

## KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN DI LAUT MENURUT HUKUM LAUT DI INDONESIA<sup>1</sup>

Oleh :  
Jeyfer Victori Lioso<sup>2</sup>  
Cornelis Dj. Massie<sup>3</sup>  
Natalia L. Lengkong<sup>4</sup>

### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan hukum tentang keselamatan dan keamanan di laut Indonesia dan di laut Internasional dan untuk mengetahui upaya penanganan keselamatan dan keamanan pelayaran di laut berdasarkan Hukum Nasional di Indonesia. Metode yang digunakan adalah penelitian normatif, dengan kesimpulan yaitu: 1. Pengaturan hukum mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran di laut Indonesia dan Internasional telah berkembang secara signifikan dan berguna bagi para pelaut mulai dari Konvensi IMO, SOLAS, dan ISPS-Code sebagai peraturan dalam dunia Internasional yang menjadi pedoman bagi Negara lain untuk menerapkan keadaan aman dalam pelayaran. Indonesia juga telah berkembang dan mengeluarkan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. 2. Upaya Penanganan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Laut Indonesia Berdasarkan Hukum Nasional merupakan upaya yang dilakukan dari berbagai instansi berupa BAKAMLA yang bertugas menangani keselamatan dan keamanan pelayaran agar pelayaran di laut Indonesia aman dan tentram. Serta IMO dan SOLAS yang memperkuat penanganan keselamatan dan keamanan pelayaran di laut Indonesia dan internasional.

Kata Kunci : *keselamatan dan keamanan pelayaran, hukum laut indonesia*

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Keselamatan dan Keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim. Keamanan laut (*maritime security*) adalah kombinasi langkah pencegahan dan penegakan hukum untuk melindungi maritim dari ancaman dan tindakan ilegal yang diarahkan kepada penegak hukum, baik sipil maupun militer, serta operasi pertahanan seperti angkatan laut. Ditinjau dari segi ekonomi, Natalie Klein menjelaskan bahwa keamanan laut menekankan pentingnya laut dalam pembangunan suatu negara, khususnya pengelolaan potensi-potensi sumber-sumber daya laut yang bermanfaat bagi kelangsungan suatu bangsa, sehingga harus menjadi perhatian untuk dikembangkan dan dilindungi.<sup>5</sup>

Indonesia memiliki luas laut sebesar 5,8 juta km<sup>2</sup>, terdiri dari *Zona Ekonomi Eksklusif* (ZEE) 2,7 juta km<sup>2</sup> dan wilayah laut territorial 3,1 juta km<sup>2</sup>.

Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut yaitu kapal menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. Berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, jenis angkutan di perairan yaitu, angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan.<sup>6</sup>

Peran laut yang tak kalah penting adalah sebagai sarana transportasi yang menghubungkan belahan bumi yang satu dengan belahan bumi yang lainnya. Karena dapat menjangkau wilayah pedalaman dan menampung banyak orang atau barang, transportasi lewat laut menjadi pilihan utama. Namun, karena banyak hal yang tidak diinginkan di laut, transportasi lewat laut dianggap beresiko tinggi. *International Maritime Organization* (IMO) adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertugas menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran

<sup>1</sup> Artikel Skripsi

<sup>2</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 18071101561

<sup>3</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

<sup>4</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

<sup>5</sup> Hengky Supit, *Pedoman Khusus Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran*, (Jakarta: Gakum Kamla, 2009) hlm. 14.

<sup>6</sup> Pasal 6 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

serta mencegah pencemaran laut yang disebabkan oleh aktivitas penggunaan laut.<sup>7</sup>

UNCLOS 1982 memberikan dasar hukum untuk pengaturan laut dan penggunaannya, baik yurisdiksi negara pantai maupun hak dan kewajiban negara asing, termasuk yang berkaitan dengan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Dengan ditandatanganinya Konvensi PBB tentang Hukum Laut Internasional, UNCLOS di Montego Bay, Jamaika pada 10 Desember 1982, Indonesia telah diakui sebagai negara kepulauan oleh masyarakat internasional. Indonesia meratifikasi konvensi ini dengan Undang-undang RI nomor 17 tahun 1985. Konvensi ini berlaku secara efektif pada tanggal 16 November 1994, dan 117 negara telah menandatanganinya. Sesuai dengan Konvensi Hukum Laut PBB tahun 1982, UNCLOS, Indonesia diminta untuk memastikan bahwa alur laut Kepulauan Indonesia aman untuk perjalanan. Menurut UNCLOS 1982 dan konvensi-konvensi internasional lainnya, hukum laut mengatur laut dengan mempertimbangkan semua aspek kehidupan dan kepentingan seluruh negara, termasuk negara yang tidak berbatasan dengan laut secara fisik (Negara *Landlock*).<sup>8</sup>

Sebelum kapal berlayar atau melakukan pelayaran di lautan yang bebas, kapal harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran kapal dan manajemen keamanan kapal yang tercantum dalam pasal 169 ayat 1 dan pasal 170 ayat 1 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal yang memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dan manajemen keamanan dari kapal yang disebutkan di ayat 1 akan diberikan sertifikat. Sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dan manajemen keamanan dari kapal yang diberikan pada ayat 2 akan terdiri dari dokumen penyesuaian manajemen keselamatan (*Document of Compliance*, atau DOC), dan sertifikat manajemen keselamatan (*Safety Management Certificate*, atau SMC) dan Sertifikat keamanan kapal internasional (*International Ship Security Certificate/ISSC*) untuk kapal.<sup>9</sup>

Pengaturan pengadaan dan penggunaan alat-alat keselamatan dalam sebuah kapal menurut SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), dalam Bab III bertujuan untuk keselamatan dan keamanan sebuah kapal. Alat-alat ini berupa, Sekoci Penolong / *Life*

*Boat*, Rakit Penolong / *Life Raft*, Pelampung Penolong / *Lifebuoy*, Baju Penolong / *Life Jacket*.<sup>10</sup>

Pelayaran di laut merupakan hal yang serius untuk diperhatikan aspek keselamatan dan keamanannya dikarenakan telah terjadi berbagai kasus seperti, kasus pembajakan kapal MT Ji Xiang di perairan Selat Malaka. Berdasarkan faksimili dari Kepala Divisi Hubungan Internasional Polri dengan nomor Divhubinter/Fax/1504/VIII/2014, 15 agustus 2014, ada informasi dugaan pembajakan kapal MT Ji Xiang di perairan selat malaka. Diduga pelaku adalah warga negara Indonesia. Berdasarkan berita tersebut, Puskodal Bakamla RI melacak posisi kapal MT Ji Xiang melalui sarana dan prasarana *AISSAT Monitoring System* Bakamla RI. Hasil pantauan dari berita informasi di Bulletin Maritime adalah sebagai berikut :

1. Diduga kapal dibajak oleh 15 orang bersenjata, pada posisi 01°19 N-104°16 E, 2,5 NM barat laut teluk ramunia dekat pengerang, kota tinggi, Malaysia.
2. Diberitakan perompakan terjadi pada 25 juli 2014 di selat singapura 2,5 NM barat laut dari teluk ramunia, Malaysia.
3. Tujuh orang perompak yang berasal dari Indonesia merampok uang dan barang pribadi awak kapal.

Dari pengecekan data tersebut, petugas jaga Puskodal Bakamla RI dapat menganalisis, bahwa ada 3 sasaran atau kapal bernama JI XIANG yang berkode IMO dan *callsign* yang sama. Dari informasi berita *Internasional Maritime Bureau Kuala Lumpur* (IMBKL) dan Buletin Maritime ada perbedaan yang mendasar, yakni tanggal kejadian: tanggal 25 juli 2014 atau tanggal 10 agustus 2014 dengan posisi kapal yang sama. Simpulan sementara, adanya dugaan: pertama, modus yang berkaitan dengan asuransi kapal, dan kedua, mencemarkan nama baik Indonesia, sebab diberitakan 7 orang pelaku berasal dari Indonesia.<sup>11</sup>

Kronologis kejadian tersebut dimana Kapal TB Royal 27 yang bermuatan minyak Fame Sebanyak ± 3.959 KL milik PT. Musim Mas dengan jumlah Crew Kapal 14 orang berlayar dari Sampit (Kalteng) menuju PT. Pertamina Tanjung Manggis Karang Asem Bali. Saat berada di Perairan Tanjung Selatan Kabupaten Tanah Laut, Provinsi Kalsel Kapal TB Royal 27 dinaiki 8 orang tidak dikenal menggunakan sarana jenis ketotok

<sup>7</sup> Dhiana Puspitawati, dkk, Hukum Maritim, (Malang: UB Press, 2019), hlm. 1.

<sup>8</sup> Susanto dan Dicky R. Munaf, "Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini", (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2015) hlm. 1.

<sup>9</sup> *Op.cit.* Hengky Supit. hlm. 17.

<sup>10</sup> Fernando, Antonius, et al. "Optimalisasi Fungsi Alat Keselamatan Di Kapal Mt. Patra Tanker 2." *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, Vol. 24, No. .1 (2022): hlm. 68. Diakses pada 25 Februari 2024.

<sup>11</sup> *Op.cit.* Susanto dan Dicky R. Munaf. hlm. 91.

dan melakukan pengancaman menggunakan parang dan senjata pistol mainan kemudian melakukan penyekapan dan mengambil barang pribadi milik Crew Kapal serta merusak barang inventaris alat navigasi Kapal. Tidak hanya mengamankan 13 orang tersangka, namun sejumlah barang bukti pun turut disita Dit Polairud Polda Kalsel diantaranya 2 unit Handphone merk Oppo A58, 1 unit Handphone merk Nokia 105, 1 buah buku tabungan Bank Mandiri, 1 buah Kartu ATM Bank Mandiri, 2 buah Kartu ATM Bank BRI, 1 unit Handphone merk Oppo warna hitam, 1 buah Kartu ATM Bank BCA, Uang tunai Rp. 517.150.000,- dan barang lainnya.<sup>12</sup>

Tenggelamnya KM Lestari Tragedi yang Mengetuk Kesadaran Nasional, Tragedi KM Lestari merupakan salah satu peristiwa laut paling memilukan dalam sejarah Indonesia. Kapal feri yang melayani rute antara Pulau Jawa dan Sulawesi Selatan ini tenggelam pada tahun 2018, merenggut ratusan nyawa penumpang dan awak kapal. Peristiwa ini menjadi sorotan nasional dan internasional, serta mengungkap sejumlah permasalahan serius terkait keselamatan pelayaran di Indonesia. Kronologi Kejadian pada tanggal 10 Juli 2018, KM Lestari berangkat dari Pelabuhan Bira, Sulawesi Selatan, menuju Pelabuhan Bajoe. Dalam perjalanan, kapal mengalami oleng yang semakin parah hingga akhirnya tenggelam. Penyebab utama tenggelamnya kapal adalah kelebihan muatan yang sangat signifikan. Muatan kapal yang tidak seimbang menyebabkan kapal kehilangan stabilitas dan akhirnya terbalik.

## B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan hukum mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran di laut ?
2. Bagaimana upaya penanganan keselamatan dan keamanan pelayaran di laut berdasarkan Hukum Nasional di Indonesia ?

## C. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis metode penelitian yuridis normatif.

## PEMBAHASAN

### A. Pengaturan Hukum Mengenai Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di 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.

Merujuk pada amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, bahwa pelayaran di sini adalah bagian dari sarana transportasi laut yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional, dikarenakan dapat menunjang dan mempermudah akses penghubungan dan penjangkauan wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan. Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tersebut, tepatnya Pasal 1 butir 32 menegaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, ke pelabuhan, dan lingkungan maritim.

Kelaiklautan kapal dalam pasal 124 undang – undang no 17 tahun 2008, yakni setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

1. Material;
2. konstruksi;
3. Bangunan;
4. Pemesinan dan perlistrikan;
5. Stabilitas;
6. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
7. Elektronika kapal.

Kapal yang akan berlayar ketika dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan akan diberikan sertifikat sesuai pasal 126 UU Pelayaran oleh menteri yang berupa sertifikat keselamatan kapal penumpang, sertifikat keselamatan kapal barang, sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.

Pasal 154 UU Pelayaran status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses pengukuran kapal, pendaftaran kapal dan

<sup>12</sup> <https://www.kalimantan24.com/2024/02/polda-kalsel-tangkap-13-pelaku.html>. Diakses pada 25 Februari 2024.

penetapan kebangsaan kapal. Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri. Pengukuran kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan menurut tiga metode, yaitu:

1. pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter;
2. pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih; dan
3. pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu.

Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal Pasal 169 Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Setelah itu kapal akan diberikan sertifikat yaitu, Sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/DOC*) untuk perusahaan dan Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/SMC*) untuk kapal.

Manajemen keamanan kapal dalam pasal 170 UU Pelayaran, pemilik kapal harus memenuhi persyaratan manajemen keamanan kapal terlebih dahulu dan setelah memenuhi syarat, kapal akan diberikan sertifikat berupa Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (*International Ship Security Certificate/ISSC*). Jenis sertifikat internasional untuk keamanan kapal berupa *International Safety Management* atau (ISM) Code, *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) Code, *Ballast Water Management* (BWM) Certificate, *Maritime Labour Convention* (MLC) Certification.

SOLAS memberikan pengaturan pengadaan dan penggunaan alat - alat keselamatan dalam sebuah kapal, dalam Bab III bertujuan untuk keselamatan dan keamanan sebuah kapal. Alat-alat ini berupa, Sekoci Penolong / *Life Boat*, Rakit Penolong / *Life Raft*, Pelampung Penolong / *Lifebuoy*, Baju Penolong / *Life Jacket*.

Syahbandar memiliki fungsi, tugas dan kewenangan dalam melaksanakan keselamatan dan keamanan pelayaran dalam pasal 207 UU Pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu

pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan.

Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas : mengawasi kelaiklautan kapal, keamanan dan ketertiban di pelabuhan; keselamatan, mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran, mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, mengawasi kegiatan penundaan kapal, mengawasi pemanduan, mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun, mengawasi pengisian bahan bakar, mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, mengawasi pengerukan dan reklamasi, mengawasi kegiatan pelabuhan, pembangunan fasilitas melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan, memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan dan mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime.

Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal di pelabuhan. Dalam keadaan tertentu, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal dan keamanan kapal berbendera Indonesia di pelabuhan. Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan.

Pasal 220 UU Pelayaran, syahbandar melakukan pemeriksaan terhadap setiap kecelakaan kapal untuk mencari keterangan dan/atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal. Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di wilayah perairan Indonesia dilakukan oleh syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk. Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di luar perairan Indonesia dilaksanakan oleh syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari Perwakilan Pemerintah Republik Indonesia dan/atau dari pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang.

Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa, kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas. Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 UU Pelayaran setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas

kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal. Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada, syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia, atau pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Kecelakaan kapal di laut dalam mengatasi hal ini, ada beberapa pihak yang berwenang yaitu, Nakhoda dalam pasal 135 sampai pasal 146 bertanggung jawab atas keselamatan dan kesejahteraan penumpang dan awak kapal serta kapal itu sendiri, syahbandar bertanggung jawab atas kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban pelabuhan sebagaimana tercantum dalam pasal 207 UU Pelayaran, mahkamah pelayaran bertanggung jawab atas pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana tercantum dalam pasal 250 UU Pelayaran.

Mahkamah Pelayaran melakukan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar. Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251 Mahkamah Pelayaran bertugas, meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal dan merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal. Sanksi administratif yang dimaksud adalah peringatan dan pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut.

Kebijakan keselamatan dalam pelayaran atau transportasi laut tersebut, juga diatur oleh lembaga internasional yaitu *International Maritime Organization* (IMO) dan bernaung di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Lembaga internasional tersebut bertugas mengurus hal-hal tentang keselamatan jiwa penumpang kapal dan awaknya, harta laut, serta kelestarian lingkungan di laut. Ditegaskan bahwa dalam setiap sidang IMO, Indonesia selalu aktif serta memberi inisiatif terhadap permasalahan keselamatan, keamanan, dan perlindungan maritim. Di samping itu,

pemerintah Indonesia senantiasa melakukan berbagai pembinaan melalui aturan baik terhadap awak kapal, kapal, mau pun muatan kapal.

Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO (*International Maritime Organization*) diketahui bahwa kecelakaan kapal di perairan Indonesia yang disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) sebesar  $\pm 80\%$ , dan dari seluruh kesalahan manusia tersebut diketahui pula bahwa sekitar 80% di antaranya diakibatkan oleh buruknya manajemen (*poor management*) perusahaan pelayaran. Sistem manajemen perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal. Hal yang perlu diteliti lebih lanjut, bahwa untuk memperbaiki ketidaksesuaian sistem manajemen ini, diterapkan *International Safety Management Code* (ISM Code). *International Safety Management Code* ditetapkan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dengan konvensi *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974. SOLAS tersebut berdasarkan kesepakatan dalam sidang *Maritime Safety Committee* (MSC), IMO pada tanggal 24 Mei 1994.<sup>13</sup>

ISM Code merupakan produk dari IMO (*International Maritime Organization*) yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994 (*Safety of Life at Sea*). *International Safety Management Code* (ISM Code) merupakan standar peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim IMO. Tujuan ISM Code adalah untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan laut dan serta hilangnya harta benda.

Suatu perusahaan pelayaran harus memiliki ISM Code, karena :

1. Kecelakaan sering terjadi karena faktor manusia dan manajemen.
2. Perlunya organisasi yang memberi dukungan atas kebutuhan operasional kapal yang aman dan perlindungan lingkungan.
3. Untuk memenuhi dan mempertahankan standar keselamatan dan perlindungan lingkungan, bukan hanya *hardware* (kapal dan perlengkapannya) yang diperiksa, namun juga *software* (manajemen).

Manajemen kapal ialah suatu proses atau sejumlah aktivitas yang berkesinambungan dan

<sup>13</sup> Arsy, Muhammad Fadhil. "Kebijakan maritim dalam menunjang keselamatan dan keamanan transportasi

laut." *Riset Sains dan Teknologi Kelautan*, Vol. 4, No. 1 (2021): hlm 63. Diakses pada 9 November 2024.

saling berhubungan yang melibatkan manusia, teknologi, metode, modal untuk mencapai suatu tujuan organisasi dalam pengoperasian kapal

Keterkaitan manajemen kapal dengan ISM code adalah ISM code merupakan Standard manajemen internasional yang merupakan manajemen keselamatan yang harus diterapkan di kapal juga di perusahaan dengan tujuan:

1. Menjamin keselamatan kapal dan awak kapalnya.
2. Mencegah timbulnya kecelakaan dan korban jiwa diatas kapal.
3. Mencegah terjadinya pencemaran lingkungan, kerusakan lingkungan dan kehilangan harta benda.

Dengan menerapkan ISM Code, tujuan yang ingin dicapai adalah sebagai berikut:

1. Mempersiapkan penyediaan latihan keselamatan pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan.
2. Menetapkan kebijaksanaan tentang usaha usaha perlindungan terhadap semua resiko yang sudah dikenal.
3. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan personil dalam manajemen keselamatan di darat dan diatas kapal , termasuk juga kesiapan terhadap keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan perlindungan lingkungan.<sup>14</sup>

Transportasi laut menjadi urat nadi bagi sebuah negara kepulauan. Indonesia yang memiliki jumlah pulau yang tersebar luas sangat membutuhkan sarana transportasi laut yang memadai. Walau menjadi sebuah negara maritim, Indonesia memiliki sistem transportasi laut yang tidak memadai. Ini terbukti dengan banyaknya jumlah kasus kecelakaan di laut Kapal laut sebagai salah satu alat angkutan yang berguna untuk memindahkan penumpang, barang, maupun hewan antar pulau, dimana perlu ditunjang dengan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung untuk melakukan bongkar muat. Transportasi laut merupakan salah satu alat transportasi yang sangat penting dalam menunjang perekonomian dan pembangunan nasional suatu bangsa. Sarana dan prasarana transportasi dikatakan memadai apabila dari sisi pengoperasiannya dapat melaksanakan

fungsinya secara optimal sehingga terjadi kelancaran arus barang maupun penumpang.

Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) (SMS) adalah fasilitas bagi seluruh personel di darat dan di laut untuk melaksanakan semua kebijakan perusahaan di bidang keselamatan pelayaran. SMS tersebut merupakan operasionalisasi dari ISM code yang mengatur wewenang dan tanggung jawab perusahaan, wewenang dan tanggung jawab nakhoda, instruksi dan prosedur pengoperasian kapal yang aman, familiarisasi dan pelatihan-pelatihan personel.<sup>15</sup>

Konvensi Internasional United Nations on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) yang mulai berlaku pada tahun 1994, sangat komprehensif dan mengatur berbagai aspek hukum laut dan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 melahirkan delapan zonasi pengaturan (*regime*) hukum laut yaitu:

1. Perairan Pedalaman (*Internal Waters*).
2. Perairan Kepulauan (*Archipelagic Waters*), termasuk di dalamnya selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.
3. Laut Teritorial (*Territorial Waters*).
4. Zona Tambahan (*Contiguous Waters*).
5. Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusif Economic Zone*).
6. Landas Kontinen (*Continental Shelf*).
7. Laut Lepas (*High Seas*).
8. Kawasan Dasar Laut Internasional (*International Sea-Bed Area*).<sup>16</sup>

Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 1985, yang bertujuan untuk memperkuat dan menegakkan ketentuan-ketentuan dalam UNCLOS 1982. Hal ini mengikat Indonesia untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan konvensi tersebut. Sejalan dengan itu, Indonesia mengimplementasikan UNCLOS 1982 dengan mengesahkan UU No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Undang-undang ini mengatur berbagai bidang di laut Indonesia, seperti pernyataan bahwa undang-undang ini berusaha untuk mengatur administrasi, eksploitasi dan perlindungan perairan Indonesia. Lebih jauh lagi, undang-undang ini menganalisa luasnya wilayah, dengan poin utamanya adalah penerimaan kedaulatan Indonesia atas laut teritorialnya.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Nurhasanah, Nina, Asmar Joni, and Nur Shabrina. "Persepsi crew dan manajemen dalam penerapan ISM Code bagi keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut." (2015). Diakses pada 10 November 2024.

<sup>15</sup> Baihaki, Muhammad Viki, et al. "Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut." *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* Vol.

9. No. 14 (2023): hlm. 493. Diakses pada 10 November 2024.

<sup>16</sup> Susetyorini, Peni. "Kebijakan Kelautan Indonesia Dalam Perspektif Unclos 1982." *Masalah-Masalah Hukum* Vol. 48, No. 2 (2019): hlm. 167. Diakses pada 6 September 2024.

<sup>17</sup> Giardini, Gincy Azifqi, Irda Tri Fauziah, and Dewi Rahmawati Gustini. "Keselamatan Dan Keamanan

Pelayaran sangat penting untuk semua orang, bukan hanya untuk Indonesia. Ini sudah menjadi kebutuhan bagi setiap orang di dunia, dan menjadi bagian penting dari sistem globalisasi. Kesemuanya itu tidak akan berkembang dengan baik tanpa pelayaran yang mempercepat arus barang, modal, dan jasa. Sebaliknya, perdagangan global pasti akan terganggu jika keamanan pelayaran terganggu. Tidak mengherankan jika negara-negara industri dan maritim mengembangkan inisiatif berbeda untuk menjamin lalu lintas maritim dan upaya dilakukan untuk melembagakan inisiatif tersebut dan menjadi acuan bagi komunitas global. Upaya pengamanan transportasi akan mengacu pada persepsi terhadap ancaman (*imminent loss*) yang dihadapi, melihat gambaran ancaman dengan sudut pandang yang akan menghasilkan sikap dan pola tindakan. Ada dua kata, pembajakan dan pencurian di laut yang harus di cermati dengan seksama. Secara umum pembajakan di laut dapat dibedakan menjadi tiga kategori yaitu :

1. menjarah isi kapal dan menerima keuntungan hasil pencuriannya,
2. mengendalikan kapal dan muatannya yang kemudian menjadi *phantom ship*,
3. mengambil alih kapal dan muatannya, lalu meminta uang tebusan.

Kejahatan pencurian di laut dapat di kategorikan sebagai berikut :

1. penangkapan ikan tanpa izin.
2. penangkapan ikan dengan menggunakan izin palsu.
3. penangkapan ikan dengan menggunakan alat tangkap terlarang.
4. penangkapan terhadap jenis atau spesies yang tidak sesuai izin.

Pemberantasan pembajakan dan pencurian di laut melalui *International Maritime Organization* (IMO), yang kemudian mengembangkan *International Port and Facility Security Code* (ISPS-Code) untuk memberikan tanggung jawab kepada pemerintah, perusahaan pelayaran, ABK, pejabat pelabuhan dalam mendeteksi ancaman terhadap keamanan dan mengambil langkah preventif dalam mengamankan kapal, pelabuhan dan fasilitasnya, yang digunakan untuk pelayaran dan perdagangan internasional. Selain itu, IMO (*International Maritime Organization*), yang berbasis di London, adalah lembaga yang mewakili komunitas maritim global. Pada awalnya,

peraturan IMO berfokus pada keselamatan kapal dan orang di laut, seperti SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) 1974. Namun, seiring dengan perkembangan keamanan global, terutama dengan munculnya ancaman baru terhadap keamanan maritim seperti terorisme, IMO menerbitkan aturan baru yang bertujuan untuk mencegah gangguan keamanan terhadap kapal, alur pelayaran, dan pelabuhan. Ancamannya dapat mencakup pencurian barang, penyelundupan narkoba, imigran dan penumpang gelap, pembajakan dan perampokan bersenjata, sabotase, dan terorisme. Salah satu aturan internasional yang paling penting dalam bidang ini adalah ISPS CODE (*International Ship and Port Facilities Code*), sebuah aturan yang berlaku sejak 1 Juli 2004, yang bersifat wajib bagi seluruh negara anggota IMO di dunia.

ISPS-Code adalah peraturan dari *International Maritime Organization* (IMO) untuk mengatasi masalah keamanan dan kestabilan di sektor transportasi laut. Namun, ISPS-Code tidak berlaku untuk kapal perang, kapal bantu angkutan laut dan kapal lain yang non komersial.

Tujuan dari ISPS Code adalah untuk merumuskan kerangka internasional yang melibatkan kerjasama antara pemerintah, negara-negara anggota dan agen-agen pemerintah serta industri pelayaran untuk mengambil tindakan preventif dan represive dalam perlindungan terhadap keamanan kapal guna tercapainya penyelenggaraan perdagangan internasional.<sup>18</sup> Indonesia sebagai negara anggota IMO wajib mematuhi dan melaksanakan aturan tersebut secara terus menerus, jika tidak maka akan mengalami kerugian ekonomi yang sangat besar.

## **B. Upaya Penanganan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Laut Berdasarkan Hukum Nasional Di Indonesia**

Seluruh pengguna sarana transportasi laut di Indonesia dan di dunia pada umumnya selalu mengedepankan permasalahan keselamatan dan keamanan, yang kemudian disusul oleh aspek biaya terjangkau, kecepatan dan ketepatan waktu, serta aspek kenyamanan. Terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam, kebakaran, dll, adalah hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan transportasi laut. Untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengeluarkan beberapa kebijakan untuk mengurangi kecelakaan kapal,

Pelayaran Di Laut Indonesia Berdasarkan UNCLOS 1982." *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* Vol. 9. No. 18 (2023): hlm, 304. Diakses pada 10 November 2024.

<sup>18</sup> Puspitawati, Dhiana. "Implikasi Yuridis atas Penerapan ISM Code dan ISPS Code di Indonesia." *Jurnal Kajian Hukum dan Keadilan* Vol. 7. No. 3 (2019). hlm. 392. Diakses pada 10 November 2024.

seperti memberikan informasi pelayaran tentang pengawasan keselamatan pelayaran yang lebih baik untuk kapal penumpang dan mengirimkan informasi tentang kondisi cuaca perairan di Indonesia, seperti telegram yang menginformasikan kesiapan cuaca buruk di laut.

Keselamatan pelayaran sangat penting dan memainkan peran penting dalam segala aspek dunia pelayaran. Faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran meliputi sikap, prinsip, dan tindakan yang berkaitan dengan pentingnya memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan yang berkaitan dengan angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Untuk membuat transportasi laut menjadi lebih mudah bagi negara kepulauan Indonesia, keselamatan dan keamanan maritim harus menjadi kebijakan utama. Karena Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah laut Indonesia, laut memiliki peran yang signifikan baik untuk menyatukan bangsa dan wilayah Republik Indonesia maupun sebagai aset penting bagi bangsa dan masa depan Indonesia. Dengan menguasai laut, pemerintah bertanggung jawab atas penegakan hukum di laut dan pencegahan pelanggaran serta keamanan pelayaran.<sup>19</sup>

Penegakan hukum di wilayah laut sangat sulit karena perlu memahami batas wilayah dan teritorial, sehingga diperlukan lembaga penegak hukum khusus yang menangani penegakan hukum di wilayah laut Indonesia. Badan Keamanan Laut (Bakamla), Polisi Republik Indonesia (POLRI), TNI AL, Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP), Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), Pejabat Bea dan Cukai, dan instansi penegak hukum lainnya berfungsi sebagai penegak hukum di wilayah laut. Karena banyaknya lembaga penegak hukum di wilayah laut, ada tumpang tindih kewenangan. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa masing-masing penegak hukum memiliki kebijakan yang hampir bertentangan satu sama lain. Akibatnya, penegakan hukum di wilayah laut belum mencapai tingkat yang optimal.

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).

Sejak tanggal 22 Mei 1982, organisasi ini berubah nama menjadi *International Maritime Organization* (IMO). IMO mengeluarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS), peraturan yang mengatur keselamatan maritim karena jumlah kecelakaan kapal yang terus meningkat. Menurut Pasal 1 angka 34 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, setiap kapal berukuran lebih dari 7 GT harus menerima sertifikat keselamatan setelah melewati pemeriksaan dan pengujian. Sertifikat ini tidak diberikan kepada kapal perang, kapal negara, atau kapal yang digunakan untuk olahraga. Persyaratan keselamatan kapal ini berlaku untuk semua pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal, termasuk perlengkapannya, dan selama pengoperasiannya di perairan Indonesia.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah badan hukum di Indonesia yang bertanggung jawab atas kecelakaan dan menyelidiki kecelakaan kapal laut. Penyelidikan KNKT menggunakan metode PSC dan dilakukan dengan sangat hati-hati dengan mempertimbangkan semua faktor yang berkontribusi pada kecelakaan kapal. 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 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, yaitu :

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 nahkoda, 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

<sup>19</sup> Hendrawan, Andi. "Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga." *Saintara: Jurnal Ilmiah*

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. Adanya tindakan-tindakan represif yang dilakukan dalam hal ini dilakukan dengan upaya-upaya yang telah dijelaskan sebelumnya sangat penting untuk dapat dilakukan evaluasi sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan serupa dan menjadikan tujuan terciptanya *zero accident* atau nol kecelakaan dan penegakan hukum Pasal 94 huruf d Undang-Undang Pelayaran yang menyangkut keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan.<sup>20</sup>

Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Kecelakaan kapal yang marak terjadi semakin menunjukkan tidak ditaatinya peraturan mengenai pelayaran dalam negeri maupun konvensi pelayaran internasional, terutama konvensi-konvensi dari IMO dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pembinaan dalam bentuk pengaturan, pemerintah melakukan suatu tindakan yang bersifat mengatur yang lebih kepada proses prosedural yang meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan.

Pembinaan dalam bentuk pengaturan, pemerintah melakukan suatu tindakan yang bersifat mengatur yang lebih kepada proses prosedural yang meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Pembinaan dalam bentuk pengendalian, pemerintah sama halnya dengan pembinaan dalam bentuk pengaturan dimana di fokuskan pada proses prosedural, namun dipembinaan pengendalian pemerintah mengendali proses prosedural tersebut yang meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian. Bentuk pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini meliputi kegiatan

pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan menegakan hukum.

Suatu peristiwa dikatakan sebagai tindak pidana dan dapat dipertanggung jawabkan kepada pelakunya apabila perbuatan tersebut telah dirumuskan dalam suatu peraturan perundangan yang berlaku atau dengan kata lain "Tindak Pidana adalah suatu perbuatan yang dilakukan dalam keadaan dan situasi yang tertentu oleh undang-undang dinyatakan terlarang, yang karenanya telah terjadi dapat mengakibatkan penghukuman badan dan atau denda kepada pelakunya".

Ketentuan tentang tindak pidana di bidang Pelayaran, berjumlah 48 (empat puluh delapan) pasal yang terdapat dalam Pasal 284 sampai dengan pasal 332 UU Pelayaran. Dari 48 (empat puluh delapan) pasal yang mengatur tindak pidana pelayaran sekaligus mengancam hukuman, dapat digolongkan menjadi 3 (tiga) bidang yaitu :

1. tindak pidana di bidang angkutan di perairan (termasuk sungai, danau dan waduk), dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 284 sampai dengan Pasal 296, Pasal 302, Pasal 304 sampai dengan Pasal 315, Pasal 317, Pasal 323, Pasal 330, serta Pasal 331 UU Pelayaran.
2. tindak pidana di bidang kepelabuhanan, dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 297 sampai dengan Pasal 301, serta Pasal 303 UU Pelayaran.
3. tindak pidana di bidang lingkungan maritim, dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 316, Pasal 318 sampai dengan Pasal 322, Pasal 324 sampai dengan Pasal 329, serta Pasal 332 UU Pelayaran.<sup>21</sup>

Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensinya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat negara kesatuan Republik Indonesia. Mengingat pentingnya angkutan laut, maka diperlukan hukum untuk mengatur sistem keselamatan pengangkutan laut. Saat ini, pengangkutan laut diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam hal keselamatan penumpang diatur dalam Pasal 40

<sup>20</sup> *Op. cit.* Faridah, H. F. H., & Fajarwati, R. A. hlm. 404.

<sup>21</sup> Erwin, Rahmi. "Tanggung Jawab Negara Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal Transportasi Laut Menurut

Hukum Internasional Dan Hukum Nasional." *SUPREMASI: Jurnal Hukum* Vol. 4. No. 2 (2022): 193. Diakses pada 22 Oktober 2024.

ayat (1) yang menyebutkan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang.

Akibatnya, pengangkutan kapal laut kadangkala menimbulkan masalah. Salah satu contohnya adalah banyaknya pelanggaran terhadap ketentuan yang tercantum dalam Pasal 61 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan, yang menetapkan bahwa setiap kapal yang melayani angkutan penyeberangan wajib harus memenuhi persyaratan.<sup>22</sup>

1. Memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan dan persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan.
2. Memiliki spesifikasi teknis sesuai dengan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan pada lintas yang dilayani.
3. Memiliki dan/atau mempekerjakan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi yang diperlukan oleh kapal penyeberangan
4. Memiliki fasilitas bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang kendaraan beserta muatannya.
5. Mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal.
6. Mencantumkan informasi atau petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.

Pelanggaran terhadap ketentuan di atas timbul sebagai akibat dari kelalaian penumpang itu sendiri, juga dapat disebabkan oleh kelalaian pengangkutan di pelabuhan persinggahan pengangkutan penumpang.<sup>23</sup>

Perlindungan hukum merupakan identik dengan jaminan hak dan kewajiban dalam suatu perjanjian antara kedua belah pihak. Perlindungan hukum digunakan dalam upaya melindungi kepentingan pihak-pihak dalam suatu perjanjian yang sah secara hukum. Adapun bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan laut dibagi atas dua yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif.

Perlindungan hukum preventif merupakan tindakan yang dilakukan oleh pihak pengangkutan laut sebelum penyimpangan sosial terjadi agar suatu tindak pelanggaran dapat diredam atau dicegah. Selain itu, memberikan bimbingan kepada penumpang dalam hal mendapatkan keselamatan

sebelum kapal diberangkatkan, diantaranya arahan dalam penggunaan pelampung dan *sekoci* agar dapat digunakan sebagaimana mestinya jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan pada saat melakukan perjalanan laut. Bentuk perlindungan hukum represif lainnya adalah memberikan jaminan keselamatan penumpang dalam bentuk asuransi yang sudah diperjanjikan sebelumnya dalam hal terjadi suatu transaksi antara penumpang dan jasa pengangkutan yang dituangkan dalam bentuk perikatan. Melalui program asuransi, maka ada jaminan keselamatan penumpang berupa ganti kerugian apabila dikemudian hari terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Selain itu, perlindungan hukum berkaitan dengan jaminan ganti kerugian bagi penumpang yang mengalami hal-hal yang tidak diinginkan seperti mengalami kerugian.

Banyaknya masalah-masalah yang terjadi di masyarakat dalam hal pengangkutan laut, diantaranya yang sering dikeluhkan oleh penumpang kapal laut adalah :

1. Ruang tunggu penumpang masih dirasa tidak nyaman dengan alasan penumpang menunggu keberangkatan terlalu lama sehingga penumpang bedesak-desakan di ruang tunggu.
2. Kebersihan dalam kapal terkadang tidak diperhatikan oleh pihak pemilik kapal.
3. Masih adanya preman di ruang tunggu, sehingga mengganggu kenyamanan penumpang.
4. Terkadang penumpang tidak memperoleh tempat duduk sehingga harus melantai dan asap rokok masih dirasakan dimana-mana.
5. Masih banyaknya pedagang asongan dan calo.
6. Penumpang masih merasa tidak aman apabila banyak orang tidak berkepentingan di atas kapal.
7. Penumpang mengeluhkan masih adanya kehilangan barang di atas kapal.
8. Terkadang jadwal keberangkatan tidak tepat waktu sehingga penumpang harus menunggu lama.

Dari beberapa permasalahan di atas, maka harus benar-benar mendapatkan suatu jaminan perlindungan hukum. Melalui perlindungan hukum represif dan preventif maka permasalahan di atas dapat diatasi, untuk itu sangat penting dilakukan oleh perusahaan pengangkutan laut mengimplementasikan amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan

<sup>22</sup> Pasal 61 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan.

<sup>23</sup> Paikah, Nur. "Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia." *Al-Adalah: Jurnal Hukum dan Politik Islam* Vol. 3. No. 2 (2019): hlm. 119. Diakses pada 10 November 2024.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan.<sup>24</sup>

Ketentuan UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat dikenakan pada semua kegiatan angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia. Selain itu tidak hanya perlindungan bagi kedalam saja yang diberikan uu ini tapi juga memberika perlindungan keluar bagi semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia. Bagi kapal asing yang berbendera negara asing akan dikenakan uu ini jika berlayar di perairan Indonesia.

Peran pelayaran di perairan Indonesia sepenuhnya di kuasai oleh negara dimana pelaksanaan pembinaan dilakukan oleh pemerintah. Bentuk pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah berupa pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Dapat dijelaskan 3 point dalam pembinaan pemerintah yaitu:

1. Pembinaan dalam bentuk pengaturan, pemerintah melakukan suatu tindakan yang bersifat mengatur yang lebih kepada proses prosedural yang meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan.
2. Pembinaan dalam bentuk pengendalian, pemerintah sama halnya dengan pembinaan dalam bentuk pengaturan dimana di fokuskan pada proses prosedural, namun dipembinaan pengendalian pemerintah mengendali proses prosedural tersebut yang meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.
3. Bentuk pengawasan yang di lakukan oleh pemerintah dalam hal ini meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.

Pasal 169 ayat (1) UU Pelayaran menyebutkan bahwa: “pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal”. Tentunya kapal yang dimaksud dalam pasal tersebut apabila telah memenuhi syarat manajemen

keselamatan akan diberikan sertifikat, yaitu sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Sertifikat tersebut dapat berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance-DOC*). Maka dari itu, diperlukan standarisasi dalam peraturan perundang-undangan dalam hal ini UU No. 17 Tahun 2008, untuk disediakannya alat-alat penunjang keselamatan lain.

Mengingat penting dan strategisnya peranan angkutan laut yang menguasai hajat hidup orang banyak maka keberadaannya dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah. Atas dasar tersebut tepat kiranya bahwa segala hal mengenai standarisasi dan manajemen pelayaran diatur dan menjadi tanggung jawab pemerintah. Tanggung jawab tersebut sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan-tindakan yang di lakukannya adalah/agar untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran.

Untuk menunjang keselamatan pelayaran, beberapa langkah yang dapat dilakukan adalah:

1. Memastikan kapal-kapal yang digunakan dalam pelayaran memiliki standar keselamatan yang memadai.
2. Meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum terhadap kapal-kapal yang melanggar aturan keselamatan pelayaran.
3. Mengadakan pelatihan dan sertifikasi untuk awal kapal guna meningkatkan keterampilan dan pengetahuan mereka dalam menghadapi situasi darurat.
4. Menyediakan peralatan keselamatan yang memadai di setiap kapal, termasuk pelampung, alat komunikasi, dan peralatan pemadam kebakaran.
5. Mengadakan kampanye kesadaran keselamatan pelayaran kepada masyarakat agar mereka dapat memahami pentingnya mengikuti aturan keselamatan saat berada di kapal.

Dengan langkah-langkah ini, diharapkan keselamatan pelayaran dapat ditingkatkan dan resiko kecelakaan dapat diminimalisir.<sup>25</sup>

Upaya dalam keamanan di laut dibentuk Badan Keamanan Laut (BAKAMLA), sesuai dengan amanat dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Pasal 59 tentang Pembentukan Badan Keamanan Laut. Bakamla berkewajiban secara langsung di bawah wewenang kepala pemerintahan

<sup>24</sup> *Ibid.* hlm 124.

<sup>25</sup> Evada Rustina, dkk. “Keselamatan Perairan Dan Pengelolaan Lalu Lintas Maritim”, (Jateng: Underline, 2024). hlm.12.

dan kementerian yang menaunginya, yakni kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia. Secara khusus, Bakamla menjalankan fungsi penegakan hukum di laut melalui patroli guna memelihara keamanan dan keselamatan di perairan yurisdiksi Indonesia.<sup>26</sup>

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

1. Pengaturan hukum mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran di laut Indonesia dan Internasional telah berkembang secara signifikan dan berguna bagi para pelaut mulai dari Konvensi IMO, SOLAS, dan ISPS-Code sebagai peraturan dalam dunia Internasional yang menjadi pedoman bagi Negara lain untuk menerapkan keadaan aman dalam pelayaran. Indonesia juga telah berkembang dan mengeluarkan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Upaya Penanganan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Laut Indonesia Berdasarkan Hukum Nasional merupakan upaya yang dilakukan dari berbagai instansi berupa BAKAMLA yang bertugas menangani keselamatan dan keamanan pelayaran agar pelayaran di laut Indonesia aman dan tentram. Serta IMO dan SOLAS yang memperkuat penanganan keselamatan dan keamanan pelayaran di laut Indonesia dan internasional.

### B. Saran

1. Pengaturan Hukum dalam keselamatan dan keamanan pelayaran laut Indonesia maupun Internasional yang terdiri dari berbagai macam bentuk seperti Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang No 32 tahun 2004 tentang Kelautan, UNCLOS, ISPS CODE, SOLAS, dan lain sebagainya merupakan pengaturan yang sudah bagus dalam kelasnya namun hal yang perlu diperhatikan dalam permasalahan yang tidak ada ujungnya tersebut adalah terletak pada penegak hukum serta para awak kapal yang perlu diberi berbagai pelajaran nasionalisme dan disiplin yang kuat dalam menjunjung tinggi keselamatan dan keamanan pelayaran di laut bebas. Segala hal dapat saja terjadi dengan faktor alam namun dengan para awak kapal yang handal, dapat meminimalisir tingkat kecelakaan yang akan terjadi.

2. Upaya dalam mengatasi bagaimana cara agar masyarakat dapat lebih mengetahui aturan yang berlaku dan tidak mengabaikan aturan yang berlaku agar terhindar dari berbagai macam masalah dalam keselamatan dan keamanan pelayaran, dan agar aturan-aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah tidak lagi dipandang sebagai hal yg berdampak negatif bagi masyarakat.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Dam, S. (2010). *Politik Kelautan*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Irwansyah, (2021). *Penelitian Hukum*. Yogyakarta: Mirra Buana Media.
- Kalalo, F. P. (2021). *Hukum Laut*. Manado: Unsrat Press.
- Loy, Nikolaus dkk. (2020). *Mengamankan Laut – Tata Ruang dan Keamanan Maritim*, Jakarta: PT. Elex Media Komputindo
- Kusumaatmadja, M. dan Etty R. Agoes. (2010), *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung: Alumnus.
- Marzuki, M. Peter. (2007). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Group.
- Massie, C. Dj. (2019). *Pengantar Hukum Kawasan Perbatasan Dan Pulau-Pulau Terluar Indonesia – Perspektif Hukum Laut Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Referensi.
- Mauna, B. (2008). *Hukum Internasional, Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Edisi Kedua 2005, Bandung: P.T Alumnus.
- Munaf, R. Dicky, dan Susanto. (2015). *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Parthiana, Wayan, I. (2014). *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Yrama Widya.
- Putra, I. B. Wyasa. (2003). *Hukum Lingkungan Internasional Perspektif Bisnis Internasional*. Bandung: Refika Aditama.
- Puspitawati, Dhiana dkk, (2019). *Hukum Maritim*. Malang: UB Press.
- Rustina, Evada dkk. (2024). *Keselamatan Perairan Dan Pengelolaan Lalu Lintas Maritim*. Jateng: Underline.

<sup>26</sup> Nikolaus Loy, dkk. "Mengamankan Laut – Tata Ruang dan Keamanan Maritim" (Jakarta: PT. Elex Media Komputindo, 2020). hlm. 16

- Sinyowati, Dina, Enny Narwati. (2013). *"Hukum Laut"*. Surabaya: Pusat Penerbitan dan Percetakan Unair.
- Sodik, M. D. (2016). *Hukum Laut Internasional dan pengaturannya di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.
- Subagyo, Joko, P. (2005). *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Supit, Hengky. (2009). *Pedoman Khusus Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran*. Jakarta: Gakum Kamla.
- Suwardi, S. S. (2006). *Penyelesaian Sengketa Internasional*. Jakarta: UI Press.
- Syafrinaldi, H. (2023). *Pengantar Hukum Laut*, Edisi Kedua, Depok: Rajawali Pers.
- Tirtamulia, T. (2011). *Zona-zona laut UNCLOS*. Brillian Internasional.
- Tunggal, A. Djohan, (2008). *Hukum Laut*, Jakarta: Havarindo,
- Jurnal Hukum**
- Arsy, M. F. (2021). Kebijakan maritim dalam menunjang keselamatan dan keamanan transportasi laut. *Riset Sains dan Teknologi Kelautan*, 62-65.
- Baihaki, M. V., Ramadhan, B., Aditya, P. F., Fitri, Z. N., & Saharæ, S. (2023). Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(14), 487-502.
- Erwin, R. (2022). Tanggung Jawab Negara Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal Transportasi Laut Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional. *SUPREMASI: Jurnal Hukum*, 4(2), 177-199.
- Faridah, H., & Fajarwati, R. A. (2022). Pengawasan Transportasi Laut demi Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Nasional. *Jurnal Keamanan Nasional*, 8(2), 295-315.
- Fernando, A., Kusuma, A. C., Suganjar, S., & Astriawati, N. (2022). Optimalisasi Fungsi Alat Keselamatan Di Kapal Mt. Patra Tanker 2. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(1), 67-75.
- Giardinni, G. A., Fauziah, I. T., & Gustini, D. R. (2023). Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Laut Indonesia Berdasarkan UNCLOS 1982. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(18), 303-315.
- Hamdi, M. F. (2016). Kewenangan pemerintah terhadap keselamatan dan keamanan perairan Indonesia. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 11(1), 31-43.
- Hendrawan, A. (2019). Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 3(2), 53-59.
- Hetharia, O. G. (2017). Pengaturan Landas Kontinen Menurut UNCLOS 1982 Dan Implementasinya di Indonesia. *Lex Administratum*, 5(9).
- Kartawijaya, S. (2016). Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing di Perairan Indonesia dan Penegakan Hukumnya. *Arena Hukum*, 8(3), 366-384.
- Kartika, S. D. (2016). Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi Dan Penegakan Hukum (Maritime Security From The Aspects Of Regulation And Law Enforcement). *Negara Hukum: Membangun Hukum untuk Keadilan dan Kesejahteraan*, 5(2), 143-167.
- Munaf, M. S. (2015). Kajian Sistem Operasi Tersinergi Bakamla Sesuai Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. *Jurnal Sositoteknologi*, 14(3), 273-288.
- Mursidi, M., Wahyudi, M. R. B., & Aldiansyah, F. (2023). Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Emas Semarang). *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 14(1), 94-106.
- Paikah, N. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia. *Al-Adalah: Jurnal Hukum dan Politik Islam*, 3(2), 117-127.
- Puspitawati, D. (2019). Implikasi Yuridis atas Penerapan ISM Code dan ISPS Code di Indonesia. *Jurnal Kajian Hukum dan Keadilan*, 7(3).
- Siswoyo, B. (2016). Persepsi Masyarakat Terhadap Peralatan Keselamatan Kapal Laut dan Penyebrangan Di Provinsi Maluku. *Warta Penelitian Perhubungan*, 28(2), 146-156.
- Susetyorini, P. (2019). Kebijakan Kelautan Indonesia Dalam Perspektif Unclos 1982. *Masalah-Masalah Hukum*, 48(2), 164-177.
- Syafrinaldi. (2016). "Penegakan Hukum Terhadap Kedaulatan Wilayah Perbatasan Nkri Dalam Perspektif Hukum Internasional." Prosiding Seminar Bersama Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji Dengan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.

- Virandika, C., Wahab, G. G. S., & Anugrah, P. P. (2020). Analisis Keselamatan Dan Kecelakaan Km Lestari Maju Di Perairan SelayaR. *Riset Sains dan Teknologi Kelautan*, 108-112.
- Wijaya, I. K. K. A., & Arini, D. G. (2021). Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Perairan Indonesia. *Jurnal Preferensi Hukum*, 2(2), 382-387.

#### **Undang – Undang**

- Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (1982).
- Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang PELAYARAN.
- Undang - Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
- Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut).
- Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 Tentang Perairan Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut.
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan

#### **Sumber Lainnya**

- <https://jurnalmaritim.com/hak-lintas-kapal-asing-dalam-unclos-1982/>.
- <https://www.kalimantan24.com/2024/02/polda-kalsel-tangkap-13-pelaku.html>.
- <https://www.boemelind.com/2017/02/mengenal-kasus-carfu-channel-case.html>.
- <https://penelitianilmiah.com/penelitian-kepustakaan/>.