

**EFEKTIVITAS PENGATURAN ALUR PELAYARAN BERDASARKAN
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR :
KP 422 TAHUN 2015 DALAM PENANGANAN
LABUH KAPAL DI SUNGAI KAPUAS**

SKRIPSI

RIDHO PUTRA ANUGRAH PRATAMA

NIM: A1011211038

PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS HUKUM
PONTIANAK
2024**

**EFEKTIVITAS PENGATURAN ALUR PELAYARAN BERDASARKAN
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR :
KP 422 TAHUN 2015 DALAM PENANGANAN
LABUH KAPAL DI SUNGAI KAPUAS**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Persyaratan
Mencapai Derajat S-1**

RIDHO PUTRA ANUGRAH PRATAMA

NIM: A1011211038

PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS HUKUM
PONTIANAK
2024**

**EFEKTIVITAS PENGATURAN ALUR PELAYARAN BERDASARKAN
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR :
KP 422 TAHUN 2015 DALAM PENANGANAN
LABUH KAPAL DI SUNGAI KAPUAS**

Tanggung-jawab Yuridis Pada:

Ridho Putra Anugrah Pratama

NIM: A1011211038

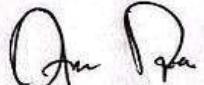
Disetujui Oleh:

Pembimbing I


Hj. Ismawati, SH., MH

NIP. 196107251990022001

Pembimbing II


Tiza Yaniza, SH., MH
NIP. 198805252019032015

Disahkan Oleh :

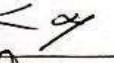
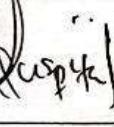
Dekan,



Tanggal Lulus: 16 Desember 2024

KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS HUKUM
PONTIANAK
2024

TIM PENGUJI :

JABATAN	NAMA DAN NIP	PANGKAT / GOLONGAN	TANDA TANGAN
KETUA PENGUJI	<u>Hj. Ismawartati, SH., MH</u> <u>NIP. 196107251990022001</u>	Pembina/ IVa	
SEKRETARIS PENGUJI	<u>Tiza Yaniza, SH., MH</u> <u>NIP. 198805252019032015</u>	Penata Muda Tingkat I /IIIb	
PENGUJI I	<u>Dr. Siti Rohani, SH., M.Hum</u> <u>NIP. 197509232000032001</u>	Pembina/ IVa	
PENGUJI II	<u>Devina Puspita Sari, S.H., M.H.</u> <u>NIP. 198912152022032008</u>	Penata Muda Tingkat I/ IIIb	

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum
Universitas Tanjungpura
Pontianak

Nomor : 4229/UN22.1/DT.06/2024

Tanggal : 4 Desember 2024

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Ridho Putra Anugrah Pratama
NIM : A1011211038
Bagian : Ekonomi
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Efektivitas Pengaturan Alur Pelayaran Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : Kp 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan labuh Kapal Di Sungai Kapuas

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

1. Bahwa dalam melaksanakan otonomi keilmuan dan kebebasan akademik mahasiswa wajib menjunjung tinggi nilai kejujuran dan etika akademik, terutama larangan untuk melakukan plagiat dalam menghasilkan karya ilmiah, sehingga kreativitas dalam bidang akademik dapat ditempuh dan berkembang.
2. Apabila dikemudian hari terbukti hasil Penulisan Skripsi/Tugas Akhir ini ternyata merupakan hasil dari jiplakan / pengambil alihan tulisan atau buah pikiran milik orang lain (hasil plagiat), maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pontianak , 16 Desember 2024

mbuat Pernyataan



A1AMX057566219 Ridha Anugrah Pratama

NIM . A1011211038

PERSEMBAHAN

Allhamdulilah...puji dan syukur penulis selalu haturkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya,, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang berjudul: **“Efektivitas Pengaturan Alur Pelayaran Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan labuh Kapal di Sungai Kapuas”**. Disadari bahwa selesainya penulisan skripsi ini tidak hanya atas dasar usaha penulis sendiri, melainkan juga adanya dorongan maupun bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan kerendahan hati penulis menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang tidak terhingga kepada:

1. Prof. Dr.H. Garuda Wiko.,SH.,M.Si. FCBArb, selaku Rektor Universitas Tanjungpura Pontianak;
2. Ibu Dr.Hj. Sri Ismawati, SH., M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak;
3. Bapak, Suhardi, SH.,M.H selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan, masukan dan masukan selama penulis menempuh perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura;
4. Ibu, Hj. Ismawartati SH.,M.H sebagai Pembimbing I yang telah membimbing, memberi saran dan masukan untuk kesempurnaan skripsi ini;
5. Ibu, Tiza Yaniza, SH.,M.H, sebagai pembimbing II yang juga telah memberikan bimbingan, saran dan masukan untuk kesempurnaan skripsi ini.
6. Ibu, Dr. Siti Rohani, SH.,M.Hum selaku Penguji I telah memberi saran dan masukan untuk kesempurnaan skripsi ini;
7. Ibu Devina Puspita Sari, S.H., M.H. selaku Penguji II yang telah memberi saran dan masukan untuk kesempurnaan skripsi ini;
8. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak yang telah memberikan ilmu pengetahuan hukum selama perkuliahan;

9. Bapak/Ibu seluruh staf di lingkungan Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak yang telah membantu kelancaran skripsi ini.
10. Semua pihak yang telah memberikan bantuan baik secara langsung maupun secara tidak langsung kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebut satu persatu.
11. Ibunda Yuli Tercinta dan terkasih, sosok Ibu yang dengan jerih payah tanpa keluh kesah membesarkan dan mendidik Penulis dengan Ikhlas hingga saat ini, serta selalu menjaga Penulis dalam suka maupun duka.
12. Ayahanda Tercinta Bapak Ahmad Kusnadi Pahlawan yang tanpa lelah memberikan nasehat dan bimbingan serta menuntun Penulis agar menjadi manusia yang lebih baik.
13. Kepada Arcadia Aurora dengan Nim G1011221031 yang selalu ada mendukung, memberikan semangat, dan mengingatkan penulis untuk terus berusaha dengan segenap kemampuan.
14. Dan teman-teman friendlyboy Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura sebagai teman seperjuang dalam menempuh perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura.

Terima kasih atas bantuan, nasihat, dorongan, dan doa orang-orang terkasih untuk penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini. Semoga Tuhan memberikan balasan kebaikan untuk semuanya. Penulis sudah berusaha semaksimal mungkin namun penulis menyadari skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, maka dari itu perlu adanya kritik dan saran yang diharapkan mampu menyempurnakan skripsi ini dan penulis juga berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi siapapun yang memerlukannya dan penulis juga berharap skripsi ini dapat bermanfaat untuk pengembangan Ilmu Pengetahuan khususnya Ilmu Hukum.

Pontianak, 16 November 2024

Penulis

RIDHO PUTRA ANUGRAH PRATAMA

A1011211038

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi dengan judul:
“EFEKTIVITAS PENGATURAN ALUR PELAYARAN BERDASARKAN KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR : KP 422 TAHUN 2015 DALAM PENANGANAN LABUH KAPAL DI SUNGAI KAPUAS”.

Dalam penyusunan Skripsi ini hingga selesai tidak terlepas dari bantuan, bimbingan serta dukungan dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu pada kesempatan ini, penulis mengucapkan rasa terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada yang orang-orang yang penulis sayangi.

Penulis sangat menyadari bahwa Skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan demi perbaikan dan kesempurnaan Skripsi ini. maka dari itu perlu adanya kritik dan saran yang diharapkan mampu menyempurnakan skripsi ini dan penulis juga berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi siapapun yang memerlukannya dan penulis juga berharap skripsi ini dapat bermanfaat untuk pengembangan Ilmu Pengetahuan khususnya Ilmu Hukum. Akhir kata, penulis berharap semoga Skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya hukum ekonomi dan hukum perusahaan.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas pengaturan alur pelayaran yang tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 422 Tahun 2015 dalam menangani masalah labuh kapal di sungai kapuas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan alur pelayaran dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 422 Tahun 2015 telah memberikan kontribusi dalam mengurangi jumlah kapal yang berlabuh secara di Sungai Kapuas.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan normatif dan empiris, mengkaji regulasi yang ada serta pelaksanaannya di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun regulasi sudah memadai, implementasinya masih menghadapi kendala seperti kurangnya pengawasan dan sarana pendukung.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 422 Tahun 2015 dalam menangani masalah labuh kapal di sungai kapuas tidak efektivitas karena labuh kapal tidak sesuai dengan titik yang ditentukan. Namun, masih terdapat beberapa kendala yang menghambat efektivitas penerapan peraturan tersebut, seperti kurangnya pengawasan, lemahnya penegakan hukum, serta faktor geografis yang unik dari sungai kapuas. Untuk meningkatkan efektivitas, adanya peningkatan koordinasi antarinstansi, penguatan pengawasan, serta penyediaan fasilitas navigasi yang lebih baik, penelitian ini menyimpulkan bahwa diperlukan upaya yang lebih komprehensif dan berkelanjutan untuk mengatasi masalah labuh kapal di sungai kapuas, termasuk peningkatan koordinasi antar lembaga, modernisasi sarana dan prasarana pengawasan. Secara keseluruhan, meskipun Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 422 Tahun 2015 memberikan dasar yang kuat dalam mengatur alur pelayaran, efektivitasnya dalam penanganan kapal ilegal di Sungai Kapuas masih memerlukan perbaikan yang signifikan. Berdasarkan hasil yang diteliti berdasarkan berlabuh kapal ilegal masih memerlukan Peningkatan koordinasi antar instansi, peningkatan pengawasan di lapangan, serta penegakan hukum yang lebih tegas terhadap pelanggar dapat menjadi solusi untuk meningkatkan disiplin pelayaran dan mengurangi permasalahan kapal ilegal di perairan tersebut.

Kata Kunci: Berlabuh kapal Sungai Kapuas, Penegakan hukum, Pengawasan

ABSTRACT

This study aims to analyze the effectiveness of shipping channel arrangements contained in the Decree of the Minister of Transportation Number KP 422 of 2015 in dealing with the problem of ship anchoring in the Kapuas River. The results showed that the regulation of shipping lanes in the Decree of the Minister of Transportation No. KP 422/2015 has contributed to reducing the number of ships anchored in the Kapuas River.

This research uses a qualitative method with a normative and empirical approach, examining existing regulations and their implementation in the field. The results show that although the regulations are adequate, the implementation still faces obstacles such as lack of supervision and supporting facilities.

The Decree of the Minister of Transportation No. KP 422/2015 in dealing with the problem of ship berthing in the Kapuas River is not effective because ship berthing is not in accordance with the specified points. However, there are still several obstacles that hinder the effectiveness of the implementation of the regulation, such as lack of supervision, weak law enforcement, and the unique geographical factors of the Kapuas River. This study concludes that more comprehensive and sustainable efforts are needed to address the problem of vessel anchoring in the Kapuas River, including improved coordination between agencies, strengthened supervision, and the provision of better navigation facilities. Overall, while Minister of Transportation Decree KP 422/2015 provides a strong basis for regulating shipping lanes, its effectiveness in handling illegal vessels in the Kapuas River still requires significant improvement. Based on the results of the study, based on the anchoring of illegal vessels, improved coordination between agencies, increased supervision in the field, and stricter law enforcement against violators can be a solution to improve shipping discipline and reduce the problem of illegal vessels in these waters.

Keywords: *ship berthing Kapuas River, Law enforcement, Supervision.*

DAFTAR ISI

PERSEMBAHAN	i
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat Penelitian	9
E. Keaslian Penelitian	10
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Kerangka Teori	12
1. Transportasi Air Dalam Sungai	12
2. Kapal	19
3. Pelabuhan	29
4. Pengawasan	35
B. Kerangka Konsep	39
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	42
B. Sifat Penelitian	43
C. Sumber Data/ Bahan Data	43
D. Teknik Pengumpul Data	44
E. Teknik Pengelolahan Data Penelitian	45
F. Analisis Data	46
BAB IV. ANALISIS DAN HASIL PENELITIAN	
A. Analisis Efektivitas Regulasi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan Berlabuh Kapal Ilegal di Sungai Kapuas	47
B. Hambatan Dalam Implementasi Regulasi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan Berlabuh Kapal Ilegal di Sungai Kapuas	54

C. Upaya atau Solusi dalam Meningkatkan Efektivitas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 422 Tahun 2015 dalam Penanganan Berlabuh Kapal Ilegal di Sungai Kapuas.....	59
--	----

BAB V.PENUTUP

A. Kesimpulan.....	66
B. Saran	67

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1	5
GAMBAR 1.2	5
GAMBAR 1.3	6

DAFTAR LAMPIRAN

1. Undang Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Lembaran Negara RI 109.
2. Undang Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Lembaran Negara RI 64.
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2011 Tentang Sungai.
5. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: Kp 442 Tahun 2015 Tentang Penetapan Alur Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas Dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya Di Pelabuhan Pontianak.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 50 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

BAB I

P E N D A H U L U A N

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan ribuan pulau yang tersebar dari Sabang hingga Merauke memiliki peranan strategis dalam sektor maritim. Sungai Kapuas di Pontianak, Kalimantan Barat, merupakan salah satu sungai terpanjang di Indonesia dan memiliki fungsi vital dalam kegiatan transportasi dan perdagangan. Aktivitas pelayaran di Sungai Kapuas menjadisalah satu urat nadi perekonomian daerah, dengan berbagai jenis kapal yang beroperasi di perairan ini.

Transportasi laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomis yang tinggi antara lain daya angkut banyak, dan biaya relatif murah. Guna menunjang perdagangan dan lalu-lintas muatan, pelabuhan diciptakan sebagai titik simpul perpindahan muatan barang dimana kapal dapat berlabuh, bersandar, serta melaksanakan kegiatan bongkar muat. Perencanaan transportasi biasanya melibatkan aspek yang banyak dan beragam sehingga mempunyai ciri yang berbeda dengan Penelitian perencanaan bidang lain. Secara singkat ciri perencanaan transportasi ditandai dengan adanya multimoda; perencanaan transportasi selalu melibatkan lebih dari satu moda transportasi sebagai bahan Penelitian; multidisiplin; melibatkan banyak disiplin keilmuan karena Penelitiannya sangat beragam mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai sistem prasarana atau sarana transportasi sendiri, Multisektoral; banyak lembaga atau pihak terkait yang berkepentingan dengan Penelitian perencanaan trasportasi, Multimasalah; karena merupakan

Penelitian multimoda, multidisiplin dan multisektoral tentu saja menimbulkan multimasalah.

Peran transportasi bukan hanya terbatas pada mengangkut manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain, namun memiliki dampak terhadap kondisi perekonomian wilayah. Biaya transportasi yang besar dapat berarti oleh isolasi geografis, sosial dan ekonomi yang menjadi hambatan bagi masyarakat miskin manajemen rantai pasok menerapkan sinkronisasi, integrasi, dan kolaborasi berbagai pihak serta diwujudkan dalam struktur kelembagaan dan organisasi yang efektif serta didukung oleh penyedia jasa logistik, diperlukan untuk mewujudkan sistem logistik nasional yang terintegrasi.¹ Transportasi yang sering disebut sebagai pengangkutan merupakan kegiatan memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan aman dan selamat menggunakan sebuah alat atau kendaraan yang digerakkan oleh mesin, hewan, atau manusia. Secara umum, terdapat empat pembagian dari transportasi, yaitu:

1. Transportasi darat

Secara umum, terdapat dua pembagian dalam transportasi darat ini, yaitu transportasi darat menggunakan kendaraan umum dan transportasi darat menggunakan kereta api. Pengaturan yang mengatur mengenai transportasi darat menggunakan kendaraan umum terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut Pasal 1 ayat 1 UU LLAJ tersebut, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri

¹ Atria Maharani, Retno Indriyati, Aditya Brahma Y. 2024.“Analisis Kualitas Pelayanan Keagenan Pada Proses Pemuatan Batubara Di PT. IDT TRANS AGENCY”. Skripsi, *Universitas Brawijaya, Malang*.

atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.²

2. Transportasi perairan

Transportasi perairan diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Selain itu, transportasi perairan di Indonesia juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia, tepatnya dalam Buku II Bab V, VA, dan VB. ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam KUHD dinyatakan tetap berlaku sampai ada peraturan perundang-undangan yang lebih spesifik yang mengaturnya, sesuai dengan asas *lex specialis derogat legi generali*.

3. Transportasi udara

Transportasi udara merupakan setiap kegiatan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara (bandara) ke bandar udara lain atau beberapa bandar udara dengan menggunakan pesawat udara.³ .

Dalam setiap kegiatan organisasi pengawasan sangat penting dilakukan, karena dengan pengawasan maka pekerjaan yang telah direncanakan akan terlaksana secara baik. Setiap kegiatan yang dilaksanakan organisasi apapun selama menginginkan pencapaian tujuan yang efektif dan efisien, maka pengawasan sebagai salah satu fungsi manajemen memegang peranan penting yang harus direalisasikan oleh pimpinan secara langsung dan kontinyu.

² Zulfiar Sani, 2010, Transportasi (Suatu Pengantar), Penerbit Universitas Indonesia, Jakarta.

³ Muhammad, Abdulkadir, 1991, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.

Dengan pengawasan dapat dipastikan apa yang dikerjakan sesuai dengan rencana, melalui pengawasan yang seksama dapat dikemukakan kelemahan-kelemahan dalam pelaksanaan pekerjaan dan sebagainya.

Pemerintah, melalui Kementerian Perhubungan, telah berupaya mengatasi permasalahan ini dengan mengeluarkan berbagai kebijakan dan regulasi. Salah satu regulasi yang relevan adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 422 Tahun 2015, yang mengatur tentang tata cara pengelolaan alur pelayaran dan penetapan sistem navigasi. Regulasi ini bertujuan untuk menciptakan alur pelayaran yang aman, efisien, dan tertib, serta mencegah berbagai aktivitas ilegal, termasuk keberadaan kapal-kapal yang beroperasi tanpa izin.

Namun, dalam pelaksanaannya, efektivitas dari regulasi ini di Sungai Kapuas masih diragukan. Masih terdapat berbagai kendala seperti kurangnya fasilitas pendukung navigasi, keterbatasan personel pengawas, lemahnya koordinasi antarinstansi terkait, serta rendahnya kesadaran para pengguna alur pelayaran terhadap pentingnya kepatuhan pada regulasi. Akibatnya, aktivitas kapal ilegal tetap berlangsung, sehingga tujuan dari regulasi belum tercapai secara optimal.

Berdasarkan dari hasil data di Situs web ini, Penulis menemukan fakta-fakta yang terjadi di lapangan Antara lain:

Lampiran IV
Keputusan Menteri Perhubungan
Nomor : KP 442 Tahun 2015
Tanggal : 25 September 2015

DAERAH LABUH KAPAL SESUAI DENGAN KEPENTINGANNYA

1. Area labuh kapal (ZONA 1) untuk kapal kargo, kapal tanker CPO, kapal curah kering & *rede transports activity* (kapal dengan LOA > 125 meter):

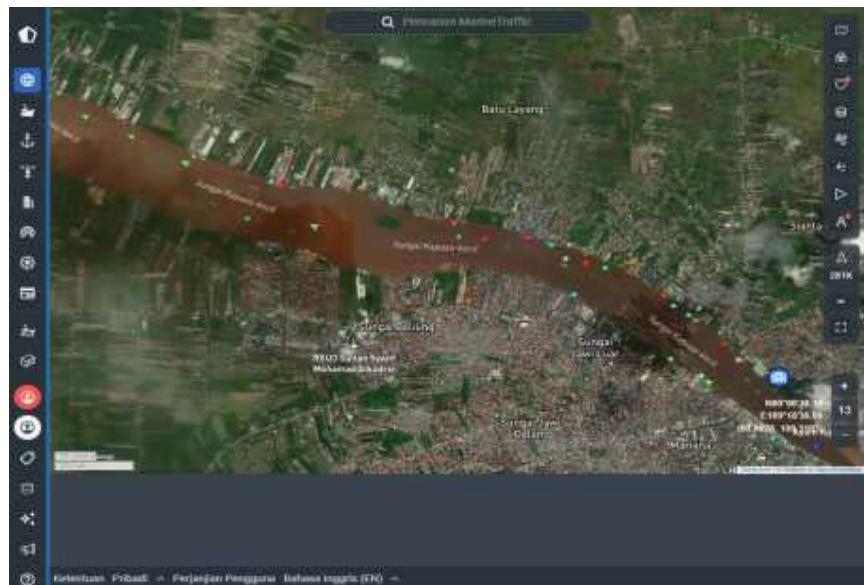
TITIK	POSISI KOORDINAT	LUAS
A	00° 05' 00" LU / 109° 00' 00" BT	
B	00° 05' 00" LU / 109° 02' 00" BT	
D	00° 03' 30" LU / 109° 00' 00" BT	
E	00° 03' 30" LU / 109° 02' 00" BT	10.261.352,95 m ²

2. Area labuh kapal (ZONA 2) untuk kapal kargo, kapal tanker CPO, kapal curah kering & kapal lokal/kapal nelayan (kapal dengan LOA ≤ 125 meter) dan kapal tunda dan tongkang:

TITIK	POSISI KOORDINAT	LUASAN
B	00° 05' 00" LU / 109° 02' 00" BT	
C	00° 05' 00" LU / 109° 04' 00" BT	
E	00° 03' 30" LU / 109° 02' 00" BT	
F	00° 03' 30" LU / 109° 04' 00" BT	10.261.312,61 m ²

Gambar 1.1

**Posisi Berlabuh Kapal Yang Sudah Ditentukan
Sesuai Dengan Nomor : KP 422 Tahun 2015**



Gambar 1.2

Kalau dilihat dari satelit

Sumber : <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:109.305/centery:0.002/zoom:14>



Gambar 1.3

Kalau dilihat Seacara langsung/Fakta lapangan Bahwa kapal Tersebut tidak Berabuh Sesuai Titik Yang Ditentukan (diluar dari titik kordinat yang di tentukan KP 422 Tahun 2025)

Berdasarkan dari gambar di atas yang saya daptnkan melalui Situs web dan dokumentasi secara langsung, menjelaskan bahwa Gambar 1.1 dan 1.2 menunjukkan situasi parkir kapal secara sembarangan di kawasan tersebut. Parkir kapal liar mengacu pada kegiatan kapal yang berlabuh atau parkir tanpa izin resmi dari otoritas pelabuhan. Dalam gambar tersebut, terlihat beberapa kapal yang berlabuh tidak sesuai dengan aturan yang ditetapkan, yaitu:

1. Penempatan yang Tidak Teratur: Kapal-kapal terlihat berlabuh secara acak tanpa memperhatikan zonasi yang telah ditentukan oleh pelabuhan. Hal ini menyebabkan kekacauan dan berpotensi mengganggu navigasi kapal lain yang akan masuk atau keluar dari pelabuhan.
2. Kondisi Keamanan: labuh ilegal seperti yang terlihat pada gambar meningkatkan risiko kecelakaan di pelabuhan. Kapal-kapal yang diparkir tanpa aturan dapat bertabrakan satu sama lain atau dengan infrastruktur pelabuhan, mengakibatkan kerusakan dan potensi kebakaran.

3. Dampak Lingkungan: labuh kapal juga berkontribusi terhadap pencemaran lingkungan. Kapal yang berlabuh sembarangan sering kali membuang limbahnya langsung ke perairan pelabuhan, yang dapat mencemari air dan mengganggu ekosistem laut setempat.
4. Kepatuhan Terhadap Regulasi: Gambar ini juga menunjukkan kurangnya kepatuhan terhadap peraturan yang telah ditetapkan oleh pihak berwenang. Parkir liar merupakan pelanggaran terhadap undang-undang maritim dan peraturan pelabuhan yang berlaku, dan dapat dikenakan sanksi bagi pemilik kapal.

Penanganan masalah Labuh kapal memerlukan upaya kolaboratif antara otoritas pelabuhan, pemilik kapal, dan instansi terkait untuk meningkatkan pengawasan, penegakan hukum, dan edukasi kepada pelaku maritim mengenai pentingnya mematuhi aturan parkir kapal yang berlaku. Gambar ini dengan jelas menekankan pentingnya penerapan aturan parkir kapal yang ketat dan pengawasan yang lebih baik untuk memastikan keselamatan, efisiensi, dan perlindungan lingkungan di pelabuhan.

Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengkaji sejauh mana Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 422 Tahun 2015 efektif dalam menangani masalah kapal ilegal di Sungai Kapuas. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi implementasi regulasi tersebut serta memberikan rekomendasi yang relevan untuk meningkatkan kualitas pengelolaan alur pelayaran di Sungai Kapuas. Dengan demikian, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam menciptakan pengelolaan transportasi air yang lebih baik, mendukung keberlanjutan aktivitas ekonomi, serta menjaga keselamatan dan kelestarian lingkungan di wilayah

tersebut.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti tentang “**Efektivitas Pengaturan Alur Pelayaran Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan labuh Kapal di Sungai Kapuas**”.

B. Rumusan Masalah

Dengan latar belakang masalah tersebut diatas penulis memfokuskan masalah yang akan diteliti sebagai berikut: **Bagaimana Efektivitas Pengaturan Alur Pelayaran Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan labuh Kapal di Sungai Kapuas?**

C. Tujuan Penelitian

Dengan berdasarkan pada latar belakang masalah diatas, maka target yang hendak dicapai sebagai tujuan dari penelitian dalam menyusun skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis Efektivitas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan labuh Kapal Di Kawasan Pelabuhan.
2. Mengidentifikasi Hambatan Dalam Implementasi Regulasi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan labuh Kapal di Sungai Kapuas.
3. Mengkaji Upaya Upaya Yang Dilakukan Pihak Yang Berwewenang

Dalam Meningkatkan Efektivitas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan labuh Kapal Di Kawasan Pelabuhan.

D. Manfaat Penelitian

Dengan melihat tujuan penelitian yang telah diuraikan diatas maka manfaat dari penelitian antara lain adalah:

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan rujukan untuk penelitian selanjutnya dan dapat menjadi sumbangan pemikiran ilmu pengetahuan khususnya di bidang ilmu hukum dan perkembangan hukum ekonomi.
- b. Memberikan tambahan pengetahuan bagi masyarakat umum, khususnya mahasiswa hukum mengenai Efektivitas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 422 Tahun 2015 Dalam menangani kasus labuh kapal sembarangan di kawasan sungai kapuas pontianak.

2. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi pedoman bagi pemerintah dalam menyempurnakan peraturan perundang-undangan yang mengatur labuh kapal sembarangan di kawasan sungai kapuas pontianak.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum dalam menegakkan hukum terkait dengan labuh kapal sembarangan di kawasan sungai kapuas pontianak.

E. Keaslian Penelitian

Penulisan penelitian dengan judul “Bagaimana Efektivitas Pengaturan Alur Pelayaran Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan labuh Kapal di Sungai Kapuas” merupakan penelitian asli yang ditulis oleh penulis sendiri tanpa melakukan plagiasi dari karya tulis ilmiah lain atau skripsi orang lain. Berdasarkan pengamatan penulis sehingga penelitian ini penulis buat, belum ada penulis lain yang melakukan penelitian yang sama dengan penelitian yang penulis buat ini. Akan tetapi ada beberapa penelitian yang mirip dengan penelitian ini, antara lain:

1. Ranto Pabalik, Universitas Katolik De la Salle Manado Skripsi dari Fakultas Teknik judul tesis “Analisis Karakteristik Parkir Di Pelabuhan Manado (Studi Kasus Pada Area Parkir Pelabuhan Kapal Cepat” Permasalahan yang dibahas: Penelitian ini berfokus pada analisis karakteristik parkir di Pelabuhan Manado, terutama di area parkir kapal cepat? ⁴
2. Saifullah, Universitas Sumatera Utara dengan judul tesis “Pengaruh Sanitasi Dan Manajemen Kapal Terhadap Kepemilikan Sertifikat Sanitasi Kapal Pada Pelabuhan Lhokseumawe”. Pemasalahan yang dibahas: pengaruh sanitasi kapal dan manajemen kapal (penerapan SOP dan kepemimpinan) terhadap kepemilikan sertifikat sanitasi Kapal di Pelabuhan Lhokseumawe?⁵
3. Dimas Ahmad Alimuddin, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dengan judul “Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing Yang

⁴ Ranto Pabalik, 2022. “Analisis Karakteristik Parkir Di Pelabuhan Manado (Studi Kasus Pada Area Parkir Pelabuhan Kapal Cepat” . Skripsi, Fakultas Teknik Universitas Katolik De la Salle, Manado.

⁵ Saifullah, 2010 “Pengaruh Sanitasi Dan Manajemen Kapal Terhadap Kepemilikan Sertifikat Sanitasi Kapal Pada Pelabuhan Lhokseumawe ”. Skripsi, Universitas Sumatera Utara, Sumatera.

Diageni Oleh PT. Adi Bahari Nuansa Di Pelabuhan Banten”. Pemasalahan yang dibahas:

- a. Faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten?
- b. Apa dampak dari faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten?
- c. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten?⁶

Dengan Demikian Yang membedakan penelitian skripsi penulis dengan ketiga penelitian skripsi di atasyaitu penulis membahas mengenai “Bagaimana Efektivitas Pengaturan Alur Pelayaran Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 422 Tahun 2015 Dalam Penanganan labuh Kapal di Sungai Kapuas”.

⁶ Dimas Ahmad Alimuddin, 2020, “Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing Yang Diageni Oleh PT. Adi Bahari Nuansa Di Pelabuhan Banten”. Skripsi, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.