

# **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL PENUMPANG DAN SERTIFIKAT KAPAL BERDASARKAN UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (STUDI DI WILAYAH KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN LEMBAR)**

**B. FARHANA KURNIA LESTARI<sup>1)</sup>, DHINA MEGAYATI<sup>2)</sup>, DITA ERLINA<sup>3)</sup>**

**Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar**

*<sup>1)</sup>baiqfarhanakurnialestari@gmail.com, <sup>2)</sup>dhinamegayati@gmail.com, <sup>3)</sup>ditaerlina23@gmail.com*

## **ABSTRAK**

Penelitian ini dilatarbelakangi dengan adanya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 1 ayat 56 yang berbunyi “Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran”. Dalam hal keselamatan pelayaran kapal penumpang baik Nakhoda maupun perusahaan pelayaran juga bertanggung jawab penuh atas keselamatan dan keamanan pelayaran kapal penumpang, lantas Bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap keselamatan pelayaran kapal penumpang dan sertifikat kapal berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dan Faktor apa saja yang menyebabkan tindak pidana keselamatan pelayaran kapal penumpang dan sertifikasi kapal serta upaya apa saja yang dilakukan untuk pencegahan dan penanggulangannya. Untuk menjawab permasalahan itu digunakan penelitian hukum empiris yang sifatnya kualitatif, sumber data primer diperoleh melalui wawancara di lokasi penelitian, dan didukung data sekunder dari kepustakaan serta didukung dengan data tersier atau bahan hukum penunjang yang memberi petunjuk berkaitan dengan topik penelitian ini. Hasil dari penelitian ini adalah pelayanan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran kapal penumpang maupun sertifikasi kapal sudah cukup baik dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Untuk terciptanya keselamatan dan keamanan pelayaran tidak luput dari peran perusahaan pelayaran dan nakhoda kapal itu sendiri agar terus berkoordinasi dengan pihak yang berwenang di Pelabuhan selaku Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar.

---

**Kata Kunci:** *Pertanggungjawaban Pidana, Keselamatan Pelayaran, Sertifikat Kapal*

## **ABSTRACT**

*This research is motivated by the Law of the Republic of Indonesia Number 17 of 2008 concerning Shipping in article 1 paragraph 56 which reads "The Harbor Master is a government official at the port who is appointed by the Minister and has the highest authority to carry out and supervise the fulfillment of statutory provisions. to ensure the safety and security of shipping". In terms of the safety of passenger ship shipping, both the captain and the shipping company are also fully responsible for the safety and security of passenger ship shipping, then what is the criminal responsibility for the safety of passenger ship shipping and ship certificates based on Law of the Republic of Indonesia Number 17 of 2008 concerning Shipping, and Factors what causes criminal acts on passenger ship shipping safety and ship certification and what efforts are made to prevent and overcome them. To answer these problems, qualitative empirical legal research is used, the primary data source is obtained through interviews at the research location, and is supported by secondary data from the literature and supported by tertiary data or supporting legal materials that provide guidance related to this research topic. The results of this research are that services for the safety and security of passenger ship shipping and ship certification are quite well carried out by the Harbormaster's Office and Class III Port Authority. with Law of the Republic of Indonesia Number 17 of 2008 concerning Shipping. To create shipping safety and security, the role of shipping companies and ship captains themselves must continue to coordinate with the authorities at the port such as the Harbor Master's Office and Class III Sheet Port Authority.*

---

**Keywords:** *Criminal Liability, Shipping Safety, Ship Certificate*

## PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan Negara yang terdiri dari banyak kepulauan meliputi daratan dan lautan, yang merupakan satu kesatuan dan tak terpisahkan untuk menghubungkan kota yang satu dengan kota yang lain, roda perekonomian dan perdagangan antar daerah atau pulau semakin meningkat. Hal ini semua tidak terlepas dari kebutuhan jasa transportasi, baik itu menggunakan jasa transportasi pengangkutan laut ataupun melalui darat.

Menurut pasal 310 KUHD kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu. Dalam register, kapal-kapal didaftarkan dalam tiga kategori, yaitu: (Wartini Soegeng, 1988)

- a. Sebagai kapal laut (dengan kode L)
- b. Sebagai kapal nelayan laut (dengan kode N)
- c. Sebagai kapal pedalaman (dengan kode P)

Pelabuhan Lembar merupakan salah satu sarana yang vital yaitu menghubungkan antara daerah barat dengan daerah timur Indonesia maka sarana lalu lintas laut ini sangatlah ramai dilalui kendaraan yang mengangkut barang dan penumpang. Selain tempat keluar masuknya barang-barang kebutuhan daerah-daerah lain Indonesia ke pulau Lombok pada khususnya.

Dalam Pasal 1 ayat 56 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Oleh karena itu pelayaran yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan standar keselamatan kapal, sehingga mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas baik di dalam maupun di luar negeri.

Dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar memberikan pelayanan terhadap keselamatan dan keamanan kapal penumpang yang ada di wilayah Pelabuhan Lembar. Untuk terciptanya keselamatan dan keamanan pelayaran kapal penumpang bahwa nakhoda bertanggung jawab penuh atas keselamatan dan keamanan kapal penumpang setelah menerima Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar. Perusahaan pelayaran melaporkan jumlah *manifest* yang ada di atas kapal kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar sesuai jumlah keselamatan yang di setujui oleh oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar. Apabila terjadi kecurangan *manifest* atau muatan di atas kapal maka akan menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran tersebut, menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 137 ayat 4 yang berbunyi “Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan “. Adapun sanksi administratif menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 225 ayat 1 yang berbunyi “Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 213 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 214, dan pasal 215 dikenakan sanksi administratif, berupa : Peringatan, Pembekuan izin atau pembekuan sertifikat ; atau, Pencabutan izin.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 126 ayat 1 sampai dengan ayat 5 menyebutkan bahwa :

1. Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.
2. Sertifikat Keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas :
  - a. Sertifikat keselamatan kapal penumpang;
  - b. Sertifikat keselamatan kapal barang; dan
  - c. Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkapikan.
3. Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.
4. Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.
5. Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

Pasal 130 ayat 1 menyebutkan bahwa “Setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

### Rumusan Masalah

Dengan melihat dan memahami latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan suatu permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap keselamatan pelayaran kapal penumpang dan sertifikat kapal berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ?
2. Faktor apa saja yang menyebabkan tindak pidana keselamatan pelayaran kapal penumpang dan sertifikasi kapal serta upaya apa saja yang dilakukan untuk pencegahan dan penanggulangannya ?

## **Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui gambaran secara umum tentang faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran kapal penumpang dan sertifikasi kapal beserta upaya untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan tentang pertanggungjawaban pidana menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

## **METODE PENELITIAN**

Untuk mengkaji pokok permasalahan dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode penelitian hukum empiris, yang diperoleh dari berbagai literatur yaitu melalui arsip dan dokumentasi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas III Lembar tentang Pertanggung Jawaban Pidana Terhadap Keselamatan Pelayaran Kapal Penumpang dan Sertifikat Kapal berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran serta Perundang - undangan yang berhubungan dengan masalah penelitian ini. Sifat penelitian yang di gunakan adalah penelitian kualitatif (Imam Gunawan, 2013) yaitu penelitian yang mempunyai sifat deskriptif. Untuk lebih memperkuat hasil penelitian dan hasilnya mendekati fakta kasus yang sesungguhnya tentang Keselamatan Pelayaran Kapal Penumpang Dan Sertifikat Kapal Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, maka di butuhkan pula data primer, data yang di peroleh dengan jalan mengadakan wawancara langsung dengan pejabat yang berwenang di Kantor KSOP Kelas III Lembar serta data sekunder yang diperoleh dari kepustakaan.

Metode pengumpulan data berkaitan dengan teknik yang akan digunakan yaitu dengan cara observasi atau survei melakukan kegiatan penelitian di lapangan. Akan tetapi pada penelitian ini, teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara studi dokumen dan wawancara.

Untuk menganalisis bahan - bahan hukum secara sistematis, dianalisa sesuai dengan kebutuhan pembahasan, kegiatan dalam menganalisa bahan hukum yang telah terkumpul dapat digunakan berbagai teknik analisis seperti:

- a. Teknik deskripsi yang merupakan uraian apa adanya terhadap suatu kondisi atau posisi dari proposisi hukum atau non hukum.
- b. Teknik argumentasi melaksanakan tanya jawab langsung dengan Bapak Kasie Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli dan Bapak Kasie Status Hukum dan Sertifikasi Kapal.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Keselamatan Pelayaran Kapal Penumpang Dan Sertifikat Kapal Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.**

Menurut C.S.T. Kansil (C.S.T. Kansil,1989), Pidana adalah” hukuman berupa siksaan yang merupakan keistimewaan dan unsur yang terpenting dalam Hukum Pidana”. Sifat dari hukum ialah memaksa dan dapat dipaksakan, dan paksaan itu perlu untuk menjaga tertibnya, diturutinya peraturan-peraturan hukum atau untuk memaksa si perusak memperbaiki keadaan yang dirusakkannya atau mengganti kerugian yang disebabkan. Pokoknya untuk menjaga dan memperbaiki keseimbangan atau keadaan yang semula.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Brujul Setyo Widiyono selaku Kasie Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar tentang Mekanisme pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran kapal penumpang di Pelabuhan Lembar (Selat Lombok) yaitu penerapannya harus sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayan pasal 193 ayat (1) dan ayat (2) yaitu:

(1) Selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan:

- a. Tata cara berlalu lintas;
- b. Alur pelayaran;
- c. Sistem rute;
- d. Daerah-pelayaran lalu lintas kapal; dan
- e. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

(2) Nakhoda yang berlayar di perairan Indonesia pada wilayah tertentu wajib melaporkan semua informasi melalui Stasiun Radio Pantai (SRP) terdekat.

Pada dasarnya setiap nakhoda kapal yang memuat penumpang ataupun barang yang akan memasuki ataupun keluar dari Pelabuhan Lembar diwajibkan

untuk melaporkan data identitas kapal dan data pelayarannya kepada Stasiun Radio Pantai (SRP) Pelabuhan Lembar. Adapun laporan tersebut meliputi :

- a. Data berupa nama kapal, tanda panggilan (*call sign*), *Maritime Mobile Services Identities (MMSI)*, bobot kapal, panjang kapal, dan informasi lain yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran.

- b. Data dinamik berupa posisi kapal saat menyampaikan informasi dengan tujuan berlayar, dengan waktu tiba, kecepatan, dan haluan kapal.

Sistem pelaporan tersebut menggunakan:

- a. Sistem identifikasi otomatis (*Automatic Identification System/AIS*);
- b. Sistem manual peralatan radio komunikasi; dan
- c. Sistem monitoring pergerakan kapal jarak jauh (*Long Range Identification and Tracking of Ships/LRIT*).

Pencatatan kapal dalam buku register kapal masuk pelabuhan, nama kapal, keagenan kapal, posisi kapal, rencana kegiatan, rencana keberangkatan dan pelabuhan tujuan begitu kapal tiba dipelabuhan dalam keadaan berlabuh jangkar atau langsung sandar didermaga, maka nakhoda harus menyerahkan dokumen / sertifikat kapal untuk diserahkan dan diperiksa oleh Syahbandar.

Kapal Patroli milik Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar bertugas untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum di wilayah alur Pelabuhan Lembar. Apabila kegiatan tersebut di atas tidak dilakukan maka dikenakan sanksi pidana sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 317 yang berbunyi “Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 193 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah)”.

Menurut hasil wawancara dengan Bapak Herman Eko Yulianto selaku Kasie Status Hukum dan Sertifikasi Kapal melalui Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 644 Tahun 2022 tanggal 26 September 2022 tentang Uji Kelaiklautan Kapal Penumpang Natal Tahun 2022 dan Tahun Baru 2023. Tujuan melakukan Uji Petik terhadap semua kapal-kapal yang memasuki Pelabuhan Lembar yaitu untuk mengecek sertifikat kapal maupun keselamatan dan keamanan pelayaran Kapal Penumpang.

Hasil penelitian yang dilakukan di Kantor KSOP Kelas III Lembar tentang Uji Petik Pemeriksaan Kapal Penumpang meliputi:

1. Masa Berlaku Dokumen / Sertifikat Kapal antara lain :
  - a. Surat Laut;
  - b. Surat Ukur;
  - c. Sertifikat Garis Muat Kapal;
  - d. Sertifikat (Klas) Lambung;
  - e. Sertifikat (Klas) Mesin;
  - f. Sertifikat Pengawakan (*Safe Manning*);
  - g. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang
  - h. Sertifikat Pencegahan Pencemaran;
  - i. SMC Certificate;
  - j. DOC Certificate;
  - k. Sertifikat Alat Keselamatan Kapal dan Pemadam Kebakaran;
  - l. Buku Stabilitas Kapal;
2. Sertifikat / Ijazah Pelaut Crew Kapal termasuk Nakhoda
3. Pemeriksaan Teknis Kapal meliputi Bagian Deck Kapal, Bagian Mesin Kapal dan Bagian Listrik Kapal.

Apabila terdapat kekurangan pada pemeriksaan tersebut di atas, maka dikeluarkan surat rekomendasi dari Kantor KSOP Kelas III Lembar, yang bertujuan untuk Pihak Kapal dan Pemilik Kapal agar secepatnya memenuhi kekurangan tersebut. Namun apabila pihak kapal ataupun pemilik kapal tidak memenuhi kekurangan tersebut maka dikenakan sanksi pidana sesuai Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai berikut :(Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 17, 2008)

1. Pasal 302
  - a. Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).
  - b. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
  - c. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).
2. Pasal 304 berbunyi: “Setiap orang yang tidak membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam pasal 128 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah)”.
3. Pasal 305 berbunyi: “Setiap orang yang tidak memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 130 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah)”.

Uraian kejadian tersebut di atas adalah bentuk pertanggungjawaban pidana terhadap keselamatan pelayaran kapal penumpang dan sertifikat kapal berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 245 menyebutkan bahwa “Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- 1) Kapal tenggelam;
- 2) Kapal terbakar;
- 3) Kapal tubrukan; dan
- 4) Kapal kandas.

Jika terjadi kecelakaan kapal, umumnya publik menyoroti tiga pihak, yaitu Syahbandar, Pemilik kapal dan Nakhoda. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat 56 menyebutkan bahwa “Syahbandar adalah pejabat pemerintahan di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran”.

Pemilik kapal / Agen Pelayaran bertugas mengurus semua ijin-ijin keselamatan kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar dan PT. Pelindo (Persero) tentang Kapal- Kapal yang masuk di Pelabuhan Lembar.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51, 2002) menyebutkan bahwa Nakhoda Kapal adalah sebagai salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi diatas kapal serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam struktur organisasi kapal Nakhoda (*Captain* atau *Master*) adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal, secara otomatis ia mengemban tanggung jawab yang berat atas kapal, awak kapal, muatan dan atau penumpang dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar merupakan unit kerja organisasi kepelabuhanan yang bernaung di bawah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar dipimpin oleh seorang Kepala Kantor.

Didalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 71 Tahun 2021 tentang Perubahan Ketiga atas PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71, 2021), menyebutkan bahwa Kepala Kantor KSOP Kelas III Lembar membawahi susunan organisasi sebagai berikut:

- 1) Subbagian Tata Usaha.
- 2) Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli.
- 3) Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal.
- 4) Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan.
5. Kelompok Jabatan Fungsional.

Di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KM. 01 Tahun 2010 tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar (*port clearance*) menyebutkan sebelum kapal diberikan Surat Persetujuan Berlayar, maka kapal tersebut wajib memenuhi:

1. Pemeriksaan administratif, meneliti keabsahan dari surat surat kapal yang diterima saat kapal tiba dipelabuhan ( Memorandum ) pendataan tanggal pengeluaran dan tanggal masa berlaku dokumen kapal tersebut, surat-surat yang dilampirkan saat permohonan surat persetujuan berlayar dan bukti kewajiban lainnya telah dipenuhi berupa bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, bukti pembayaran jasa kenavigasian, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan (*Clearance*) Bea dan cukai atas barang muatan kapal, Persetujuan Imigrasi atas pemeriksaan passport pelaut, Persetujuan karantina kesehatan dan atau karantina hewan dan tumbuhan terhadap kelayakan fasilitas kapal.
2. Pemeriksaan Fisik, memverifikasi kondisi kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan, Nautis teknis dan radio kapal, pemuatan dan stabilitas kapal, pengawakan kapal Pasal 6 Keputusan Menteri KM 01 Tahun 2010 pemeriksaan fisik sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 ayat 3, dilakukan oleh pejabat pemeriksa kelaiklautan kapal diatas kapal guna meneliti kondisi nautis-teknis dan radio kapal dan pemuatan dan stabilitas kapal sesuai dengan yang disebutkan dalam surat pernyataan kesiapan berangkat dari nakhoda (*Master Sailing Declaration*).

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KM 01 Tahun 2010 tentang Tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar (*port clearance*) pada pasal 7 ayat 1 yang berbunyi “Syahbandar mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) berdasarkan kesimpulan atau resume pemenuhan persyaratan administratif dan teknis kelaiklautan kapal”. Akan tetapi apabila dalam hal kondisi cuaca pada perairan

yang akan dilayari kapal dapat membahayakan keselamatan berlayar, Syahbandar dapat menunda pemberangkatan kapal (Pasal 9 ayat 2).

### **Faktor Yang Menyebabkan Tindak Pidana Keselamatan Pelayaran Kapal Penumpang Dan Sertifikasi Kapal Serta Upaya Yang Dilakukan Untuk Pencegahan Dan Penanggulangannya.**

Tak dipungkiri banyak jumlah kapal yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia seringkali mengabaikan keselamatan kapal yang pada gilirannya bermuara pada resiko kecelakaan kapal atau insiden pelayaran di wilayah perairan Indonesia cukup besar. Berbagai faktor yang menyebabkan tindak pidana keselamatan pelayaran kapal dan sertifikasi kapal adalah:

#### 1. Faktor Teknis

Faktor lain yang biasa terjadi sebagai penyebab dari kecelakaan transportasi laut adalah faktor teknis. Faktor teknis ini banyak hal yang bisa menjadi penyebabnya, seperti desain kapal yang tidak sesuai dengan standar. Ada pula maintenance dari para awak kapal yang dilakukan tidak terjadwal secara rutin, sehingga ketika kapal berlayar menyebabkan mesin panas sehingga menyebabkan kapal mudah mengalami kerusakan hingga terbakar dan meledak.

#### 2. Kelebihan Kapasitas

Sebagian besar kecelakaan yang banyak terjadi, adalah akibat dari jumlah penumpang yang melebihi kapasitas angkut dari kapal. Hal ini selain disebabkan kelalaian dari nahkoda kapal, kadangkala juga disebabkan kelalaian dari pengawasan pelabuhan, ketika kapal akan diberangkatkan. Selain itu juga disebabkan para pegawai pelabuhan, yang masih menganggap remeh akan standarisasi yang telah ditetapkan.

#### 3. Human Error (kesalahan manusia)

*Human Error*/ kesalahan manusia disebabkan oleh faktor SDM (awak kapal) yang kurang memiliki pengetahuan (*knowledge*), pemahaman (*understanding*), kecakapan (*proficiency*) serta keterampilan (*skill*) yang diperlukan untuk mengantisipasi resiko kecelakaan.

#### 4. Faktor Alam

Faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang sering dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang yang tinggi, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas, ini semua yang dipengaruhi oleh musim.

Keselamatan Pelayaran Kapal secara teknis tidak dapat dipisahkan dari faktor keselamatan (*safety*), segala usaha yang dilakukan manusia pasti akan menimbulkan faktor resiko (*risk*), yang dapat berakibat pada kerugian, baik secara materiil maupun non materiil. Sudah banyak hasil penelitian yang menyimpulkan bahwa mayoritas (hampir 80%) dari semua kecelakaan yang disebabkan oleh “organizational and management problems” dan hal tersebut merupakan “human error”.

Permasalahan tersebut merupakan faktor penting untuk menunjang keselamatan pelayaran. Sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 bahwa Syahbandar menjamin keselamatan dan keamanan kapal serta perlindungan lingkungan laut. Dalam melaksanakan tugasnya, syahbandar harus saling berkoordinasi dengan pihak instansi terkait yang ada di Pelabuhan dengan tujuan untuk keselamatan pelayaran.

Begitu banyaknya kejadian-kejadian yang terjadi pada transportasi laut telah menjadi peringatan sendiri bagi pemerintah Indonesia. Hal ini sebenarnya masih dapat dilakukan tindakan preventif untuk mencegah kecelakaan kapal tersebut, mulai dari kebijakan-kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah, khususnya fungsi dan kewenangan Syahbandar dalam penegakan hukum di laut menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pasal 127 yang berbunyi”

#### 1. Sertifikat kapal tidak berlaku apabila:

- a. masa berlaku sudah berakhir;
- b. tidak melaksanakan pengukuhan sertifikat (endorsement);
- c. kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal;
- d. kapal berubah nama;
- e. kapal berganti bendera;
- f. kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal;
- g. kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal;
- h. kapal tenggelam atau hilang; atau
- i. kapal ditutuh (*scrapping*).

#### 2. Sertifikat kapal dibatalkan apabila:

- a. keterangan dalam dokumen kapalyang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya;
- b. kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal; atau
- c. sertifikat diperoleh secara tidak sah.

Berkaitan dengan hal tersebut maka beberapa upaya yang dilakukan untuk pencegahan dan penanggulangannya tercantum pada Pasal 117 yang berbunyi”

1. Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
  - a. kelaiklautan kapal;
  - b. kenavigasian.
2. Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi :
  - a. keselamatan kapal;
  - b. pencegahan pencemaran dari kapal;
  - c. pengawakan kapal;
  - d. garis muat kapal dan pemuatan;
  - e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
  - f. status hukum kapal;
  - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;dan
  - h. manajemen keamanan kapal.
3. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Disebutkan juga pada Pasal 126 yang berbunyi”

1. Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.
2. Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas :
  - a. sertifikat keselamatan kapal penumpang;
  - b. sertifikat keselamatan kapal barang; dan
  - c. sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.
3. Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.
4. Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.
5. Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan

Begitu banyaknya kejadian-kejadian yang terjadi pada transportasi laut telah menjadi peringatan sendiri bagi pemerintah Indonesia sendiri. Hal ini sebenarnya masih dapat dilakukan tindakan preventif untuk mencegah kecelakaan kapal tersebut, mulai dari kebijakan-kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah, khususnya di Kantor KSOP Kelas III Lembar.

Pertama, perlu adanya penyuluhan-penyuluhan terhadap para awak kapal yang ada, mengenai aturan-aturan yang ada dalam pelayaran sehingga tidak akan terjadi kesalahan ataupun kelalaian dari para awak kapal, dalam hal pemuatan di Kapal, terutama dalam pemuatan barang khusus atau barang berbahaya. Apabila ditemukan indikasi dalam pemuatan tersebut sangat membahayakan kapal, maka pihak Nakhoda wajib melaporkan ke pihak Syahbandar.

Kedua, perlu adanya koordinasi dengan pihak instansi terkait di Pelabuhan Lembar, yaitu melakukan koordinasi dengan Pihak Polsek Pelabuhan selaku keamanan dan pihak PT. ASDP (Persero) Indonesia Ferry ataupun pihak PT. Pelindo III (Persero) selaku operator, dalam hal pengawasan yang optimal dan rutinitas terhadap kendaraan truk yang masuk di Pelabuhan. Pengawasan tersebut dapat dilakukan dengan cara memeriksa muatan di atas kendaraan truk secara manual atau dengan alat teknologi canggih yang bisa mengetahui apa isi muatan truk tersebut.

## **PENUTUP**

### **Simpulan**

Setiap nakhoda kapal yang memuat penumpang ataupun barang yang akan memasuki ataupun keluar dari Pelabuhan Lembar diwajibkan untuk melaporkan data identitas kapal dan data pelayarannya kepada Stasiun Radio Pantai (SROP) Pelabuhan Lembar dan Nakhoda harus menyerahkan sertifikat kapal untuk diserahkan dan diperiksa oleh Syahbandar. Apabila kegiatan tersebut tidak dilakukan maka dikenakan sanksi pidana sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta aturan lain yang berkaitan dengan keselamatan kapal.

Faktor yang menyebabkan tindak pidana keselamatan pelayaran kapal penumpang dan sertifikasi kapal adalah Faktor Teknis, Kelebihan kapasitas, *Human Error* (kesalahan manusia) dan Faktor alam. Sedangkan upaya yang dilakukan untuk pencegahan dan penanggulangannya yaitu adanya penyuluhan terhadap nakhoda dan awak kapal, mengenai aturan-aturan yang ada di dalam pelayaran sehingga tidak akan terjadi kesalahan ataupun kelalaian dari para awak kapal, dalam hal pemuatan di Kapal, terutama dalam keselamatan dan keamanan pelayaran. Apabila ditemukan indikasi dalam pemuatan tersebut sangat membahayakan kapal, maka pihak Nakhoda wajib melaporkan ke pihak Syahbandar.

## Saran

Bahwa Keselamatan Pelayaran akan tercipta dengan baik apabila 3 (tiga) komponen utama yaitu Regulator (Syahbandar), Operator (Perusahaan Pelayaran) dan User (Nakhoda), saling bekerjasama dalam pengawasan dan pelaksanaan peraturan Perundang-Undangan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran. Dengan didukung koordinasi yang baik maka akan terciptanya *zero accident*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Dirjen Hubla. (2013). *Sertifikasi Pelaut*, Perhubungan Laut, Jakarta.
- Gunawan, Imam. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif: Teori & Praktik*, Bumi Aksara, Jakarta.
- KUHD Buku kedua tentang Hak dan kewajiban yang timbul dari pelayaran.
- Kansil, CST. (1989). *Pengantar Ilmu Hukum Dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Nafri. (2012). *Kecelakaan Kapal Menjadi Tanggung Jawab Siapa?*, Dharma Jala Prajatama, Jakarta.
- Purwosutjipto, H.M.N. (1989). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 5, Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta.
- Risianto, Bambang. (2009). *Dunia Maritim*, AKPELNI, Semarang.
- Santoso, Banu. (1998). *Port Terminal Operation*, AKPELNI, Semarang.
- Soegeng, Wartini. (1988). *Pendaftaran Kapal Indonesia*, PT. ERESKO, Bandung.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Menteri Perhubungan Nomor: PM. No. 71 tahun 2021 tentang Perubahan Ketiga atas PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.