

Pengawasan Transportasi Laut demi Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Nasional

(Supervision of Sea Transportation for The Safety and Security of National Shipping)

Hana Faridah & Rona Apriana Fajarwati

Universitas Singaperbangsa Karawang

e-mail: hana.faridah@fh.unsika.ac.id, rona.apriana18@mhs.uinjkt.ac.id

Abstract

This study aims to study and analyze forms of sea transportation supervision in order to realize the safety and security of national shipping based on laws and regulations. This study uses a normative juridical approach with descriptive analysis. The data used is secondary data obtained through literature study, which is then analyzed qualitatively. Based on research, law enforcement implies that there is a demand for the ability to maintain and supervise compliance with certain legal provisions in the waters of Indonesia's national jurisdiction. Guidance in the shipping sector is controlled by the state and the guidance is carried out by the government, while shipping guidance consists of: regulation, supervision, and control. The factors that become obstacles in law enforcement for the safety of sea transportation service users can be carried out by conducting periodic seafarer resource training, and carried out seriously and seriously and with full responsibility for the creation of expertise and skills based on the certificate held by the captain, Ship Officers and Ship's Crew.

Keywords: *Supervision, Sea Transportation, Shipping.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis bentuk pengawasan transportasi laut demi mewujudkan keselamatan dan keamanan pelayaran nasional berdasarkan peraturan perundang-undangan. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan analisis deskriptif. Data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan, yang kemudian dianalisis secara kualitatif. Berdasarkan penelitian Penegakan hukum menyiratkan adanya tuntutan kemampuan untuk memelihara dan mengawasi ketaatan terhadap ketentuan-ketentuan hukum tertentu di perairan yurisdiksi nasional Indonesia. Pembinaan di bidang pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah, adapun pembinaan pelayaran terdiri atas: pengaturan, pengawasan, dan pengendalian. Faktor-

faktor yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum terhadap keamanan para pengguna jasa transportasi laut dapat dilakukannya dilakukan pelatihan sumber daya pelaut secara berkala, dan dilakukan dengan serius dan sungguh-sungguh serta penuh tanggung jawab untuk terciptanya keahlian dan keterampilan berdasarkan sertifikat yang dimiliki oleh Nakhoda, Perwira Kapal maupun Anak Buah Kapal.

Kata Kunci: Pengawasan, Transportasi Laut, Pelayaran.

Pendahuluan

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan sesuai yang diamanatkan oleh Pasal 25 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) tentang wilayah negara. Wilayah laut yang terbentang luas mengitari Indonesia mendatangkan sumber daya alam yang melimpah baik sumber daya hayati maupun non hayati guna kepentingan pembangunan nasional.¹ Mengingat pentingnya fungsi laut bagi bangsa Indonesia, maka masyarakat Indonesia wajib mengelola, menjaga, memanfaatkan, dan melestarikan wilayah laut ini sesuai dengan yang diamanatkan dalam Pasal 33 UUD 1945.

Demi mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang berguna untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara, sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.²

Penegakan hukum di wilayah laut ini sangat sulit karena harus memahami batas wilayah/wilayah teritorial sehingga diperlukan instansi penegak hukum yang secara khusus melakukan penegakan hukum di wilayah laut Indonesia. Instansi penegak hukum di wilayah laut terdiri atas Badan Keamanan Laut (Bakamla), POLRI, TNI AL, Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP), Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), Pejabat Bea dan Cukai, dan instansi penegak hukum lainnya. Banyaknya instansi penegak hukum di wilayah laut menyebabkan terjadinya tumpang tindih kewenangan. Hal ini terjadi karena setiap penegak hukum memiliki kebijakan yang isinya hampir bersinggungan yang mengakibatkan penegakan hukum di wilayah laut belum berjalan maksimal. Untuk itu, Indonesia memerlukan

¹ Zakky, 2017, "Kondisi Geografis Indonesia Beserta Keadaan Penduduk Dan Pengaruhnya" Dalam <https://www.zonareferensi.com/kondisigeografis-indonesia/> Diakses Pada Tanggal 10 September 2019 Pukul 11.20 WIB.

² Penjelasan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945.

suatu badan/lembaga khusus guna menyinergikan pelaksanaan patroli keamanan yang dilaksanakan oleh instansi-instansi penegak terkait, maka dibentuklah Badan Keamanan Laut (Bakamla).

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang telah mendapat pengakuan dunia internasional, maka kepentingan Internasional juga harus mendapatkan perhatian khusus sebagai dampak dari adanya pengakuan. *Amanat United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) 1982* yang mengatur laut sebagai obyek dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan dan kepentingan seluruh Negara termasuk yang tidak berbatasan dengan laut guna pemanfaatan laut dengan seluruh potensi yang terkandung di dalamnya bagi manusia, sangat berarti bagi Indonesia dalam menegakkan hukum dan kedaulatan di wilayah perairannya. Dalam rangka menindaklanjuti amanat UNCLOS 1982, negara Indonesia memberikan amanat melalui peraturan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimana mengatur segala hal yang berkaitan dengan lalu lintas melalui laut, pengangkutan barang dan atau orang melalui jalur laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan serta penegakan hukumnya.³

Amanat United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) 1982 dan UU RI Nomor 17 Tahun 1985 mempunyai arti penting, karena konsep negara kepulauan yang diperjuangkan Indonesia selama 25 tahun secara terus menerus berhasil memperoleh pengakuan resmi masyarakat Internasional. UNCLOS adalah hasil dari konferensi-konferensi PBB mengenai hukum laut yang berlangsung sejak 1973 sampai 1982. Hingga kini tidak kurang dari 158 negara yang telah menyatakan bergabung dengan Konvensi, termasuk Uni Eropa. Pengakuan resmi secara internasional itu mewujudkan satu kesatuan wilayah sesuai dengan Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 yaitu Kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan tidak lagi sebatas klaim sepihak pemerintah Indonesia.

Negara kepulauan menurut UNCLOS 1982 adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih gugusan kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Negara kepulauan dapat menarik garis dasar/pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan arang kering terluar kepulauan itu.⁴

Tujuan pelayaran dapat ditentukan secara jelas berdasarkan tujuan pelayaran, yang meliputi membagikan proteksi pertahanan serta keamanan untuk negara dan masyarakat. Indonesia merupakan negara yang memiliki kendali penuh atas perkapalan, serta pelaksanaan negara dilaksanakan oleh pemerintah terhadap

³ Hari Utomo, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal", Jurnal Legislasi Indonesia, Vol. 14 N0. 01 - Maret 2017, Hlm 57 - 76.

⁴ Kuncoro Arry Prasetyo, Lukman Yudho Prakoso, Dohar Sianturi, Strategi Pertahanan Laut Pemerintah Indonesia Dalam Menjaga Keamanan Maritim, Jurnal Strategi Pertahanan Laut, Volume 5 Nomor 1 Tahun 2019, Hlm 39.

pembinaan serta juga pelaksanaan negara. Regulasi, pemantauan, dan pengawasan adalah mekanisme yang digunakan pemerintah untuk memberikan pedoman keselamatan, keamanan diatur dan diawasi pelayaran melalui navigasi. Untuk menunjang keselamatan dan keamanan pelayaran pemerintah telah membentuk fasilitas navigasi agar pelayaran dapat beroperasi dengan lancar dan aman. Meski sudah ada tindakan perlindungan keselamatan di perairan, namun penerapan tindakan perlindungan keselamatan masih belum cukup. Misalnya, penerbitan sertifikat transportasi kapal dan sertifikat kelayakan transportasi kapal yang belum, sepenuhnya diperiksa. Jika kapal tidak diinspeksi secara menyeluruh maka keselamatan yang dibutuhkan akan berkurang dan akan menimbulkan bahaya serta menimbulkan korban pada suatu waktu.

Penelitian ini bertujuan menganalisis mengenai pengawasan sebagai bentuk dari penegakan hukum atas para pengguna jasa transportasi laut terkait dengan keamanan dan keselamatan para penumpang dalam menggunakan moda transportasi laut dan menganalisis faktor para penumpang apabila terjadi kecelakaan kapal. Fokus terhadap keselamatan penumpang, khususnya yang menggunakan angkutan laut, bahwa sesuai dengan Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran, pembinaan pelayaran yang meliputi pengaturan, pengendalian dan pengawasan, dilakukan oleh Pemerintah. Selanjutnya, Pasal 5 ayat (3) Undang-Undang Pelayaran mengatur bahwa pengaturan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a maka penetapan kebijakan dilakukan dalam penentuan aturan, standar, pedoman, kriteria, perencanaan dan prosedur termasuk dalam persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta dalam perizinan. Penelitian ini menganalisis pada ilmu hukum normatif (peraturan perundang-undangan) mengkaji mengenai sistem norma dalam peraturan perundang-undangan, serta norma hukum yang sangat berhubungan dengan Pengaturan Pembinaan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Perairan Indonesia. Penelitian menggunakan data yang sudah diolah kemudian dianalisis deskriptif kualitatif.

Pembahasan

Pengawasan Jasa Transportasi Laut

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki keanekaragaman yang potensi wisata di masing-masing pulau-pulau yang tersebar di nusantara dimana untuk menjangkau pulau tersebut harus menempuh dengan menggunakan angkutan laut. Akibat kurangnya perhatian Pemerintah terhadap aspek kemaritiman, maka ada usaha-usaha pengangkutan yang diprakarsai rakyat, tidak terpantau dengan baik. Dampaknya, banyak kapal yang dioperasikan, baik oleh perorangan maupun korporasi, kurang memperhatikan aspek Keselamatan Pelayaran. Disamping itu, proses pada penegakan hukum dan penerapan peraturan di bidang Pelayaran, juga belum dilaksanakan secara optimal. Hal itulah yang menyebabkan sering terjadinya

kecelakaan di laut. Pada akhirnya, masyarakat pengguna transportasi lautlah yang dirugikan.

Pengangkutan laut dilaksanakan dengan menggunakan kapal baik itu oleh perusahaan swasta atau nasional maupun perorangan, yang dimaksud dengan kapal menurut *Convention on Condition for Registration of Ships* 1986 menyebutkan "*Ship means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons*"⁵. Kapal adalah Kapal Laut dengan tenaga penggerak yang digunakan untuk perdagangan guna mengangkut barang, penumpang yang memiliki berat lebih dari 500 tons. Pengaturan dan tatalaksana pengangkutan baik pengangkutan barang maupun pengangkutan orang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kelaiklautan kapal adalah bentuk dari adanya perlindungan dari kapal yang akan berlayar, hal ini juga sesuai dengan ketentuan internasional dalam hal ini melalui *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea* pada tahun 1978 atau yang lebih dikenal dengan "*The Hague-Visby Rules / The Hamburg Rules*"⁶ yang memberikan penjelasan mengenai kelaiklautan sebagai berikut: "*The carrier should be bound before and the beginning of the voyage to exercise due diligence to: a. make the ship seaworthy, b. properly man, supply and equip the ship, c. make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.*"⁷

Aturan yang mengatur kelaiklautan kapal (*ship seaworthy*) dapat terbagi menjadi, persiapan kapal yang layak, awak kapal yang telah layak angkut (*crew seaworthy*), dan ruang muatan kapasitas layak laut bagi pihak ketiga. Pihak asuransi tidak dapat menerima pertanggungjanaan tanpa adanya sebuah bukti-bukti dokumen atas kelaiklautan kapal tersebut.

Bentuk pengaturan dalam peraturan tersebut meliputi seluruh aspek termasuk keselamatan pelayaran, bentuk atau ukuran kapal serta adanya beberapa persyaratan yang harus dipenuhi perusahaan dan atau kapal beserta awak atau ABK Kapal. Berbagai kecelakaan pelayaran pengangkutan orang secara umum disebabkan oleh *Human Error* termasuk darat maupun selama berlayar, juga di sebabkan oleh perusahaan atau pemilik kapal.⁸

Ada beberapa kapal pengangkutan orang memiliki desain yang tidak mempertimbangkan aspek keselamatan penumpang, salah satunya adalah peristiwa terbakarnya Kapal Zahro yang mengakibatkan puluhan penumpang tewas terbakar.

⁵ United Nations Conference On Trade And Development "*United Nations Convention On Conditions For Registration Of Ships*", 7 Februari 1986.

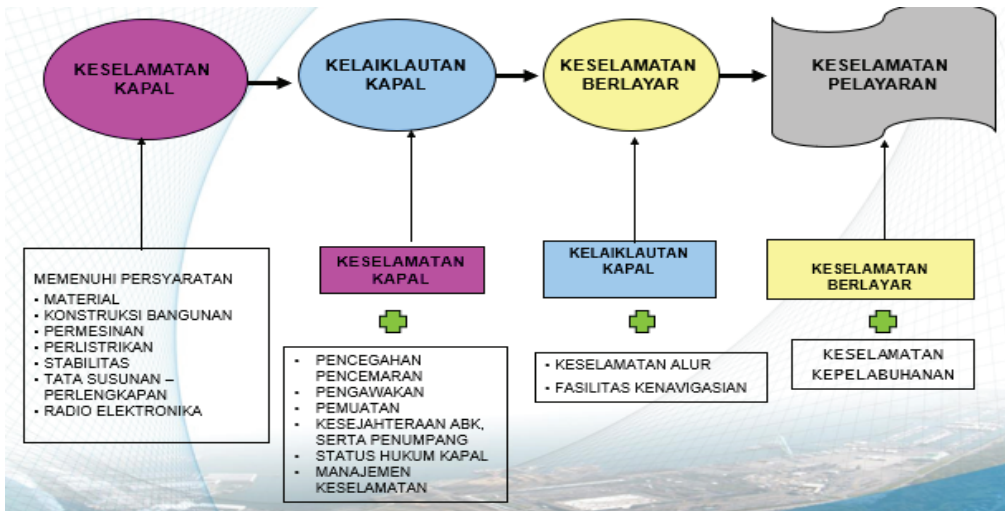
⁶ D.A. Lesse, *Keselamatan Pelayaran, Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014) Hlm 124.

⁷ Ibid, Hlm 24.

⁸ Hari Utomo, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Party In Ship Accident)", *Jurnal Legislasi Indonesia*, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Universitas Pertahanan.

Secara umum para korban terkurung karena tidak mencukupi ruang jalur untuk meloloskan diri ketika terjadi suatu kecelakaan. Bentuk desain kapal dioperasikan untuk mengangkut orang dari Jakarta ke pulau-pulau wisata di sekitar kepulauan seribu mengabaikan aspek keselamatan penumpang.

Pembinaan di bidang pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah, adapun pembinaan pelayaran terdiri atas: pengaturan, pengawasan, dan pengendalian. Pertama dengan pengaturan penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Kedua pengawasan kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum. Ketiga pengendalian pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.⁹ Dalam ruang lingkup berlakunya undang-undang pelayaran meliputi semua kegiatan angkutan di perairan, ke pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia. Semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia, dan semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar negeri. Berikut skema sistem keselamatan pelayaran:



Sumber: Dedtri Anwar

⁹ Capt. Dedtri Anwar, Pengawasan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Nasional, Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai, Dalam Materi Webinar Tanggal 4 November 2021.

Persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran menyangkut keadaan angkutan perairan, terpenuhinya rambu-rambu pelayaran dari dan ke pelabuhan, serta kondisi lingkungan maritim. Dalam meningkatkan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran, PBB dalam konferensinya pada tahun 1948 telah menyetujui membentuk suatu badan Internasional yang khusus menangani permasalahan kemaritiman. Badan tersebut dibentuk pertama kali yang bernama *International Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*.¹⁰ Selanjutnya organisasi ini berubah nama menjadi *International Maritime Organization (IMO)* sejak tanggal 22 Mei 1982 yang melahirkan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* merupakan peraturan yang mengatur perihal keselamatan maritim yang dilatar belakangi dengan semakin bertambah banyaknya kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa.

Ketentuan Pasal 1 angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, keselamatan kapal dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian, Sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran lebih dari 7 GT, kecuali untuk kapal perang, kapal negara dan kapal yang digunakan untuk keperluan olah raga. Persyaratan keselamatan kapal ini berlaku untuk setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta saat pengoperasian kapal di perairan Indonesia. Terhadap kapal dengan jenis dan ukuran tertentu, kapal wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk dilakukannya pemeriksaan dan pengujian, sehingga kapal dinyatakan telah memenuhi syarat keselamatan dan diberikan sebuah sertifikat.

Kapal-kapal yang memperoleh sertifikat dilakukan penilaian secara terus menerus sampai kapal tidak digunakan lagi artinya sertifikat-sertifikat kapal tidak berlaku jika masa berlaku sertifikat telah habis/berakhir atau kapal tidak melaksanakan pengukuhan sertifikasi (*endorsement*) atau kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal atau kapal berubah nama atau kapal berganti bendera atau kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal atau kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal serta kapal tenggelam atau hilang atau kapal ditutuh (*scrapping*).¹¹ Sertifikat kapal dapat dibatalkan bila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya atau kapal tidak memenuhi syarat keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh dengan cara tidak sah.

Penegakan hukum dalam hal ini berlaku di seluruh wilayah negara termasuk di ruang laut. Penegakan hukum menyiratkan adanya tuntutan kemampuan untuk memelihara dan mengawasi ketaatan terhadap ketentuan-ketentuan hukum tertentu di perairan yurisdiksi nasional Indonesia dan perairan lain dalam rangka membela

¹⁰ Syahril Bosse, Hukum Maritim "Memahami Hukum Maritim Indonesia", Edisi Pertama, Agustus 2003, Hlm 15.

¹¹ Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

dan melindungi kepentingan nasional.¹² Penegakan hukum di laut ini tidak dapat dilepaskan dari penegakan kedaulatan negara di laut. Penegakan kedaulatan di laut dapat dilaksanakan dalam lingkup negara dan menjaring keluar batas negara, sedangkan penegakan hukum di laut adalah suatu proses kegiatan penangkapan dan penyidikan suatu kasus yang timbul sebagai akibat terjadinya pelanggaran hukum internasional maupun hukum nasional, sehingga dalam pelaksanaannya penegakan kedaulatan dan penegakan hukum di laut dilakukan secara serentak.¹³

Penegakan hukum tidak bisa dilepaskan dari kedudukan hukum sebagai satu kesatuan sistem yang mengandung tiga elemen, yaitu kelembagaan, materi hukum, dan budaya hukum. Karena itu, ada empat fungsi penting yang memerlukan perhatian dengan seksama yaitu: a) Pembuatan hukum (*the legislation of law* atau *law and rule making*); b) Sosialisasi, penyebarluasan dan pembudayaan hukum (*socialization and promulgation of law*); c) Penegakan hukum (*the enforcement of law*); dan d) Administrasi hukum (*the administration of law*).

Menurut Lawrence M. Friedman dalam teorinya mengemukakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya penegakan hukum tergantung tiga unsur sistem hukum, yakni struktur hukum (*struktur of law*), substansi hukum (*substance of the law*) dan budaya hukum (*legal culture*). Struktur hukum menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum meliputi perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang dianut dalam suatu masyarakat¹⁴

Oleh karena itu, pemerintah dapat bekerja sama dengan pihak akademisi dan kelompok profesional yang memiliki pengalaman pada kecelakaan pada kapal, sehingga dapat terbentuk sebuah forum yang secara khusus menangani kecelakaan kapal di atas laut dan dapat menyusun peraturan-peraturan yang efektif dan efisien. Palsalnya, fokus utama pemerintah sebelum upaya penegakan hukum adalah pertolongan terhadap korban kecelakaan sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 Tentang Pencarian dan Pertolongan (yang selanjutnya disebut sebagai UU Pencarian dan Pertolongan).

Terlebih lagi, negara Indonesia mempunyai badan hukum yang secara khusus yaitu dalam hal kecelakaan serta melakukan penyelidikan terkait kecelakaan kapal laut yakni Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), penyelidikan KNKT menggunakan metode PSC sehingga dilakukan dengan kehati-hatian yang ekstra tinggi dengan memperhatikan seluruh aspek sehingga dapat diperoleh penyebab dari terjadinya kecelakaan pada kapal tersebut. Hasil penyelidikan yang dilakukan oleh KNKT selanjutnya diteruskan kepada Pemerintah, masyarakat, dan pemilik perusahaan yang memiliki kapal yang kecelakaan tersebut. Apabila kecelakaan kapal yang terjadi ditemukan adanya unsur pidana di dalamnya maka, mahkamah

¹² Badan Pembinaan Hukum Nasional, Laporan Penelitian Tentang Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia dan Zona Tambahan, Jakarta, 2006, Hlm 12.

¹³ Ibid

¹⁴ Faisal, "Tegaknya Hukum", dalam <https://Medanposonline.Com/Opini/Tegaknya-Hukum/>, 28 Januari 2020, Diakses Tanggal 22 Oktober 2022.

pelayaran segera memerintahkan Penyidik Pegawai Negeri Sipil untuk dibuat berita acara pemeriksaan dimana akan bekerja sama dengan pihak kepolisian. Tidak kalah penting untuk dibahas, adalah mengenai tindakan represif yang harus dilakukan jika terjadi kecelakaan kapal di atas laut.

Hal yang harus diperhatikan, (1) Ketanggapan dan ketelitian dalam kecelakaan kapal tersebut. (2) Jangan pernah untuk meninggalkan bukti-bukti yang otentik, sehingga harus diperhatikan betul dan dikumpulkan mengenai bukti-bukti yang dianggap sangat penting. (3) Bagi para nakhoda, perwira kapal dan awak kapal untuk selalu tenang, memperhatikan situasi kapal dan tidak memperparah situasi kapal. Pihak tersebut wajib memberikan laporan kepada pihak yang berhubungan langsung dengan kecelakaan kapal. Pentingnya laporan oleh pihak-pihak tersebut dapat dijadikan sebuah bukti dan alasan terjadinya kecelakaan kapal tersebut.

Pelaporan yang baik dapat memperlancar dan menyelesaikan perkara terkait dengan kecelakaan kapal menjadi lebih cepat serta dapat berlangsung secara efektif bagi seluruh pihak yang terkait.¹⁵ Adanya tindakan-tindakan represif yang dilakukan dalam hal ini dilakukan dengan upaya-upaya yang telah dijelaskan sebelumnya sangat penting dilakukan untuk dapat dilakukan evaluasi sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan serupa dan menjadikan tujuan terciptanya *zero accident* / nol kecelakaan dan penegakan hukum Pasal 94 huruf d Undang-Undang Pelayaran yang menyangkut keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan.

Faktor-Faktor Penghambat Terjadinya Kecelakaan Kapal

Sesuai teori efektivitas hukum yang mengkaji dan menganalisis tentang keberhasilan, kegagalan dan faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pelaksanaan dan penerapan hukum.¹⁶ Ada tiga fokus kajian dalam teori efektivitas hukum yaitu: 1. Keberhasilan dalam pelaksanaan hukum 2. Kegagalan dalam pelaksanaan hukum 3. Faktor-faktor yang mempengaruhinya. Dalam hal ini hambatan terhadap penegakan hukum yang berkaitan dengan kecelakaan kapal datang dari pihak penegak hukum.

Penegak hukum yang dimaksud bisa dari para awak kapal yang menjalankan pelayaran sampai pada petugas-petugas yang secara langsung terkait dengan kegiatan pelayaran ini. Hambatan lain juga dapat datang dari para aparat yang bekerja dengan etos kerja yang kurang baik dan bisa juga datang dari kurangnya koordinasi dari pihak-pihak seperti pada BMG, angkatan laut, polisi air, bea cukai, Tim SAR dan pihak yang terkait lainnya.¹⁷ Ketika terjadi kecelakaan maka

¹⁵ R.P. Suyono, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut, Musibah Kapal, Pencegahan Dan Penanganan Keamanan Kapal*, Jakarta: Pppm, Hlm. 183-185

¹⁶ Salim HS dan Erlis, *Penerapan teori hukum pada penelitian tesis dan disertasi*, (Depok, Pt. Raja Grafindo, 2017), Hlm. 303.

¹⁷ Aditya Prayoga, Indri Fogar Susilowati, 2021, *Perlindungan Hukum Atas Keselamatan Penumpang KM. Kirana Ix Dalam Hal Terjadi Kecelakaan Kapal (Studi di PT Dharma Lautan Utama Surabaya)*, Universitas Negeri Surabaya.

evaluasi yang terus dilakukan secara baik dapat meminimalisir (mengurangi risiko) terjadinya kecelakaan bahkan sampai pada tujuan dari pelayaran yakni *zero accident*.

Hal yang menyangkut seluruh awak kapal, untuk segera dilakukan pelatihan sumber daya pelaut secara berkala, dan dilakukan dengan serius dan sungguh-sungguh serta penuh tanggung jawab untuk terciptanya keahlian dan keterampilan berdasarkan sertifikat yang dimiliki oleh Nakhoda, Perwira Kapal maupun Anak Buah Kapal. Hambatan selanjutnya datang dari faktor sarana dan fasilitasnya. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, mempunyai peralatan yang lengkap, serta keuangan yang cukup. Sarana yang terdapat di Indonesia saat ini harus diakui karena masih sangat jauh dibandingkan dengan negara maju yang mempunyai sarana lengkap dan teknologi yang canggih dalam melaksanakan proses penegakkan hukum. Sarana atau fasilitas merupakan peranan yang penting juga sebagai bagian dari faktor penegakan hukum.

Peranan sarana atau fasilitas harus diberikan sebagai langkah nyata dan jelas supaya penegakan bisa berjalan dengan baik dan benar. Hal yang menyangkut tentang sarana dan fasilitas ini maka hambatan utama datang dari moda utama transportasi ini yakni kapal itu sendiri. Sebaiknya segera dilakukan registrasi ulang dan audit nasional terhadap kapal Indonesia yang masih melakukan operasinya, serta dilakukannya pemberian kredit lunak kepada pengusaha yang ingin bergerak menjalankan bisnisnya di bidang perniagaan melalui pelayaran ini.

Faktor penghambat terakhir adalah faktor budaya dari masyarakatnya, Masih sering dijumpai bahwa budaya yang tidak mencerminkan hal positif masih dapat dijumpai. Hal ini tentu sangat berbahaya bila sampai berakibat kecelakaan pada kapal laut tersebut. Adapun Budaya negatif yang bisa membahayakan bagi kapal seperti yang diungkapkan pada saat wawancara adalah merokok di sembarang tempat.

Dalam kebiasaan merokok masyarakat Indonesia sudah sangat umum, hal tersebut dapat membahayakan penumpang yang merokok disembarang tempat untuk kemudian sisa dari rokok atau puntung rokok dibuang pada daerah yang mudah terbakar sehingga menyebabkan kebakaran pada kapal. Hal tersebut dapat merugikan pihak yang berada di dalam kapal, sehingga perlu adanya fasilitas khusus bagi para perokok untuk dapat merokok di dalam kapal dengan aman. Mengenai kecelakaan kapal bahwa peran serta pemerintah dalam bekerja sama dengan berbagai macam badan-badan hukum yang terkait secara langsung maupun tidak langsung sangat dibutuhkan. Sebagai negara maritim, Indonesia menjunjung tinggi regulasi pelayaran nasional yang dirumuskan untuk mengamankan dan menstabilkan pengamanan negara.

Peraturan Pelayaran memiliki tujuan dengan memprioritaskan serta juga melindungi, menjaga, merawat transportasi di perairan dari pergeseran di laut untuk mempercepat kegiatan ekonomi negara, membangun jiwa kebaharian, mengembangkan industri transportasi perairan nasional dengan menjaga

kedaulatan nasional dan membangun daya saing, mendukung, mendorong dan mengajak terwujudnya tujuan pembangunan negara dan memperkuat bangsa untuk mewujudkan memajukan pertahanan negara.¹⁸ Dengan demikian, bagi penumpang kapal atau para pengguna jasa pelayaran harus menaati seluruhnya yang disampaikan dan menjalankan apa yang telah menjadi aturan bersama. Mengingat pentingnya keselamatan pada kapal tidak hanya perihal tanggung jawab dari pihak perusahaan yang menjalankan jasa di pelayaran ataupun pihak aparat pelabuhan namun menjadi tanggung jawab bersama.

Penutup

Pengaturan Pembinaan Terhadap Persyaratan pengamanan keselamatan transportasi di wilayah perairan dapat disimpulkan bahwa pengaturan pembinaan negara memiliki kendali penuh atas perkapalan, serta pelaksanaan negara dilaksanakan oleh pemerintah terhadap pembinaan serta juga pelaksanaan negara. Regulasi, pemantauan, dan pengawasan adalah mekanisme yang digunakan pemerintah untuk memberikan pedoman. Bentuk pembinaan yang dilaksanakan oleh pemerintah yaitu berupa pengawasan, pengendalian, serta pengaturan. Hal penghambat dalam pemberian penegakan hukum terhadap para penumpang kapal apabila terjadi kecelakaan dari, penegak hukum, fasilitas dan budaya masyarakatnya. faktor penegak hukumnya harusnya ikut turut serta dalam menjalankan penerapan aturan secara penuh dan bertanggungjawab. Faktor sarana dan fasilitas yaitu perlunya pembaharuan pada sarana terutama kapal-kapal yang telah usang lebih baik diganti dengan yang lebih baru dan peralatan kapal dipastikan dapat berfungsi sepenuhnya dengan baik.

Daftar Pustaka

- Anwar., Capt. Dedtri, Pengawasan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Nasional, Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai, Dalam Materi Webinar Tanggal 4 November 2021.
- Badan Pembinaan Hukum Nasional, Laporan Penelitian Tentang Penegakan Hukum Di Perairan Indonesia Dan Zona Tambahan, (Jakarta, 2006).
- Bosse., Syahril, Hukum Maritim “Memahami Hukum Maritim Indonesia”, Edisi Pertama, Agustus 2003.

¹⁸ A.A. Ayu Diali Uthari Pramesti, I Ketut Kastaarya Wijaya & Desak Gede Arini, 2021, Pengaturan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Indonesia, *Jurnal Preferensi Hukum* | Issn: 2746-5039 Vol. 2, No. 2 - Juli 2021, Hlm. 382-387.

- Faisal, "Tegaknya Hukum", dalam <https://medanposonline.com/opini/tegaknya-hukum/>, 28 Januari 2020, diakses tanggal 22 Oktober 2022.
- H.S., Salim dan Erlis, Penerapan teori hukum pada penelitian tesis dan disertasi, (Depok, PT Raja Grafindo, 2017).
- Jimly Asshiddiqie, "Penegakan Hukum", dalam http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf, diakses tanggal 22 Oktober 2022.
- Kartika., Shanti Dwi, "Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum", *Jurnal Negara Hukum*: Vol. 5, No. 2, November 2014.
- Lesse, D.A, 2014, *Keselamatan Pelayaran, Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Penjelasan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pembukaan Undang- Undang Dasar 1945.
- Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.
- Pramesti., A.A. Ayu Diali Uthari, I Ketut Kastaarya Wijaya & Desak Gde Arini, "Pengaturan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Indonesia", *Jurnal Preferensi Hukum*, Issn: 2746-5039 Vol. 2, No. 2 - Juli 2021.
- Prasetyo., Kuncoro Arry, Lukman Yudho Prakoso, Dohar Sianturi, "Strategi Pertahanan Laut Pemerintah Indonesia Dalam Menjaga Keamanan Maritim", *Jurnal Strategi Pertahanan Laut*, Volume 5 Nomor 1 Tahun 2019.
- Prayoga., Aditya, Indri Fogar Susilowati, *Perlindungan Hukum Atas Keselamatan Penumpang Km. Kirana IX Dalam Hal Terjadi Kecelakaan Kapal (Studi Di PT Dharma Lautan Utama Surabaya)*, (Surabaya, Universitas Negeri Surabaya, 2021)
- Rahardjo., Satjipto, *Sosiologi Hukum: Perkembangan Metode dan Pilihan Masalah*, (Yogyakarta: Genta Publishing, 2010,)
- Shant., Dellyana, *Konsep Penegakan Hukum*, (Yogyakarta: Sinar Grafika, 1988).
- Soekanto., Soerjono, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1993)
- Suyono., R.P. *Shipping Pengangkutan Intermodal Eksport Import Melalui Laut, Musibah Kapal, Pencegahan Dan Penanganan Keamanan Kapal*, (Jakarta: Pppm, 2007)
- United Nations Conference On Trade And Development "United Nations Convention On Conditions For Registration Of Ships", 7 Februari 1986.
- Utomo., Hari, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal", *Jurnal Legislasi Indonesia*, Vol. 14 N0. 01 - Maret 2017.
- Zakky, 2017, "Kondisi Geografis Indonesia beserta Keadaan Penduduk dan Pengaruhnya" dalam <https://www.zonareferensi.com/kondisigeografis-indonesia/> diakses pada tanggal 10 September 2019 pukul 11.20 WIB.