



Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Nur Aripkah¹, Muhammad Taufik²

¹ Fakultas Hukum Universitas Mulawarman, Samarinda, Indonesia

² Politeknik Pelayaran Banten, Tangerang, Indonesia

ARTICLE INFO

Article history:

Received
11/09/2023

Accepted
21/10/2023

Available online
31/12/2023

Kata Kunci:
Keselamatan;
Keamanan, Pelayaran

Keywords:
Safety; Security;
Shipping

ABSTRAK

Kondisi kapal yang ditumpangi tentu menjadi penting, karena jika terabaikan, maka dapat berakibat terhadap keamanan dan keselamatan penumpang. Keadaan muatan kapal yang tidak dapat dikondisikan kerap kali terjadi, dapat dikatakan bahwa tidak ada ketentuan yang jelas mengenai muatan kapal penumpang yang sebenarnya, pengawasan yang ada pun tidak begitu ketat dilakukan. Pada kesempatan ini Penulis akan membahas mengenai ketentuan Pelayaran khususnya terkait dengan tinjauan yuridis keselamatan dan keamanan berlayar berdasarkan ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum keselamatan dan keamanan berlayar dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Metode penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah yuridis normatif yang diteliti dengan melakukan penelitian terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Hasil kajian menunjukkan dalam ketentuan UU Pelayaran kapal tidak serta merta berlayar begitu saja, terdapat beberapa syarat kelailautan yang harus dipenuhi, termasuk halnya keselamatan dan keamanan kapal yang menjadi bagian dari kelaiklautan kapal. Selain itu, terdapat prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum yang melekat pada tiga elemen penting dalam berlayar, yakni syahbandar, nakhoda, serta perusahaan pelayaran.

ABSTRACT

The condition of the ship that is boarded is of course important because if it is neglected, it can have an impact on the security and safety of the passengers. The condition of the ship's cargo that cannot be conditioned often occurs, it can be said that there are no clear provisions regarding the actual cargo of a passenger ship, and the existing supervision is not too strict. On this occasion, the author will discuss the provisions of shipping, especially related to the juridical review of sailing safety and security based on the provisions of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping and the principles of legal responsibility for the safety and security of sailing in Law No. 17 of 2008 concerning Shipping. The research method used in this article is normative juridical which is examined by researching primary legal materials and secondary legal materials. The results of the study show that in the provisions of the Shipping Law ships do not just sail away, several maritime requirements must be met, including the safety and security of ships which are part of the ship's seaworthiness. In addition, there are principles of legal responsibility attached to three important elements in sailing, namely the harbor master, skipper, and shipping company.

How to cite:

Aripkah, N., Taufik, M. (2023). Konseptualisasi Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran . *Langgong: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 3(2), 71-83



PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki lebih dari 17.000 pulau.¹ Indonesia dikenal sebagai bangsa Bahari yang mampu menaklukkan laut sejak nenek moyang dahulu. Fakta ini dapat dilihat dari sejarah ketangguhan para pelaut, pejuang dan pahlawan yang menjaga wilayah nusantara atau Indonesia, yakni pada kerajaan Majapahit dan Sriwijaya.² Sebagai negara kepulauan, masyarakat Indonesia bermukim di wilayah-wilayah yang dipisahkan oleh laut dan selat. Secara geografis Indonesia terletak diantara dua benua dan dua samudra, yakni Benua Asia dan Benua Australia serta Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, sehingga menjadikan posisi Indonesia strategis. Indonesia sangat dikenal sebagai Negara maritim, dimana lautan Indonesia lebih luas dibandingkan dengan daratannya.³

Berdasarkan letak geografis tersebut, maka sarana pengangkutan melalui laut sangat diperlukan. Pengangkutan laut di Indonesia dijadikan sebagai moda jejaring yang efektif untuk menghubungkan antar pulau lainnya. Hal ini juga sejalan dengan konsep negara kepulauan sebagaimana yang dimuat dalam UNCLOS 1982, yang memandang laut bukanlah sebagai pemisah, melainkan sebagai pemersatu antar wilayah daratan dari Indonesia.⁴

Berbicara mengenai laut, maka dapat disadari bahwa wilayah laut mempunyai banyak manfaat dan kegunaan bagi kehidupan masyarakat,⁵ salah satunya sebagai sarana pengangkutan baik itu, orang maupun barang. Pengangkutan menjadi kegiatan penting yang dapat menopang pertumbuhan serta pembangunan ekonomi, melalui kegiatan pengangkutanlah orang dan barang dapat dibawa atau diantarkan dari suatu tempat asal ke tempat tujuan sesuai dengan tujuan dan peruntukannya.⁶ Pengangkutan merupakan bagian dari pelayaran sebagaimana dimuat dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menjelaskan bahwa Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Definisi yuridis tersebut memberikan pemahaman bahwa

¹Konsulat Jenderal Republik Indonesia Zeppelinallee, Sekilas Tentang Indonesia, https://kemlu.go.id/frankfurt/id/pages/sekilas_tentang_indonesia/4695/etc-menu diakses 15 Juli 2023.

² Daroe Iswatiningasih dan Fauzan Fauzan, "Semiotika Budaya Kemaritiman Masyarakat Indonesia Pada Syair Lagu," *Satwika : Kajian Ilmu Budaya Dan Perubahan Sosial* Vol. 5 No. 2, 2021, hlm. 215.

³ Patartua H. Sitompul, Mirza Nasution, Dedi Harianto, Ridho Mubarak "Pelindungan Hukum Tentang Pengembangan Pelabuhan Di Daerah Sesuai Undang-Undang Tentang Pelayaran Kaitannya Dengan Undang-Undang Tentang Pemerintahan Daerah," *ARBITER : Jurnal Ilmiah Magister Hukum* Vol. 2 No. 2, 2020, hlm. 133.

⁴ Zulfikri Marasabessy dan Dwi Aryanti, "Perlindungan Hukum Terhadap Perusahaan Pelayaran Atas Wanprestasi Dalam Perjanjian Pengangkutan," *Jurnal Mimbar Keadilan* Vol. 16 No. 1, 2023, hlm. 56,

⁵ Ria Tri Vinata, "Power of Sharing Sumber Daya Kelautan Republik Indonesia," *Jurnal Ilmiah Hukum LEGALITY* Vol. 24 No. 2, 2017, hlm. 213.

⁶ Zulfikri Marasabessy dan Dwi Aryanti., *loc.it.*, hlm. 56.

dalam dunia pelayaran khususnya pengangkutan, apalagi pengangkutan orang sudah tentu harus memperhatikan yang dinamakan keselamatan dan keamanan penumpang, karena termasuk dalam bagian keselamatan dan keamanan berlayar.

Pengangkutan orang melalui transportasi laut masih menjadi salah satu transportasi yang digemari oleh masyarakat Indonesia, apalagi jika waktu liburan atau mudik, maka transportasi yang satu ini selalu banyak peminatnya. Perlu diketahui juga kontribusi transportasi laut menjadi semakin penting karena nilai biaya yang dikeluarkan adalah paling kecil bila dibandingkan dengan biaya transportasi darat dan udara. Selain itu, transportasi laut juga memiliki kelebihan, yaitu kapal laut dapat melewati medan yang tidak dapat ditempuh oleh kendaraan roda dua atau transportasi udara. Kapal sebagai alat transportasi laut, merupakan salah satu sarana yang sangat penting dalam menunjang perpindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menempuh jalur laut.⁷

Kondisi kapal yang ditumpangi tentu menjadi penting, karena jika terabaikan, maka dapat berakibat terhadap keamanan dan keselamatan penumpangnya. Hal yang kerap kali terjadi pada transportasi laut yang Penulis amati dan pernah alami sendiri adalah adanya kelebihan muatan penumpang jika arus mudik atau waktu liburan. Keadaan muatan kapal yang tidak dapat dikondisikan kerap kali terjadi, dapat dikatakan bahwa tidak ada ketentuan yang jelas mengenai muatan kapal penumpang yang sebenarnya, pengawasan yang ada pun tidak begitu ketat dilakukan.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dibuat untuk mengakomodir seluruh kepentingan yang berkaitan dengan transportasi laut, dan berdasarkan penjelasan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah, dan efisien.

Berdasarkan hal demikian, maka dalam kesempatan ini Penulis akan membahas mengenai ketentuan Pelayaran khususnya terkait dengan:

⁷ Tri Iriyani Eka Wahyuni et al., "Analisis Perkembangan Transportasi Laut Dalam Wilayah Sulawesi Untuk Mendukung Tol Laut," *Jurnal Venus* Vol. 7 No. 13, 2019, hlm. 62.

1. Bagaimana tinjauan yuridis keselamatan dan keamanan berlayar berdasarkan ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Bagaimana prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum keselamatan dan keamanan berlayar dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah yuridis normatif yang diteliti dengan melakukan penelitian terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan. Bahan ini antara lain adalah peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta peraturan pelaksanaannya dan peraturan-peraturan lainnya yang berkaitan dengan regulasi-regulasi pelayaran lainnya. Adapun bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang terdiri atas buku-buku, jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana (doktrin), kasus-kasus hukum, jurisprudensi, dan hasil-hasil simposium mutakhir, yang berkaitan dengan permasalahan dalam pembahasan artikel ini.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Tinjauan Yuridis Keselamatan dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Jaminan keselamatan dalam pelayaran di wilayah gugus kepulauan tentu sangat dibutuhkan oleh masyarakat pengguna jasa angkutan laut. Keselamatan pelayaran dapat dijamin apabila kapal yang berlayar dalam kondisi laik laut yang berarti kapal harus mampu menghadapi berbagai kasus atau kemungkinan kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran. Selain itu kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK).⁸

Berbagai peraturan internasional pun juga mengatur mengenai keselamatan dan keamanan berlayar, seperti halnya peraturan internasional tentang keselamatan kapal niaga yang terdapat dalam Konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Tujuan utama Konvensi SOLAS adalah untuk menetapkan standar minimum untuk konstruksi, peralatan, dan

⁸ Andi Siti Chairunnisa, Mislih Idrus, et al, "Sosialisasi Standar Dan Prosedur Keselamatan Pelayaran Wilayah Gugus Kepulauan Sangkarrang Kota Makassar," *Jurnal Tepat (Teknologi Terapan Untuk Pengabdian Masyarakat)* Vol. 4 No. 1, 2021, hlm. 39.

pengoperasian kapal, yang sesuai dengan keselamatannya.⁹ SOLAS versi pertama diadopsi pada tahun 1914, sebagai respons terhadap bencana yang dialami oleh Kapal Penumpang “Titanic”, kedua pada tahun 1929, ketiga pada tahun 1948 dan keempat pada tahun 1960 (kemudian dikenal sebagai SOLAS Convention 1960), diadopsi pada 17 Juni 1960 dan mulai berlaku (*entered into force*) pada 26 Mei 1965.¹⁰

Pengangkutan melalui jalur Keselamatan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan *International Maritime Organization* (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Segi teknis IMO memiliki tugas dalam permutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan serta mengadopsi peraturan baru.¹¹

Pemerintah juga telah mengadopsi peraturan yang dikeluarkan oleh IMO, yakni peraturan tentang *International Safety Management Code (ISM-Code)* yang mulai diberlakukan sejak tanggal 1 juli 1998 (ISM, 2002). Sistem manajemen keselamatan (*ISM-Code*) wajib diaplikasikan secara “*mandatory*” oleh negara-negara yang telah meratifikasi SOLAS. Aturan tersebut di Indonesia diwujudkan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor (1996).¹²

ISM-Code menetapkan standar untuk membuat pelayaran yang aman dan sekecil mungkin adanya bahaya terhadap lingkungan atau dengan kata lain tujuan dari *ISM Code* adalah untuk memastikan kewanan di laut, pencegahan kecelakaan manusia, kerugian hidup dan menghindarikerusakan lingkungan, khususnya terhadap lingkungan laut.¹³ Selanjutnya manajemen standar termasuk tanggung jawab awak, skenario pelaksanaan tindakan tanggap darurat dapat ditemukan di sini. Ketentuan ini bukan merupakan jaminan mutlak untuk tidak terjadinya kecelakaan laut, melainkan dapat meminimalisir kecelakaan dan pencemaran laut

⁹ *International Maritime Organization*, Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), 1974, [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), diakses 7 Agustus 2023.

¹⁰ Andi Siti Chairunnisa, Mislih Idrus, *loc.it.*, hlm. 40.

¹¹ FX. Tetuko Zlatoper Winanda Sagala, “Peran Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization*) Melalui Konvensi Di Bidang Kemaritiman Dalam Lalulintas Perdagangan Internasional Di Wilayah Perairan Indonesia,” *Selidik* Vol. 7 No. 2, 2021, hlm. 164.

¹² Andi Siti Chairunnisa, Mislih Idrus, *loc.it.*, hlm. 41.

¹³ Mudiyanto, “Peranan *International Safety Management (ISM) Code* Sebagai Penunjang Keselamatan Pelayaran Di Atas Kapal Pada Perusahaan Pelayaran Di Surabaya,” *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan* Vol. 9 No. 1, 2018, hlm. 16.

dengan menerapkan ketentuan tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut.¹⁴

Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Pelayaran merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan ke depan, mempunyai karakteristik karena mampu melakukan pengangkutan secara massal.¹⁵ Dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya, baik nasional maupun internasional.

Berdasarkan bunyi ketentuan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka keselamatan dan keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Undang-Undang Pelayaran juga memberikan definisi yuridis terkait dengan kelaiklautan kapal, yaitu dimana keadaan kapal memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Menurut Pasal 117 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, keselamatan dan keamanan angkutan perairan terpenuhi jika telah sesuai dengan persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal menjadi sesuatu yang wajib dipenuhi yang dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Pasal 119 ayat (1) UU Pelayaran juga ditekankan bahwa untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (1) Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur-pelayaran dan perairan pandu.

¹⁴ Andi Siti Chairunnisa, Mislih Idrus, *loc.it.*,

¹⁵ Barit, "Pertanggungjawaban Nakhoda Di Atas Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," *Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945*, 2008, hlm. 7.

Adapun persyaratan keselamatan kapal merupakan tanggung jawab dari nahkoda dan/atau anak buah kapal yang mana harus memberi tahu kepada pejabat pemeriksa keselamatan kapal. Jika mengetahui kondisi kapal atau bagian dari kapal yang dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal seperti yang termuat dalam ketentuan Pasal 128 ayat (1) UU Pelayaran. Untuk itu pemilik, operator kapal dan nahkoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian. Pasal 130 UU Pelayaran juga menegaskan bahwa setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) UU Pelayaran, maka tetap menjadi suatu hal yang wajib di pelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal, dengan demikian pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud adalah dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu. Adapun permasalahan yang seringkali timbul terkait keselamatan kapal, adalah ketika sertifikat tersebut telah di keluarkan, namun ternyata kapal tersebut tidak memenuhi syarat kelaiklautan kapal sehingga tidak memenuhi syarat keselamatan kapal sesuai peraturan perundang-undangan.

Prinsip-Prinsip Pertanggungjawaban Hukum dalam Keselamatan dan Keamanan Berlayar

Pertanggungjawaban merupakan konsep yang berhubungan dengan kewajiban hukum. Seseorang dapat dikatakan bertanggung jawab secara hukum terhadap suatu perbuatan tertentu yang dalam artian bahwa seseorang itu dapat dikenakan sanksi dalam hal perbuatannya.¹⁶ Menurut Hans Kelsen dalam teorinya pertanggungjawaban hukum menyatakan bahwa “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa ia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti bahwa bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan sebaliknya.¹⁷ Hans Kelsen juga membagi mengenai tanggung jawab terdiri dari:¹⁸

- a. Pertanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri.
- b. Tanggung jawab kolektif berarti bahwa seseorang bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain.
- c. Tanggung jawab berdasarkan kesalahan, artinya seseorang bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukannya dengan sengaja dan dengan maksud untuk menimbulkan kerugian.

¹⁶ Jimly Asshiddiqie dan M. Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum* (Jakarta: Sekretariat Jenderal & Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, 2006), hlm. 61.

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 62.

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 63.

- d. Tanggung jawab mutlak yang berarti bahwa seseorang bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak disengaja dan tidak terduga.

Adapun konsep dasar persoalan tanggung jawab apabila dihubungkan dengan suatu perbuatan melawan hukum, yakni terdapat (dua) macam prinsip tanggung jawab, yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability principle*) dan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan (*no fault liability principle*). Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dapat dibedakan menjadi 2 (dua), pertama, tanggung jawab berdasarkan kesalahan karena melakukan wanprestasi (tanggung jawab berdasarkan wanprestasi), kedua, tanggung jawab berdasarkan kesalahan karena melakukan perbuatan melawan hukum, baik seperti yang dimaksud dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Sedangkan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan (*no fault liability principle*) juga dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam, yaitu *strict liability principle* dan *absolute liability principle*. Perbedaan mendasar kedua prinsip tanggung jawab tersebut yakni terletak pada unsur kesalahan. Jika disyaratkan adanya unsur kesalahan maka berlakulah *fault liability principle*, sedangkan *no fault liability principle* diberlakukan apabila tidak disyaratkan adanya unsur kesalahan.¹⁹

Begitu juga halnya jika kita membahas mengenai prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum dalam dunia pelayaran, mengingat keselamatan dan keamanan kapal terutama yang membawa penumpang menjadi suatu hal penting untuk diperhatikan. Apabila misalnya jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, seperti halnya kecelakaan kapal, maka menjadi penting untuk dikaji dari sisi pertanggungjawaban hukumnya. Sebagaimana yang telah diuraikan bahwa tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan tanggung jawab dan menanggung akibatnya.²⁰

Ketentuan mengenai keselamatan dan keamanan berlayar telah diatur sedemikian rupa, apabila kita merujuk ke Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka juga telah mengakomodir beberapa prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum didalamnya. Keselamatan merupakan bagian integral pada manajemen perusahaan pelayaran secara umum untuk mendukung kondisi kerja di atas kapal yang lebih baik. Manajemen tidak hanya mengaitkan kapal dengan produktifitasnya saja, namun perlu meningkatkan pengawasan

¹⁹ Epafra Nyong Eli Massie, Hendrik Pandaag, Suriyono Soewikromo, "Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Atas Kerusakan Dan Kehilangan Barang Dengan Menggunakan Transportasi Laut," *Lex Privatum* Vol. IX No. 3, 2021, hlm. 248.

²⁰ *Ibid.*, hlm. 250.

terhadap kelayakan kapal dan kondisi kerja diatas kapal secara memadai.²¹ Berkaitan dengan keselamatan dan keamanan kapal, maka tentu banyak pihak yang bertanggung jawab dengan hal tersebut, seperti halnya Syahbandar.

Peran syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya, yaitu dengan memberikan ijin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji klas oleh Biro Klasifikasi Indonesia.²²

Sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan peran dan fungsi syahbandar yang memiliki kewenangan lebih besar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan, penegakan hukum di bidang angkutan perairan, kepelabuhan, dan perlindungan di wilayah laut. Sebagai pejabat pemerintah yang memiliki otoritas tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran.²³

Terdapat beberapa fungsi syahbandar yang dipercayakan sebagai otoritas tertinggi di pelabuhan:²⁴

- a. Melaksanakan koordinasi kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- b. Melaksanakan pengawasan serta pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- c. Melaksanakan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahanan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.

²¹ Dedeh Suryani. Aprilia Yudi Pratiwi. Sunarji. Andi Hendrawan, "Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran," *Jurnal Sainlara* Vol. 2 No. 2, 2018, hlm. 34.

²² *Ibid.*,

²³ Jasruddin, Zulfikar Putra, Syarif Butuni, "Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (*Analysis Of Responsibility for Harbormaster In Shipping at The Harbormaster's Office and Port Authority*)," *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan* Vol.5 No, 2020, hlm. 411

²⁴ Dedeh Suryani. Aprilia Yudi Pratiwi. Sunarji. Andi Hendrawan., *loc.it.*, hlm. 50.

- d. Membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Berdasarkan beberapa fungsi dan tugas yang dimiliki syahbandar, dapat dikatakan bahwa syahbandar mempunyai tanggung jawab yang besar terhadap keselamatan dan keamanan berlayar. Apabila kita melihat dari konsep prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum yang dikemukakan sebelumnya, maka jika terjadi kecelakaan kapal, syahbandar dapat dipertanggungjawabkan secara hukum. Kecelakaan pelayaran setidaknya dapat disebabkan oleh tiga faktor diantaranya faktor alam (*force majeure*), faktor kelalaian manusia (*human error factor*) dan karena faktor lainnya (*others factor*).²⁵ Apabila misalnya syahbandar karena kelalaiannya tidak melakukan pengawasan serta pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal, maka berdasarkan prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability principle*), pihak syahbandar dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.

Selain pihak syahbandar, prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum juga melekat pada nahkoda. Seperti yang kita ketahui bahwa nahkoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya.²⁶ Ketentuan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam Pasal 1 angka 41 memberikan definisi yuridis mengenai nahkoda, yaitu merupakan seorang dari awak kapal, selanjutnya pengertian awak kapal ditegaskan dalam Pasal 1 angka 40 UU Pelayaran adalah orang yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Ketentuan kedua rumusan tersebut terdapat suatu perjanjian antara nahkoda sebagai awak kapal dengan pemilik atau operator kapal, dimana nahkoda melaksanakan tugas-tugas untuk menjalankan dan/atau menakhodai sebuah kapal.²⁷

Ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga mengatur mengenai pertanggungjawaban pidana yang dilekatkan pada seorang nahkoda. Hal demikian diatur dalam ketentuan Pasal 302 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak naik laut sebagaimana dimaksud dalam

²⁵ Jasruddin, Zulfikar Putra, Syarif Butuni, *loc.it.*, hlm. 413.

²⁶ Barit., *loc.it.*, hlm. 5

²⁷ Samuel Ronatio Adinugroho and Anung Aditya Tjahja, "Tanggung Jawab Nahkoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran," *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum* Vol. 3 No. 1, 2018, hlm. 48.

Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah). Kemudian Pasal 302 ayat (2) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga menentukan bahwa jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 lima ratus juta rupiah. Lebih lanjut diatur dalam Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa 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 Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Berdasarkan ketentuan mengenai pertanggungjawaban hukum yang melekat pada seorang nakhoda, maka apabila ditinjau dari prinsip pertanggungjawaban individu juga dapat melekat di dirinya, jika ia misalnya mengetahui dengan sadar bahwa kapal yang dilayarkannya tidak laik laut atau berdasarkan prinsip pertanggungjawaban kesalahan, maka atas kesengajaannya atau kelalaiannya ia dapat dipersalahkan atas penyebab kecelakaan yang terjadi.

Jika membahas mengenai pelayaran dan transportasi laut, maka tentu tidak hanya berkaitan dengan syahbandar dan nakhoda kapal, yang tidak kalah berperang pentingnya juga perusahaan pelayaran. Ketiga pihak yang terlibat tersebut, umumnya terikat oleh suatu perjanjian tertentu, dan harus memiliki izin tertentu untuk dapat bekerja sama dalam sebuah usaha pelayaran. Ini tentu saja dimaksudkan agar pihak-pihak tersebut dapat bekerja dengan penuh tanggung jawab, sesuai dengan apa yang telah tertuang dalam surat izin ataupun perjanjian tersebut. Sehingga apabila terjadi suatu masalah dalam pelayaran yang disebabkan oleh human error, maka akan dengan langsung dapat diketahui dan diantisipasi, sehingga tidak menyebabkan terjadinya masalah yang lebih besar.

Pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam *International Safety Management Code (ISM Code)*, yaitu merupakan aturan standar internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan

lingkungan laut yang dikenal dengan *ISM Code* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas, maka dapat dikatakan bahwa keselamatan dan keamanan berlayar telah diatur sedemikian rupa dalam ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Suatu kapal tidak serta merta berlayar begitu saja, terdapat beberapa syarat kelailautan yang harus dipenuhi, termasuk halnya keselamatan dan keamanan kapal yang menjadi bagian dari kelaiklautan kapal. Keselamatan pelayaran dapat dijamin apabila kapal yang berlayar dalam kondisi laik laut yang berarti kapal harus mampu menghadapi berbagai kasus atau kemungkinan kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran.

Terdapat prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum yang melekat pada syahbandar, nakhoda, perusahaan pelayaran apabila kita tinjau dari Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum tersebut diatur dan terdapat sanksi yang dikenakan jika dilanggar. Prinsip-prinsip pertanggungjawaban hukum tersebut dapat dilihat dari pertanggungjawaban kesalahan dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adinugroho, S. R., & Tjahja, A. A. (2018). Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran. *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum*, 3(1), 43–54.
- Barit. (2008). Pertanggungjawaban Nakhoda Di Atas Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945*, 17, 1–17.
- Hendrawan, D. S. A. Y. P. S. A. (2018). Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran. *Jurnal Saintara*, 2(2), 33–39.
- Iswatiningsih, D., & Fauzan, F. (2021). Semiotika budaya kemaritiman masyarakat Indonesia pada syair lagu. *Satwika : Kajian Ilmu Budaya Dan Perubahan Sosial*, 5(2), 214–228.
- Jasruddin, Zulfikar Putra, S. B. (2020). Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (Analysis Of Responsibility for Harbormaster In Shipping at The Harbormaster's Office and Port Authority). *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 5(2), 410–415.
- Jimly Asshiddiqie, M. A. S. (2006). *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*. Sekretariat Jenderal

& Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI.

- Mappangara, A. C. (2021). Sosialisasi Standar dan Prosedur Keselamatan Pelayaran Wilayah Gugus Kepulauan Sangkarrang Kota Makassar. *Jurnal Tepat (Teknologi Terapan Untuk Pengabdian Masyarakat)*, 4(1), 38–45.
- Mudiyanto. (2018). Peranan International Safety Management (ISM) Code sebagai Penunjang Keselamatan Pelayaran di atas Kapal pada Perusahaan Pelayaran di Surabaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 9(1), 13–20.
- Patartua H. Sitompul, Mirza Nasution, Dedi Harianto, R. M. (2020). Pelindungan Hukum Tentang Pengembangan Pelabuhan Di Daerah Sesuai Undang-Undang tentang Pelayaran Kaitannya dengan Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah. *ARBITER : Jurnal Ilmiah Magister Hukum*, 2(2), 132–147.
- Sagala, F. T. Z. W. (2021). Peran Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization) Melalui Konvensi Di Bidang Kemaritiman Dalam Lalulintas Perdagangan Internasional Di Wilayah Perairan Indonesia. *Selisik*, 7(2), 2–16.
- Soewikromo, E. N. E. M. H. P. S. (2021). Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Atas Kerusakan Dan Kehilangan Barang Dengan Menggunakan Transportasi Laut. *Lex Privatum*, IX(3), 247–257.
- Vinata, R. T. (2017). Power of Sharing Sumber Daya Kelautan Republik Indonesia. *Jurnal Ilmiah Hukum LEGALITY*, 24(2), 213–223.
- Wahyuni, T. I. E., Sunusi, S., Jaya, I., & B. N., S. (2019). Analisis Perkembangan Transportasi Laut Dalam Wilayah Sulawesi Untuk Mendukung Tol Laut. *Jurnal Venus*, 7(13), 61–74.
- Zulfikri Marasabessy, D. A. R. (2023). Perlindungan Hukum Terhadap Perusahaan Pelayaran Atas Wanprestasi dalam Perjanjian Pengangkutan. *Jurnal Mimbar Keadilan*, 16(1), 55–66.
- Konsulat Jenderal Republik Indonesia Zeppelinallee, “Sekilas Tentang Indonesia,” https://kemlu.go.id/frankfurt/id/pages/sekilas_tentang_indonesia/4695/etc-menu diakses 15 Juli 2023.
- International Maritime Organization, “Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), 1974,” [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), diakses 7 Agustus 2023