawang. Jurnal Ilmu Kepolisian, 12(3), hlm. 211–224.

pelayaran merupakan tanggung jawab bersama penyelenggara pelayaran, serta Pasal 137 yang mengatur bahwa setiap kecelakaan kapal wajib dilakukan penanganan dan penyelidikan guna mengetahui penyebab serta pihak yang bertanggung jawab. Ketentuan tersebut secara langsung berkaitan dengan perlindungan Anak Buah Kapal (ABK) sebagai pihak yang paling rentan dalam peristiwa kecelakaan di atas kapal. Implementasi pasal pasal tersebut dalam praktik penegakan hukum oleh Polair di lapangan sering menghadapi kendala berupa lemahnya pengawasan, keterbatasan sarana pendukung, serta rendahnya kepatuhan dari pemilik dan operator kapal, sehingga berdampak pada efektivitas penanganan kecelakaan ABK di wilayah perairan Tanjung Benoa.

Fenomena kecelakaan laut di Indonesia masih sering terjadi, bahkan di daerah yang ramai aktivitas pariwisatanya seperti Bali. Pada Februari 2024, Basarnas Denpasar melaporkan peristiwa tragis tenggelamnya seorang ABK di kawasan wisata Tanjung Benoa. Korban yang bertugas di kapal wisata dilaporkan hilang saat bekerja, dan setelah pencarian intensif, tim SAR menemukan korban dalam kondisi meninggal dunia di perairan setempat. Tragedi ini menunjukkan adanya celah dalam aspek keselamatan kerja di laut, mengingat Tanjung Benoa merupakan destinasi wisata bahari yang seharusnya dikelola secara profesional.[3] Kasus tersebut memperlihatkan bahwa meskipun regulasi sudah tersedia, pelaksanaannya masih belum mampu mencegah terjadinya kecelakaan fatal. Fenomena ini menegaskan pentingnya fungsi Polair dalam mengawasi kapal wisata agar standar keselamatan dijalankan dengan benar. Kecelakaan laut yang menimbulkan korban jiwa seringkali menimbulkan pertanyaan tentang efektivitas aparat dalam melaksanakan fungsi pengawasan. Polair, sebagai bagian dari Kepolisian Negara Republik Indonesia, memiliki kewenangan dalam melakukan patroli, pemeriksaan kapal, serta penindakan terhadap pelanggaran hukum laut. Namun, keterbatasan sarana operasional seperti kapal patroli, teknologi komunikasi, serta jumlah personel seringkali membuat fungsi tersebut tidak optimal. Kondisi ini diperburuk dengan luasnya wilayah pengawasan yang menjadi tanggung jawab Polair, sehingga rawan terjadi pelanggaran maupun kelalaian yang berujung pada kecelakaan.

Penelitian Cindya Rahayu menegaskan bahwa Polairud memiliki kewenangan menindak kapal yang tidak memenuhi persyaratan dokumen pelayaran, termasuk Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Tanpa adanya SPB, kapal tidak seharusnya beroperasi karena membahayakan keselamatan penumpang maupun ABK. Namun, masih banyak kasus kapal wisata maupun nelayan yang beroperasi tanpa kelengkapan dokumen yang sah. Situasi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi hukum dan praktik di lapangan, yang menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan laut.[4] Hasil penelitian Ubwarin tentang Polair Polda Maluku menunjukkan bahwa hambatan struktural, seperti keterbatasan sarana patroli dan koordinasi antar lembaga, menjadi faktor utama

[3] Basarnas Denpasar, 2024, "Tim SAR Temukan ABK yang Tenggelam di Tanjung Benoa", [Online], tersedia di: https://denpasar.basarnas.go.id/berita/tim-sar-temukan-abk-yang-tenggelam di-tanjung-benoa

[4] Cindya Rahayu, 2023, Peran Kepolisian Perairan dalam Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelayaran di Perairan Indonesia, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Warmadewa, Denpasar, hlm. 112.

lemahnya penegakan hukum laut. Situasi serupa juga dapat ditemukan di Bali, dimana Polair harus mengawasi wilayah laut yang luas dengan sarana terbatas. Dalam kasus Tanjung Benoa, hal ini bisa berkontribusi pada lemahnya pengawasan terhadap kapal wisata yang beroperasi setiap hari. Keterbatasan struktural inilah yang menjadi tantangan serius bagi Polair untuk melaksanakan mandat hukumnya secara optimal.[5]

Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa peran Polair dalam penegakan hukum laut memiliki urgensi yang tinggi, terutama dalam konteks keselamatan ABK. Kasus kecelakaan di Tanjung Benoa menjadi bukti bahwa fungsi Polair belum dijalankan secara optimal, baik dari sisi pencegahan maupun penindakan. Penelitian ini penting dilakukan untuk menganalisis secara empiris bagaimana fungsi Polair dilaksanakan, kendala apa saja yang dihadapi, dan sejauh mana perannya mampu melindungi ABK dalam kasus kecelakaan di laut. Dengan demikian, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi akademis dan rekomendasi praktis untuk memperkuat sistem penegakan hukum laut di Indonesia, khususnya di kawasan wisata bahari Bali.

II. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan yaitu metode penelitian hukum empiris dimana tidak hanya mengkaji hukum sebagai suatu gejala sosial, tetapi juga sebagai perilaku nyata dalam pelaksanaannya di masyarakat. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan perundang-undangan (statute approach), yaitu pendekatan dengan menelaah ketentuan hukum tertulis yang berkaitan dengan fungsi Polair dan Pendekatan Fakta (fact approach), digunakan untuk mengkaji kenyataan empiris mengenai pelaksanaan ketentuan hukum tersebut dalam praktik di lapangan.

III. PEMBAHASAN

A. Ketentuan yang Mengatur Fungsi Polisi Perairan dalam Penanganan Kecelakaan Anak Buah Kapal di Wilayah Tanjung Benoa

1. Ketentuan Penanganan Kecelakaan Anak Buah Kapal (ABK) oleh Polisi Perairan di Wilayah Tanjung Benoa

Penanganan kecelakaan Anak Buah Kapal (ABK) di wilayah hukum Tanjung Benoa merupakan salah satu bentuk pelaksanaan fungsi Kepolisian Perairan dan Udara (Polair) dalam menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban masyarakat di wilayah perairan. Penanganan kecelakaan ABK pada dasarnya tidak hanya dilakukan setelah kecelakaan terjadi, tetapi juga mencakup tindakan pencegahan melalui patroli dan pengawasan, pemberian pertolongan kepada korban, pengamanan lokasi kejadian, pemeriksaan terhadap peristiwa, koordinasi dengan instansi terkait, serta tindak lanjut apabila ditemukan adanya dugaan pelanggaran hukum. Pelaksanaan fungsi tersebut disesuaikan dengan kewenangan Polair serta kondisi dan karakteristik wilayah perairan Tanjung Benoa yang memiliki aktivitas pelayaran dan wisata bahari cukup tinggi.

[5] Ubwarin, Yuliani, 2018, Penegakan Hukum yang Dilakukan oleh Polair Polda Maluku, Tesis, Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, hlm. 87

Berdasarkan data laporan kejadian dan laporan gangguan yang tercatat di wilayah hukum Polair Tanjung Benoa, diperoleh data kecelakaan yang melibatkan Anak Buah Kapal (ABK) selama tahun 2023 sampai dengan 2025 sebagai berikut.

Tabel 1.
***Data Kecelakaan ABK di Wilayah Hukum Tanjung Benoa* Tahun 2023–2025**

No.	Tahun	Tanggal Kejadian	Nama Kapal	Jenis Kejadian	Korban	Keterangan
1	2023	21 Maret 2023	KM. Sumber Laut	ABK jatuh ke laut saat proses sandar	1 orang (MD)	Terjatuh saat pengikatan tali kapal
2	2023	14 Juli 2023	KM. Bintang Samudra	ABK terpeleset di dek kapal	1 orang (luka berat)	Dek licin akibat cuaca buruk
3	2024	09 Februari 2024	KM. Tunas Harapan	ABK tertimpa alat bongkar muat	1 orang (luka berat)	Kesalahan prosedur bongkar muat
4	2024	18 September 2024	KM. Laut Indah	ABK terjatuh saat perbaikan mesin	1 orang (luka ringan)	Tidak menggunakan alat pelindung
5	2025	12 Januari 2025	KM. Bahari Jaya	ABK jatuh ke laut saat cuaca buruk	1 orang (MD)	Gelombang tinggi dan kurang pengamanan

Sumber: Polair Tanjung Benoa, 2026

Data tersebut memperlihatkan bahwa kecelakaan ABK di wilayah Tanjung Benoa memiliki karakteristik yang beragam sehingga penanganannya membutuhkan tindakan yang disesuaikan dengan kondisi masing-masing kejadian. Hal ini sejalan dengan hasil wawancara dengan anggota Polair Pelabuhan Benoa pada Januari 2026 yang menjelaskan bahwa penanganan kecelakaan di wilayah perairan pada prinsipnya membutuhkan respons yang cepat dan koordinasi dengan pihak terkait. Informan menyampaikan bahwa

> *"Kalau ada kejadian, yang pertama dilakukan adalah menerima informasi, kemudian personel diarahkan ke lokasi untuk melihat kondisi korban dan situasi di lapangan."*

Keterangan tersebut menunjukkan bahwa penerimaan informasi dan respons awal menjadi bagian penting dalam pelaksanaan penanganan kecelakaan. Setelah laporan diterima, Polair melakukan verifikasi terhadap informasi kejadian untuk mengetahui lokasi, waktu kejadian, identitas korban, serta kondisi yang terjadi. Berdasarkan hasil wawancara, informasi mengenai kecelakaan dapat diperoleh dari pihak kapal maupun masyarakat yang mengetahui kejadian. Informan menjelaskan bahwa

> *"Informasi biasanya dari pihak kapal atau masyarakat, setelah itu kami cek lokasi dan kondisi kejadian untuk menentukan penanganannya."*

Tahap tersebut diperlukan agar tindakan yang dilakukan dapat disesuaikan dengan karakteristik kecelakaan dan kondisi korban. Dalam hal kecelakaan berupa 32 korban jatuh ke laut, tindakan penanganan diarahkan pada pencarian, pertolongan, dan evakuasi korban. Pelaksanaan pencarian dan pertolongan dapat dilakukan dengan melibatkan instansi lain apabila kondisi kejadian membutuhkan dukungan tambahan. Hal tersebut sebagaimana disampaikan informan bahwa

> *"Untuk kejadian di laut kami tidak bekerja sendiri, kalau membutuhkan pencarian atau pertolongan biasanya berkoordinasi dengan Basarnas dan pihak terkait lainnya."*

Selain penanganan setelah kecelakaan terjadi, Polair juga melaksanakan fungsi pencegahan melalui kegiatan patroli dan pengawasan terhadap aktivitas kapal di wilayah Tanjung Benoa. Berdasarkan hasil wawancara, kegiatan pengawasan dilakukan dengan menyesuaikan kondisi wilayah dan ketersediaan sarana yang dimiliki. Informan menyampaikan,

> *"Wilayah pengawasan di Tanjung Benoa cukup luas dan aktivitas kapal wisata sangat padat, sementara jumlah kapal patroli yang kami miliki masih terbatas. Hal ini tentu berpengaruh pada efektivitas pengawasan di lapangan. Informan menjelaskan, kemudian personel kami harus membagi tugas untuk banyak kegiatan, sehingga pengawasan tidak selalu bisa dilakukan setiap saat, terutama pada jam jam sibuk operasional kapal wisata."*

Dengan demikian, pelaksanaan kegiatan patroli dan pengawasan dilakukan dengan mempertimbangkan pembagian tugas dan kondisi operasional yang ada. Selain patroli, upaya pencegahan dilakukan melalui pemberian imbauan kepada operator kapal dan ABK mengenai keselamatan pelayaran. Informan menyatakan,

> *"Kami selalu mengingatkan operator kapal dan ABK bahwa keselamatan itu yang utama. Pencegahan jauh lebih baik daripada penindakan setelah terjadi kecelakaan."*

Berdasarkan keseluruhan uraian tersebut, ketentuan penanganan kecelakaan ABK oleh Polair di wilayah Tanjung Benoa dilaksanakan melalui rangkaian kegiatan yang meliputi penerimaan laporan, verifikasi informasi, respons dan pertolongan korban, evakuasi, pengamanan dan pemeriksaan kejadian, koordinasi dengan instansi terkait, serta tindak lanjut terhadap dugaan pelanggaran. Pelaksanaan fungsi tersebut juga disertai kegiatan preventif berupa patroli, pengawasan, dan pemberian imbauan keselamatan kepada operator kapal dan ABK. Hasil wawancara menunjukkan bahwa

pelaksanaan ketentuan tersebut berlangsung dalam kondisi empiris yang dipengaruhi oleh luas wilayah pengawasan, kepadatan aktivitas kapal wisata, ketersediaan sarana dan personel, serta tingkat kesadaran keselamatan dari operator kapal.

Dengan demikian, data kecelakaan tahun 2023–2025 dan hasil wawancara memberikan gambaran mengenai bagaimana ketentuan yang mengatur fungsi Polair dilaksanakan dalam penanganan kecelakaan ABK di wilayah Tanjung Benoa. Gambaran mengenai pelaksanaan tersebut selanjutnya menjadi dasar untuk menganalisis efektivitas penerapan ketentuan hukum yang mengatur fungsi Polair, khususnya dengan melihat kesesuaian antara ketentuan hukum, pelaksanaan di lapangan, serta kondisi yang memengaruhi pencapaian tujuan penanganan kecelakaan ABK.

2. Efektivitas Penegakan Hukum oleh Polisi Perairan dalam Penanganan Kecelakaan Anak Buah Kapal (ABK)

Efektivitas penegakan hukum oleh Kepolisian Perairan dan Udara (Polair) dalam penanganan kecelakaan Anak Buah Kapal (ABK) di wilayah Tanjung Benoa dalam penelitian ini dinilai berdasarkan kesesuaian antara ketentuan hukum, pelaksanaan kewenangan Polair di lapangan, serta hasil dari pelaksanaan penegakan hukum tersebut. Oleh karena itu, efektivitas tidak hanya dilihat dari tindakan Polair setelah kecelakaan terjadi, tetapi juga dari apakah setiap kejadian ditangani sesuai prosedur, apakah penyebab kecelakaan diperiksa, apakah terdapat penentuan mengenai ada atau tidaknya pelanggaran, serta apakah terdapat tindak lanjut hukum apabila ditemukan unsur pelanggaran.

Berdasarkan hasil penelitian di wilayah hukum Tanjung Benoa, penanganan kecelakaan ABK oleh Polair dilakukan melalui beberapa tahapan, yaitu penerimaan laporan, respons menuju lokasi kejadian, pengamanan TKP, pencarian dan pertolongan korban, evakuasi, pemeriksaan terhadap kapal dan pihak yang terlibat, pengumpulan keterangan, serta koordinasi dengan instansi terkait.

Berdasarkan hasil wawancara dengan anggota Polair Pelabuhan Benoa pada 15 Januari 2026, diketahui bahwa ketika menerima laporan kecelakaan, Polair segera melakukan tindakan ke lokasi kejadian. Informan menyampaikan:

> *"Pada saat menerima laporan kecelakaan, kami dari Polair langsung bergerak menuju lokasi untuk mengamankan TKP. Kami juga langsung berkoordinasi dengan Basarnas dan KSOP karena yang paling utama adalah keselamatan korban."*

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa dari aspek tindakan awal, Polair telah melaksanakan fungsi penanganan kecelakaan sesuai dengan mekanisme yang diterapkan. Respons menuju lokasi, pengamanan TKP, serta koordinasi dengan Basarnas dan KSOP menunjukkan bahwa penanganan tidak hanya berorientasi pada aspek penegakan hukum, tetapi juga pada perlindungan dan keselamatan korban. Dengan demikian, apabila efektivitas dinilai dari kesesuaian prosedur penanganan awal, maka pelaksanaan fungsi Polair dapat dikatakan telah berjalan. Hal ini didukung oleh

adanya tindakan nyata setelah laporan diterima dan adanya koordinasi dengan instansi yang memiliki fungsi terkait dalam penanganan kecelakaan di laut.

Penegakan hukum tidak berhenti pada tindakan awal. Setelah korban ditangani dan lokasi kejadian diamankan, diperlukan pemeriksaan untuk mengetahui penyebab kecelakaan serta menentukan apakah terdapat pelanggaran hukum. Berdasarkan hasil wawancara dengan anggota Polair Pelabuhan Benoa pada 22 Januari 2026, informan menjelaskan:

> *"Setelah penanganan awal selesai, kami melakukan pemeriksaan dokumen kapal dan alat keselamatan. Dari situ bisa dilihat apakah kapal sudah memenuhi standar atau ada kelalaian dari pihak operator."*

Keterangan tersebut menunjukkan bahwa Polair melakukan pemeriksaan terhadap dokumen kapal dan alat keselamatan sebagai bagian dari upaya memperoleh fakta mengenai kejadian. Pemeriksaan tersebut menjadi penting karena kecelakaan tidak dapat secara otomatis dikategorikan sebagai tindak pidana. Diperlukan pemeriksaan untuk mengetahui apakah kecelakaan disebabkan oleh faktor alam, faktor teknis, kesalahan manusia, atau terdapat kelalaian maupun pelanggaran yang dapat menimbulkan pertanggungjawaban hukum.

Berdasarkan hasil wawancara dengan anggota Polair Pelabuhan Benoa, diketahui bahwa tidak setiap kecelakaan secara otomatis berujung pada proses pidana. Informan menyampaikan:

> *"Tidak setiap kecelakaan langsung dikenakan pidana. Kami lihat dulu penyebabnya, apakah ada kelalaian atau pelanggaran. Kalau memang ada unsur pidana, baru prosesnya dilanjutkan sesuai ketentuan."*

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa Polair melakukan penilaian terhadap penyebab kecelakaan sebelum menentukan tindakan hukum. Hal ini menunjukkan bahwa penegakan hukum dilakukan berdasarkan fakta dan hasil pemeriksaan, bukan semata-mata karena telah terjadi kecelakaan.

Dari perspektif efektivitas penegakan hukum, tindakan tersebut dapat dinilai positif karena menunjukkan adanya proses untuk menentukan pertanggungjawaban hukum. Penjatuhan pidana tidak seharusnya dilakukan hanya karena adanya korban, tetapi harus didasarkan pada terpenuhinya unsur pelanggaran dan bukti yang mendukung. Oleh karena itu, ukuran efektivitas dalam konteks ini bukan banyaknya pihak yang dijatuhi hukuman, tetapi apakah setiap kejadian telah diperiksa secara benar dan apakah hasil pemeriksaan digunakan untuk menentukan langkah hukum yang sesuai.

Dengan demikian, terdapat tiga kemungkinan hasil penanganan. Pertama, apabila ditemukan unsur tindak pidana dan bukti yang cukup, maka proses dapat dilanjutkan sesuai dengan mekanisme hukum. Kedua, apabila tidak ditemukan unsur tindak pidana, maka tidak setiap kecelakaan harus dipaksakan menjadi perkara pidana. Ketiga, hasil pemeriksaan tetap dapat digunakan sebagai bahan evaluasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan serupa.

Penilaian efektivitas penegakan hukum juga perlu ditempatkan dalam konteks sistem keselamatan pelayaran. Hal ini karena pencegahan kecelakaan tidak hanya dilakukan oleh Polair, tetapi juga oleh instansi lain sesuai dengan kewenangannya.

Informasi yang disampaikan Kepala KSOP Kelas II Benoa pada 1 Januari 2026 menunjukkan bahwa KSOP mendorong operator kapal wisata untuk melakukan simulasi penanganan kecelakaan secara rutin sebagai bentuk kesiapsiagaan awak kapal. Pengawasan KSOP juga mencakup kondisi fisik kapal, dokumen, peralatan keselamatan, pengawakan, dan sertifikasi. Selain itu, apabila kapal belum memenuhi persyaratan kelaiklautan, Surat Persetujuan Berlayar tidak diterbitkan.

Informasi tersebut menunjukkan bahwa terdapat instrumen preventif dalam sistem keselamatan pelayaran. Namun, kewenangan tersebut harus dibedakan dari kewenangan Polair. KSOP berperan dalam pengawasan kelaiklautan kapal sesuai kewenangannya, sedangkan Polair berperan dalam fungsi kepolisian, termasuk penanganan kejadian, pemeriksaan awal, pengumpulan keterangan, dan penegakan hukum apabila ditemukan dugaan pelanggaran.

Dengan demikian, informasi mengenai KSOP digunakan dalam penelitian ini untuk memperlihatkan bahwa penegakan hukum terhadap kecelakaan ABK merupakan bagian dari sistem keselamatan pelayaran yang melibatkan beberapa lembaga. Hal tersebut tidak berarti bahwa seluruh kewenangan keselamatan pelayaran berada pada Polair.

Untuk menentukan apakah penegakan hukum oleh Polair telah efektif, pelaksanaan di lapangan perlu dibandingkan dengan tujuan yang hendak dicapai. Berdasarkan hasil penelitian, terdapat beberapa indikator yang dapat digunakan untuk menilai efektivitas tersebut.

Pertama, kesesuaian pelaksanaan dengan prosedur penanganan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Polair telah melaksanakan respons terhadap laporan, mendatangi lokasi, mengamankan TKP, melakukan koordinasi, membantu penanganan korban, serta melakukan pemeriksaan awal. Berdasarkan hasil wawancara, tahapan tersebut telah dilaksanakan dalam penanganan kecelakaan ABK. Dengan demikian, pada aspek prosedural, penegakan hukum telah berjalan.

Kedua, pemeriksaan terhadap penyebab kecelakaan. Polair melakukan pemeriksaan terhadap dokumen kapal, alat keselamatan, kondisi kejadian, serta meminta keterangan dari pihak-pihak yang berkaitan. Pemeriksaan tersebut digunakan untuk mengetahui penyebab kecelakaan dan menentukan ada atau tidaknya unsur kelalaian atau pelanggaran. Dengan demikian, penanganan tidak berhenti pada evakuasi korban, tetapi dilanjutkan dengan proses pencarian fakta.

Ketiga, penentuan pertanggungjawaban hukum. Hasil wawancara menunjukkan bahwa Polair tidak secara otomatis menjatuhkan sanksi pidana terhadap setiap kecelakaan. Tindakan hukum ditentukan berdasarkan hasil pemeriksaan dan ada atau tidaknya unsur pidana. Hal ini menunjukkan bahwa proses penegakan hukum mempertimbangkan fakta dan pembuktian.

Keempat, hasil penegakan hukum terhadap kondisi keselamatan. Pada aspek ini, efektivitas perlu dinilai secara lebih kritis. Berdasarkan data kecelakaan ABK tahun 2023–2025, masih terdapat lima kejadian kecelakaan yang menimbulkan korban meninggal dunia maupun luka-luka. Dalam beberapa kejadian juga ditemukan keterangan mengenai kesalahan prosedur, tidak digunakannya alat pelindung, kurangnya pengamanan, serta faktor cuaca dan kondisi perairan.

Data tersebut tidak dapat langsung dimaknai bahwa Polair gagal dalam menjalankan penegakan hukum. Terjadinya kecelakaan tidak selalu merupakan akibat dari kegagalan aparat penegak hukum. Akan tetapi, data tersebut menunjukkan bahwa tujuan keselamatan dan pencegahan kecelakaan belum sepenuhnya tercapai. Terlebih apabila kecelakaan berkaitan dengan persoalan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan kerja.

Dari faktor hukum, dasar hukum mengenai tugas kepolisian dan keselamatan pelayaran telah tersedia. Oleh karena itu, tidak terdapat persoalan utama berupa ketiadaan dasar hukum bagi pelaksanaan fungsi Polair. Dari faktor penegak hukum, hasil penelitian menunjukkan bahwa Polair telah melaksanakan tindakan penanganan, pemeriksaan, koordinasi, dan pengumpulan keterangan. Hal tersebut menunjukkan bahwa aparat telah melaksanakan fungsi penegakan hukum sesuai kewenangannya. Dari faktor sarana dan fasilitas, keterbatasan personel dan kapal patroli menyebabkan pengawasan belum dapat dilakukan secara menyeluruh. Kondisi tersebut memengaruhi kemampuan Polair dalam melaksanakan fungsi preventif.

Dari faktor masyarakat, masih ditemukan operator kapal yang kurang memperhatikan keselamatan ABK. Hal tersebut menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap ketentuan keselamatan belum sepenuhnya terbentuk. Dari faktor kebudayaan, masih adanya anggapan bahwa keselamatan merupakan hal yang dapat diabaikan menunjukkan bahwa budaya keselamatan di lingkungan pelayaran masih perlu diperkuat. Berdasarkan kelima faktor tersebut, dapat dipahami bahwa persoalan efektivitas bukan terletak pada tidak adanya aturan atau tidak adanya tindakan Polair. Sebaliknya, aturan telah tersedia dan fungsi penegakan hukum telah dilaksanakan, tetapi hasil penerapannya belum sepenuhnya mencapai tujuan keselamatan dan pencegahan kecelakaan. Efektivitas penegakan hukum oleh Polair dalam penanganan kecelakaan ABK di wilayah Tanjung Benoa dapat dinilai melalui dua sisi. Pada sisi prosedural, penegakan hukum telah berjalan sesuai dengan mekanisme penanganan, yang terlihat dari adanya respons terhadap laporan, pengamanan TKP, koordinasi, penanganan korban, pemeriksaan kapal, pengumpulan keterangan, serta penentuan langkah hukum berdasarkan hasil pemeriksaan.

Dengan demikian, kesimpulan yang lebih tepat adalah bahwa penegakan hukum oleh Polair dalam penanganan kecelakaan ABK di wilayah Tanjung Benoa telah berjalan sesuai prosedur pada tahap penanganan dan pemeriksaan, tetapi belum sepenuhnya efektif dalam mencapai tujuan preventif dan menjamin kepatuhan keselamatan secara menyeluruh. hasil penelitian menunjukkan adanya efektivitas pada aspek pelaksanaan prosedur dan penanganan pascakejadian, tetapi efektivitas pada

aspek pencegahan dan pencapaian tujuan keselamatan belum sepenuhnya optimal. Temuan inilah yang selanjutnya menjadi dasar untuk membahas faktor faktor yang memengaruhi efektivitas penegakan hukum oleh Polair dalam penanganan kecelakaan ABK di wilayah Tanjung Benoa.

B. Faktor Penghambat dan Upaya dalam Penegakan Hukum Terhadap Penanganan Kecelakaan Anak Buah Kapal (ABK) di Tanjung Benoa

1. Faktor Penghambat Penegakan Hukum terhadap Penanganan Kecelakaan ABK di Tanjung Benoa

Penegakan hukum terhadap penanganan kecelakaan Anak Buah Kapal (ABK) di wilayah Tanjung Benoa merupakan bagian dari upaya negara dalam memberikan perlindungan hukum terhadap ABK sekaligus menjamin keselamatan dalam kegiatan pelayaran. Meskipun secara normatif telah terdapat ketentuan yang mengatur mengenai keselamatan pelayaran dan perlindungan tenaga kerja, hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaannya dilapangan belum sepenuhnya berjalan efektif. Berdasarkan hasil penelitian empiris, terdapat beberapa faktor yang menjadi penghambat dalam penegakan hukum terhadap penanganan kecelakaan ABK di Tanjung Benoa.

Faktor penghambat pertama adalah keterbatasan sarana dan prasarana pendukung kegiatan pengawasan dan penegakan hukum. Berdasarkan hasil 47 wawancara dengan anggota Polair Pelabuhan Benoa pada Januari 2026, diketahui bahwa jumlah kapal patroli yang tersedia belum sebanding dengan luas wilayah perairan Tanjung Benoa serta tingginya intensitas aktivitas kapal wisata yang beroperasi setiap hari. Informan menyatakan,

> *"Wilayah pengawasan di Tanjung Benoa cukup luas dan aktivitas kapal wisata sangat padat, sementara jumlah kapal patroli yang kami miliki masih terbatas. Hal ini tentu berpengaruh pada efektivitas pengawasan di lapangan."*

Faktor penghambat kedua berkaitan dengan keterbatasan jumlah personel penegak hukum. Berdasarkan hasil wawancara dengan anggota Polair, personel yang tersedia harus melaksanakan berbagai fungsi secara bersamaan, mulai dari patroli rutin, pengawasan aktivitas pelayaran, penanganan kecelakaan, hingga pelaksanaan tugas penegakan hukum lainnya. Informan menjelaskan,

> *"Personel kami harus membagi tugas untuk banyak kegiatan, sehingga pengawasan tidak selalu bisa dilakukan setiap saat, terutama pada jam jam sibuk operasional kapal wisata."*

Faktor penghambat ketiga adalah rendahnya kesadaran dan kepatuhan hukum sebagian operator kapal dan pelaku usaha wisata bahari terhadap standar keselamatan kerja. Berdasarkan hasil penelitian, masih terdapat operator kapal yang kurang memahami atau mengabaikan pentingnya keselamatan ABK, termasuk dalam penyediaan APD dan penerapan prosedur keselamatan kerja. Seorang petugas Polair menyampaikan,

"Masih ada operator kapal yang menganggap keselamatan itu hal sepele, padahal ABK adalah pekerja yang harus dilindungi. Ini yang sering menjadi masalah di lapangan."

Selain tiga faktor tersebut, faktor lain yang menjadi penghambat adalah koordinasi antarlembaga dalam penanganan kecelakaan ABK. Penanganan kecelakaan pelayaran tidak hanya melibatkan kepolisian, tetapi juga dapat melibatkan unsur pencarian dan pertolongan, pemilik kapal, serta pihak lainnya sesuai dengan kewenangannya. Kondisi tersebut terlihat dalam peristiwa tenggelamnya ABK KM Banyu Urip II di perairan Tanjung Benoa pada 17 Agustus 2025 yang melibatkan personel gabungan dari Kantor Pencarian dan Pertolongan Denpasar, Polair Polda Bali, Polair Mabes KP Manyar, pemilik kapal, dan masyarakat setempat. Dalam pemberitaan tersebut, Kepala Seksi Operasi dan Siaga Kantor Pencarian dan Pertolongan Denpasar, Wayan Juni Antara, menyampaikan bahwa proses pencarian menghadapi kendala berupa

"Arus bawah dari Perairan Tanjung Benoa yang cukup kuat dan banyaknya kapal-kapal besar yang sandar."

Faktor berikutnya adalah belum kuatnya budaya keselamatan dalam kegiatan pelayaran wisata. Faktor ini memiliki hubungan erat dengan rendahnya kesadaran hukum operator kapal. Pernyataan informan bahwa masih terdapat operator kapal yang menganggap keselamatan sebagai hal yang sepele menunjukkan bahwa keselamatan belum sepenuhnya menjadi nilai yang melekat dalam kegiatan operasional. Budaya keselamatan tidak hanya ditunjukkan melalui kepatuhan terhadap aturan tertulis, tetapi juga melalui kebiasaan dan perilaku untuk menjadikan keselamatan sebagai prioritas dalam setiap aktivitas. Apabila keselamatan hanya dianggap sebagai persyaratan administratif, maka penerapannya cenderung dilakukan secara minimal. Kondisi tersebut menjadi hambatan karena penegakan hukum akan sulit mencapai hasil yang berkelanjutan apabila kepatuhan hanya muncul ketika terdapat pengawasan aparat.

Apabila dianalisis menggunakan teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, berbagai hambatan tersebut dapat ditempatkan dalam lima faktor yang memengaruhi efektivitas hukum, yaitu faktor hukum, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan. Dari faktor hukum, hasil penelitian tidak menunjukkan bahwa hambatan utama terletak pada ketiadaan aturan mengenai keselamatan pelayaran dan perlindungan tenaga kerja. Hambatan justru terlihat pada pelaksanaan aturan tersebut di lapangan. Dari faktor penegak hukum, keterbatasan personel menyebabkan kemampuan pengawasan tidak dapat dilakukan secara optimal. Dari faktor sarana atau fasilitas, keterbatasan kapal patroli menghambat jangkauan pengawasan. Dari faktor masyarakat, rendahnya kesadaran dan kepatuhan sebagian operator kapal menjadi hambatan dalam penerapan standar keselamatan. Sementara itu, dari faktor kebudayaan, belum kuatnya budaya keselamatan menunjukkan bahwa keselamatan belum sepenuhnya menjadi bagian dari nilai dan perilaku dalam kegiatan pelayaran.

Berdasarkan keseluruhan hasil penelitian, dapat ditegaskan bahwa faktor penghambat dalam penegakan hukum terhadap penanganan kecelakaan ABK di

Tanjung Benoa bersifat multidimensional, yaitu mencakup keterbatasan sarana dan prasarana, keterbatasan personel penegak hukum, rendahnya kesadaran dan kepatuhan operator kapal, kompleksitas koordinasi dalam penanganan kecelakaan, serta belum kuatnya budaya keselamatan. Faktor-faktor tersebut saling memengaruhi sehingga kelemahan pada satu faktor dapat memperkuat kelemahan pada faktor lainnya. Oleh karena itu, permasalahan penegakan hukum terhadap kecelakaan ABK di Tanjung Benoa tidak dapat dipahami hanya sebagai persoalan teknis operasional Polair, tetapi sebagai persoalan efektivitas sistem hukum secara keseluruhan. Selama masih terdapat kesenjangan antara norma hukum dan pelaksanaannya, keterbatasan sumber daya penegak hukum, rendahnya kepatuhan operator kapal, serta belum kuatnya budaya keselamatan, maka perlindungan hukum terhadap ABK di Tanjung Benoa belum dapat dikatakan berjalan secara optimal.

2. Upaya yang Dilakukan Polair dalam Mengatasi Faktor Penghambat Penegakan Hukum

Berdasarkan hasil penelitian, Kepolisian Perairan (Polair) telah melakukan berbagai upaya untuk mengatasi faktor-faktor yang menghambat penegakan hukum terhadap penanganan kecelakaan Anak Buah Kapal (ABK) di wilayah Tanjung Benoa. Upaya tersebut dilakukan melalui pendekatan preventif, edukatif, koordinatif, dan represif sesuai dengan kewenangan Polair. Dengan demikian, upaya yang dilakukan Polair dapat dipahami sebagai respons terhadap hambatan struktural dan kultural yang ditemukan dalam pelaksanaan penegakan hukum di lapangan.

Upaya pertama berkaitan dengan keterbatasan sarana dan prasarana, khususnya keterbatasan kapal patroli yang digunakan untuk melakukan pengawasan wilayah perairan Tanjung Benoa. Berdasarkan hasil wawancara, Polair tetap melakukan patroli dan pengawasan dengan mengoptimalkan sarana yang tersedia, terutama pada wilayah dan waktu yang memiliki aktivitas kapal wisata cukup tinggi. Langkah tersebut dilakukan agar keterbatasan sarana tidak sepenuhnya menghambat pelaksanaan fungsi preventif Polair. Dengan mengoptimalkan sarana yang tersedia, pengawasan terhadap aktivitas kapal dapat tetap dilakukan, meskipun belum dapat mencakup seluruh wilayah secara terus menerus. Upaya ini menunjukkan bahwa keterbatasan fasilitas tidak kemudian menghentikan fungsi pengawasan, tetapi diatasi melalui pemanfaatan sumber daya yang tersedia secara lebih terarah.

Upaya kedua berkaitan dengan keterbatasan personel Polair. Berdasarkan hasil wawancara, personel yang tersedia harus membagi tugas untuk berbagai kegiatan sehingga pengawasan dilakukan dengan menyesuaikan kondisi dan tingkat aktivitas pelayaran di wilayah Tanjung Benoa. Informan menyampaikan:

> *"Personel kami harus membagi tugas untuk banyak kegiatan, sehingga pengawasan tidak selalu bisa dilakukan setiap saat, terutama pada jam-jam sibuk operasional kapal wisata."*

Kondisi tersebut menunjukkan adanya keterbatasan kapasitas personel, sehingga upaya yang dilakukan adalah mengoptimalkan pembagian tugas dan menentukan

prioritas pengawasan berdasarkan kondisi lapangan. Patroli rutin tetap dilakukan dengan menyesuaikan kemampuan personel yang tersedia, terutama pada waktu-waktu yang memiliki aktivitas kapal wisata lebih tinggi. Dengan demikian, meskipun jumlah personel menjadi hambatan, Polair tetap berupaya mempertahankan fungsi pengawasan melalui pengaturan tugas dan prioritas operasional.

Upaya ketiga diarahkan pada peningkatan kesadaran dan kepatuhan hukum operator kapal serta pelaku usaha wisata bahari. Upaya ini dilakukan melalui pemberian imbauan, sosialisasi, dan edukasi mengenai pentingnya keselamatan pelayaran serta kewajiban memenuhi standar keselamatan kerja bagi ABK. Berdasarkan hasil wawancara, Polair secara berkala mengingatkan operator kapal dan ABK mengenai pentingnya keselamatan dalam kegiatan pelayaran. Informan menyatakan,

> *"Kami selalu mengingatkan operator kapal dan ABK bahwa keselamatan itu yang utama. Pencegahan jauh lebih baik daripada penindakan setelah terjadi kecelakaan."*

Upaya edukasi tersebut menjadi penting karena salah satu hambatan yang ditemukan dalam penelitian adalah masih adanya operator kapal yang menganggap keselamatan sebagai hal yang sepele. Upaya edukasi dan pembinaan tersebut pada dasarnya diarahkan untuk mengubah pola kepatuhan yang hanya didasarkan pada pengawasan aparat menjadi kepatuhan yang muncul dari kesadaran operator kapal itu sendiri. Materi yang diberikan tidak hanya berkaitan dengan kewajiban menaati peraturan, tetapi juga pentingnya penggunaan alat pelindung diri (APD), penerapan prosedur keselamatan, serta tanggung jawab operator terhadap keselamatan ABK. Dengan demikian, kegiatan sosialisasi memiliki fungsi preventif karena berusaha mengurangi kemungkinan terjadinya pelanggaran dan kecelakaan melalui peningkatan pemahaman sebelum kegiatan pelayaran dilakukan.

Upaya keempat adalah penguatan koordinasi lintas instansi dalam penanganan kecelakaan ABK. Berdasarkan hasil wawancara pada Januari 2026, Polair melakukan koordinasi dengan instansi terkait, termasuk Basarnas dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), terutama dalam penanganan kecelakaan yang membutuhkan pencarian, pertolongan, pengamanan lokasi, maupun tindak lanjut setelah kejadian. Informan menyampaikan,

> *"Koordinasi dengan Basarnas dan KSOP sangat penting, karena penanganan kecelakaan di laut tidak bisa dilakukan sendiri. Semua harus bergerak cepat dan terkoordinasi."*

Penguatan koordinasi tersebut juga relevan dengan karakteristik wilayah Tanjung Benoa yang memiliki aktivitas pelayaran cukup padat dan kondisi perairan yang dapat menjadi kendala dalam penanganan kecelakaan. Oleh karena itu, koordinasi tidak hanya diperlukan ketika kecelakaan telah terjadi, tetapi juga dalam pertukaran informasi dan pengawasan kegiatan pelayaran. Melalui koordinasi yang baik, keterbatasan sumber daya suatu institusi dapat didukung oleh sumber daya institusi lainnya sehingga penanganan kecelakaan tidak berjalan secara sektoral. Dengan demikian, koordinasi

antarlembaga merupakan upaya untuk mengatasi hambatan yang muncul karena penanganan kecelakaan ABK melibatkan beberapa aspek dan kewenangan.

Upaya kelima adalah pelaksanaan patroli rutin dan pemeriksaan terhadap kapal sebagai bentuk pencegahan kecelakaan. Dalam pelaksanaan pengawasan, Polair melakukan pemeriksaan sesuai dengan kewenangan dan kemampuan yang dimiliki, termasuk memperhatikan dokumen kapal dan aspek keselamatan sebelum kapal beroperasi. Upaya tersebut merupakan bentuk penegakan hukum preventif karena dilakukan sebelum terjadi kecelakaan. Meskipun keterbatasan sarana dan personel menyebabkan pengawasan belum dapat dilakukan secara menyeluruh, keberadaan patroli dan pemeriksaan tetap menjadi instrumen penting untuk mendeteksi potensi pelanggaran keselamatan sejak dini. Dengan demikian, tindakan preventif tersebut menjadi bagian penting dalam mengatasi kecenderungan penegakan hukum yang bersifat reaktif.

Apabila dikaitkan dengan teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, upaya yang dilakukan Polair tersebut berkaitan dengan beberapa faktor yang menentukan efektivitas hukum. Pada faktor penegak hukum, optimalisasi pembagian tugas dan pelaksanaan patroli merupakan bentuk upaya untuk mengatasi keterbatasan personel. Pada faktor sarana atau fasilitas, optimalisasi penggunaan sarana patroli menjadi langkah untuk mempertahankan kegiatan pengawasan meskipun fasilitas masih terbatas. Pada faktor masyarakat, sosialisasi dan edukasi hukum ditujukan untuk meningkatkan kesadaran serta kepatuhan operator kapal dan ABK. Sementara itu, pada faktor kebudayaan, pembinaan mengenai keselamatan diarahkan untuk membangun budaya keselamatan yang menjadikan keselamatan sebagai bagian dari kebiasaan dan tanggung jawab dalam kegiatan pelayaran. Adapun koordinasi lintas instansi memperkuat pelaksanaan penegakan hukum karena memungkinkan setiap institusi menjalankan kewenangannya secara saling mendukung.

Jika dilihat dari perspektif sistem hukum Lawrence M. Friedman yang terdiri atas struktur hukum, substansi hukum, dan budaya hukum, upaya Polair juga menunjukkan adanya keterkaitan ketiga unsur tersebut. Koordinasi dengan Basarnas dan KSOP berkaitan dengan penguatan struktur hukum melalui kerja sama antarlembaga yang memiliki kewenangan berbeda. Pelaksanaan patroli dan pemeriksaan kapal merupakan bentuk penerapan substansi hukum keselamatan pelayaran dalam praktik. Sementara itu, sosialisasi dan edukasi kepada operator kapal serta ABK berkaitan dengan penguatan budaya hukum, khususnya dalam membentuk kepatuhan dan kesadaran terhadap keselamatan. Dengan demikian, efektivitas penegakan hukum tidak hanya ditentukan oleh keberadaan aturan, tetapi juga oleh kemampuan struktur hukum dalam menerapkannya serta budaya hukum masyarakat dalam menaati aturan tersebut.

Berdasarkan keseluruhan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa upaya Polair dalam mengatasi faktor penghambat penegakan hukum terhadap penanganan kecelakaan ABK di Tanjung Benoa dilakukan melalui optimalisasi sarana dan personel, patroli dan pemeriksaan kapal, edukasi dan pembinaan kepada operator kapal serta ABK, penguatan koordinasi lintas instansi, dan penerapan tindakan hukum terhadap

pelanggaran sesuai kewenangan. Upaya tersebut telah mencakup aspek preventif, edukatif, koordinatif, dan represif. Namun, efektivitasnya masih dipengaruhi oleh keterbatasan sarana dan personel serta tingkat kesadaran dan kepatuhan operator kapal. Oleh karena itu, upaya penegakan hukum perlu dilakukan secara berkelanjutan dengan memperkuat pengawasan, meningkatkan kesadaran hukum, membangun budaya keselamatan, dan memastikan koordinasi antarlembaga berjalan secara efektif. Dengan pendekatan tersebut, penegakan hukum tidak hanya diarahkan untuk menangani kecelakaan setelah terjadi, tetapi juga untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan memberikan perlindungan hukum yang lebih optimal terhadap ABK di wilayah Tanjung Benoa.

IV. Kesimpulan

Dengan melihat hasil penelitian yang telah dibahas, maka dapat kita tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Efektivitas penegakan hukum oleh Kepolisian Perairan (Polair) dalam penanganan kecelakaan Anak Buah Kapal (ABK) di wilayah Tanjung Benoa telah berjalan secara prosedural, tetapi belum sepenuhnya optimal secara substantif. Secara normatif, pelaksanaan fungsi Polair memiliki dasar hukum dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam praktiknya, Polair telah melaksanakan tahapan penanganan kecelakaan, mulai dari menerima laporan, mendatangi lokasi kejadian, mengamankan TKP, melakukan pencarian dan pertolongan serta evakuasi korban, berkoordinasi dengan Basarnas dan KSOP, melakukan pemeriksaan terhadap kapal dan alat keselamatan, mengumpulkan keterangan dari pihak yang terkait, hingga menentukan langkah hukum berdasarkan hasil pemeriksaan. Hasil wawancara menunjukkan bahwa kecelakaan tidak secara otomatis dikenakan sanksi pidana, tetapi terlebih dahulu diperiksa untuk menentukan ada atau tidaknya unsur kelalaian atau pelanggaran hukum. Apabila ditemukan unsur pidana, penanganan dilanjutkan sesuai ketentuan hukum yang berlaku. Dengan demikian, dari aspek pelaksanaan prosedur dan penanganan pascakecelakaan, fungsi penegakan hukum Polair telah berjalan sesuai dengan mekanisme yang diterapkan. Namun, dari aspek hasil substantif dan fungsi preventif, efektivitasnya belum sepenuhnya optimal. Oleh karena itu, penilaian yang tepat bukan bahwa Polair tidak efektif, melainkan bahwa penegakan hukum telah berjalan pada aspek prosedural dan respons terhadap kecelakaan, tetapi belum sepenuhnya mencapai tujuan preventif berupa terciptanya kepatuhan dan keselamatan kerja ABK secara optimal.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi belum optimalnya efektivitas penegakan hukum dalam penanganan kecelakaan ABK di wilayah Tanjung Benoa meliputi faktor penegak hukum, sarana dan fasilitas, masyarakat, serta kebudayaan hukum. Dari faktor penegak hukum, hasil wawancara menunjukkan bahwa keterbatasan jumlah personel menyebabkan tugas Polair harus dibagi antara penanganan

kecelakaan, patroli, pengawasan, dan kegiatan kepolisian lainnya. Dari faktor sarana dan fasilitas, jumlah kapal patroli yang tersedia belum sebanding dengan luas wilayah pengawasan dan tingginya aktivitas kapal wisata sehingga pengawasan belum dapat dilakukan secara menyeluruh. Dari faktor masyarakat, masih ditemukan operator kapal yang kurang memperhatikan pentingnya standar keselamatan kerja bagi ABK, termasuk penggunaan alat pelindung dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan. Kondisi tersebut juga berkaitan dengan faktor kebudayaan hukum, yaitu belum sepenuhnya terbentuknya budaya keselamatan sebagai bagian utama dari kegiatan operasional pelayaran. Meskipun demikian, Polair telah melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum, antara lain memperkuat koordinasi dengan KSOP dan Basarnas, melaksanakan patroli dan pemeriksaan sesuai dengan kemampuan yang tersedia, melakukan pemeriksaan setelah kecelakaan untuk menentukan penyebab dan kemungkinan adanya pelanggaran, serta memberikan imbauan dan edukasi mengenai keselamatan pelayaran kepada operator kapal dan ABK. Di sisi lain, upaya preventif juga didukung oleh KSOP melalui pengawasan kelaiklautan kapal, pemeriksaan dokumen, kondisi fisik kapal, peralatan keselamatan, pengawakan, sertifikasi, ramp check, serta dorongan agar operator kapal secara rutin melaksanakan simulasi penanganan kecelakaan.

V. Saran

Berdasarkan simpulan diatas, maka peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Kepada institusi Polair, disarankan agar meningkatkan kapasitas kelembagaan melalui penambahan personel dan modernisasi sarana patroli laut, sehingga pengawasan terhadap aktivitas pelayaran di wilayah Tanjung Benoa dapat dilakukan secara lebih optimal. Penguatan fasilitas operasional akan mendukung efektivitas tindakan preventif maupun represif dalam penanganan kecelakaan ABK.
2. Kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) serta Anak Buah Kapal (ABK), disarankan untuk meningkatkan peran aktif dalam mendukung keselamatan pelayaran melalui penerapan standar keselamatan kerja yang lebih disiplin dan konsisten. KSOP sebagai otoritas yang memiliki kewenangan dalam pengawasan kegiatan pelayaran di pelabuhan diharapkan dapat memperkuat pengawasan terhadap kelengkapan dokumen kapal, kondisi teknis kapal, serta ketersediaan alat keselamatan sebelum kapal beroperasi. Selain itu, KSOP juga diharapkan dapat menyelenggarakan program sosialisasi dan pelatihan keselamatan kerja secara berkala bagi operator kapal dan ABK agar pemahaman mengenai prosedur keselamatan pelayaran semakin meningkat. Di sisi lain, ABK sebagai pekerja yang terlibat langsung dalam aktivitas pelayaran juga

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Asshiddiqie, Jimly. 2010. Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika.

Barda Nawawi Arief. 2013. Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan. Jakarta: Kencana.

Friedman, Lawrence M. 2009. Sistem Hukum: Perspektif Ilmu Sosial. Bandung: Nusa Media.

Ibrahim, Johnny. 2006. Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif. Malang: Bayumedia.

Kusumaatmadja, Mochtar. 2003. Konsep-Konsep Hukum dalam Pembangunan. Bandung: Alumni.

Lamintang, P.A.F. 2014. Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Lilik Mulyadi. 2007. Hukum Acara Pidana: Normatif, Teoretis, Praktik dan Permasalahannya. Bandung: Alumni.

Marzuki, Peter Mahmud. 2017. Penelitian Hukum. Jakarta: Kencana.

Muchsin. 2003. Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia. Surakarta: Universitas Sebelas Maret Press.

Peter Mahmud Marzuki. 2016. Penelitian Hukum. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Rahardjo, Satjipto. 2006. Ilmu Hukum. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Rahardjo, Satjipto. 2009. Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis. Yogyakarta: Genta Publishing.

Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani. 2013. Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Disertasi dan Tesis. Jakarta: Rajawali Pers.

Satjipto Rahardjo. 2009. Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis. Yogyakarta: Genta Publishing.

Soekanto, Soerjono. 2007. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Soekanto, Soerjono. 2014. Pengantar Penelitian Hukum. Jakarta: UI Press.

Soeroso, R. 2011. Pengantar Ilmu Hukum. Jakarta: Sinar Grafika.

Sunggono, Bambang. 2015. Metodologi Penelitian Hukum. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Widodo. 2013. Hukum Laut Internasional. Jakarta: Raja Grafindo Persada. Zainal Asikin. 2012. Pengantar Ilmu Hukum. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Jurnal

Romli Atmasasmita. 2012. "Reformasi Penegakan Hukum dan Prinsip Good Governance." Jurnal Hukum & Pembangunan, Vol. 42, No. 1.

Muladi. 2002. "Hak Asasi Manusia dan Sistem Peradilan Pidana." Jurnal Hukum IUS

QUIA IUSTUM, Vol. 9, No. 20.

Hidayat, A. 2018. "Efektivitas Penegakan Hukum di Bidang Keselamatan Pelayaran di Indonesia." Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 14, No. 2.

Prasetyo, T. 2017. "Penegakan Hukum dalam Perspektif Sistem Peradilan Pidana Terpadu." Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 17, No. 3.

Sari, N. K. 2020. "Peran Kepolisian Perairan dalam Penanggulangan Tindak Pidana di Wilayah Perairan Indonesia." Jurnal Lex Administratum, Vol. 8, No. 4.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4168.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.