

UPAYA MENGATASI KECELAKAAN KAPAL LAUT
BERDASARKAN
UU NO. 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN

Oleh :

Arfianna Novera, SH.,M.Hum

(Dosen Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya)

Abstrak : Kecelakaan kapal yang terjadi diperairan Indonesia dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu regulator (pemerintah), operator (perusahaan), pelaut, alam dan teknis. Dalam kenyataannya faktor-faktor ini masih diabaikan akibatnya kecelakaan kapal terus terjadi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan kapal adalah faktor kesalahan manusia (human error) yang sering tidak memperhatikan aturan-aturan yang telah ditetapkan dalam menjaga keselamatan pelayaran. Selain itu faktor teknis juga dapat menyebabkan kecelakaan kapal yaitu faktor ketelitian sumber daya manusia pelayaran yang harus memperhatikan perawatan kapal secara benar, tepat dan berkelanjutan menyatu pada ISM Code secara konsisten. Selanjutnya upaya mengatasi kecelakaan kapal diperairan Indonesia adalah dengan memperhatikan aturan-aturan yang telah ditetapkan dan mentaatinya yaitu (1) KUHPerdara Buku II dan KUHDagang (2) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (3) Kepmen. Perhubungan Nomor 15 Tahun 1999 tentang Organisasi Mahkamah Pelayaran (4) PP Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan (5) PP Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (6) PP Nomor 8 Tahun 2004 tentang Perubahan Atas PP Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal (7) Permen. Perhubungan Nomor 55/KM/2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan (8) Peraturan Presiden RI No. 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden RI No. 62 Thn 2005 (9) Permen. Perhubungan RI No. 43 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2006.

Kata Kunci : Kecelakaan Kapal di Indonesia

A. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan adalah satu kesatuan yang tak terpisahkan antara darat, laut dan udara. Secara fisik, laut adalah pemisah yang nyata antara pulau satu dengan yang lainnya. Oleh karena itu untuk mencapai pulau yang lain dibutuhkan alat transportasi, dari segi kelautan adalah kapal laut.

Sebagai suatu sistem, transportasi laut yang merupakan bagian dari Sistem Transportasi Nasional didukung oleh elemen kegiatan angkutan laut, kepelabuhan, kelaiklautan kapal, kenavigasian serta penjagaan dan penyelamatan yang saling berinteraksi secara terpadu guna mewujudkan tersedianya angkutan laut yang efektif dan efisien.

Transportasi secara umum di Indonesia sedang menghadapi banyak tantangan, tetapi segala kemungkinan yang akan terjadi dapat diantisipasi dengan penataan Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) yang lebih tangguh. Ketangguhan yang dimaksud tidak terlepas dari pengawasan tiga hal yaitu alam, sumber daya manusia dan teknis.¹

Akibat kelemahan pengawasan manajemen sistem transportasi nasional, maka pada saat ini Indonesia sedang diuji dengan adanya kecelakaan-kecelakaan transportasi. Saat ini, untuk sub sektor transportasi laut yang sedang menjadi topik pembicaraan menjelang akhir tahun 2006 hingga pertengahan tahun 2007 banyaknya kecelakaan di laut antara lain terbakarnya kapal Roro KMP. LAMPUNG tatkala hendak bersandar di pelabuhan Merak Banten pada tanggal 16 November 2006² tenggelamnya kapal KMP TRISTAR 1 pada tanggal 28 Desember 2006³ tenggelamnya kapal KM. SINOPATI NUSANTARA di pulau Mandalika kepulauan Karimun Jepara Propinsi Jawa Tengah pada tanggal 30 Desember 2006⁴ terbakarnya kapal KM. LEVINA 1 pada tgl 22 Februari 2007.⁵

Kecelakaan-kecelakaan laut yang terjadi pada tahun 1981 sampai dengan 2007 sudah sangat banyak, ditambah lagi kecelakaan kapal laut yang terjadi pada tahun 2008, yakni KM. Aslina, KM. Harapan III, KM. Pave, KM. Indo Jaya, KM. Sinar Surabaya, KLM. Setia Sejahtera, KM. Intan 78 beserta muatan 2.200 ton semen pada hari Rabu tanggal 19 November 2008 disebabkan pecahnya lambung kanan akibat hantaman *bull bush* (pemecah

¹ M.Hussey Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*. Pustaka Sinar Harapan bekerjasama dengan Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia, Jakarta 2001, hlm viii

² <http://www.kompas-com>, diakses tgl. 27 Oktober 2008

³ <http://www.tempointeraktif.com>, diakses tgl. 27 Oktober 2008

⁴ <http://www.kompas.co.id>, diakses tgl. 27 Oktober 2008

⁵ <http://www.Antara.co.id>, diakses tgl. 27 Oktober 2008

salju) milik kapal Theresia Jupiter, pukul 15.50 di Alur pelayaran ambang LS dan 104 derajat-55,585 BT)⁶, t karena kalah besar dari kapal Theres 78 sempat terbanting sepuluh mete melaju tanpa kerusakan apapun⁷, c yaitu tenggelamnya KM. Bunga Seji

Banyaknya kecelakaan kapal yang diderita sangat besar baik jiv perhatian terhadap kualitas jasa pel masih belum optimal. Selain itu per kecelakaan laut masih terabaikan, l para pelaut maupun dari pihak peme

Di sisi lain kurangnya pemah mengenai faktor-faktor pendukung ke pemerintah sebagai regulator, karena baik nasional ataupun internasional mengerti dengan regulasi yang di kesimpangsiuran dan penyimpangar Dari sisi operator, masyarakat pelaut sebesar-besarnya sehingga berbagai c yang maksimal. Situasi peraturan ya untuk melakukan perlawanan terhad sikap disiplin ilmu yang didapat tid maupun internasional sehubungan di

B. FAKTOR-FAKTOR YANG KAPAL DI INDONESIA

Kecelakaan transportasi lau dari tiga aspek yaitu Regulator (peme Selain faktor yang muncul dari sum merupakan faktor yang harus diperh

⁶ Sriwijaya Post, *Lambung Robek L*

⁷ *Ibid.*

1. Regulator (Pemerintah)

a. Penerapan Peraturan

Peraturan-peraturan dalam rangka menata keberadaan transportasi laut dengan tujuan memberikan jasa transportasi yang aman telah dibuat, tetapi dalam pelaksanaannya masih banyak terjadi pelanggaran yang disebabkan oleh peraturan dan para pelaksana yang seharusnya menerapkan peraturan tersebut, misalnya tentang pengawasan dan daerah pelayaran, alat-alat navigasi dan ketentuan tentang alat-alat keselamatan lainnya. Yang lebih faktual adalah adanya berbagai penerbitan surat-surat kapal yang menyebutkan kondisi yang layak untuk berlayar terhadap suatu kapal tetapi kondisi yang sebenarnya atas apa yang tertulis dalam surat-surat kapal tersebut tidak sesuai dengan kondisi fisik kapal.

b. Mutu Penyelenggaraan Pendidikan

Lembaga pendidikan pelayaran saat ini sudah banyak diselenggarakan di Indonesia, dan secara fakta materi dan silabus yang diberikan sudah berdasarkan pada peraturan internasional, misalnya STCW'95. Tetapi yang menjadi permasalahan di sini adalah masih terdapatnya lulusan ilmu pelayaran yang tidak mengerti terhadap ketentuan-ketentuan keselamatan berlayar.

c. Mutu Rekrutmen SDM Regulator

Saat ini kebutuhan SDM pelaut untuk menunjang pelayaran transportasi laut adalah lebih kurang 1746 orang, tetapi yang sudah dipenuhi adalah lebih kurang 713 orang. Dari jumlah 713 orang ini juga masih dipertanyakan kualitasnya, pertanyaan yang lebih mendasar adalah apakah PNS yang menjadi pelaksana dilapangan dalam hubungannya dengan keselamatan pelayaran adalah PNS Pelaut. Selain itu apakah pada saat proses rekrutmen dan placement para PNS Pelaut ini melalui proses yang tepat, karena pada kenyataannya surat-surat kapal yang diterbitkan tidak mencerminkan kompetensi pelaut yang berpengalaman.

Dalam hal ini pemenuhan PNS Pelaut masih ada kendala lain yaitu animo masyarakat khususnya para pelaut enggan untuk menjadi PNS karena penghasilannya sangat kecil bila dibandingkan apabila pelaut ini berlayar. Kendala lain juga dilihat dari lembaga pendidikan khususnya Perguruan Tinggi Negeri (PTN) yang menghususkan pengkaderan terhadap profesi Pelaut Pemerintah.

d. Koordinasi Internal

Koordinasi internal yang lemah, khususnya antara Pihak Pengawasan terhadap UPT-U

2. Operator (Perusahaan)

a. Kualitas Perusahaan Pelayaran

Di Indonesia saat ini terdapat jumlah ini sangat besar tetapi atau perusahaan fiktif. Dengan terjadi berbagai kemungkinan keselamatan pelayaran yaitu

- 1) Terjadi persaingan harga yang berubah menjadi pelayaran
- 2) Pengawasan menjadi tidak pemberlakuan peraturan secara detail menyangkut
- 3) Sistem administrasi yang proses pinjam meminjam perusahaan itu benar-benar pemakaian nama perusahaan pelayaran dengan orientasi dan memperhatikan faktorsedianya SDM sesuai p

b. Standar Pengupahan Profesi

Saat ini di Indonesia belum pengupahan para pelaut yang Ketentuan yang diberlakukan profesi pelaut masih mengacu Departemen Tenaga kerja dan Bertolak dari hal ini dimungkinkan dan penyelewengan dalam dimungkinkan semua pihak memenguntungkan masing-masing keselamatan pelayaran. Ke

³ T.W. Geril Yanto, *Makalah Mahi*

d. Koordinasi Internal

Koordinasi internal yang dilakukan oleh pemerintah juga masih sangat lemah, khususnya antara Pihak Pusat dengan UPT-UPT atau Pihak Daerah. Pengawasan terhadap UPT-UPT juga sangat lemah.

2. Operator (Perusahaan)

a. Kualitas Perusahaan Pelayaran

Di Indonesia saat ini terdapat lebih kurang 1600 perusahaan pelayaran⁸. Jumlah ini sangat besar tetapi apakah jumlah ini benar-benar secara fisik atau perusahaan fiktif. Dengan banyaknya perusahaan pelayaran akan terjadi berbagai kemungkinan yang berpengaruh besar terhadap keselamatan pelayaran yaitu :

- 1) Terjadi persaingan harga yang tidak sehat sehingga orientasi pelayaran berubah menjadi pelayaran yang murah, bukan pelayaran yang aman
- 2) Pengawasan menjadi tidak ketat sehingga pengawasan terhadap pemberlakuan peraturan keselamatan pelayaran tidak dapat dilakukan secara detail menyangkut keamanan petugas
- 3) Sistem administrasi jangka panjang tidak tertib karena akan terjadi proses pinjam meminjam nama perusahaan tanpa diketahui apakah perusahaan itu benar-benar ada atau tidak. Bahkan akan terjadi permakaaian nama perusahaan oleh pihak yang ingin bergerak dibidang pelayaran dengan orientasi profit yang maksimal tanpa mengetahui dan memperhatikan faktor keselamatan pelayaran, karena tidak tersedianya SDM sesuai persyaratan teknis

b. Standar Pengupahan Profesi Pelaut

Saat ini di Indonesia belum ada ketentuan baku yang mengatur standar pengupahan para pelaut yang bekerja pada perusahaan dalam negeri. Ketentuan yang diberlakukan oleh perusahaan dalam negeri terhadap profesi pelaut masih mengacu UMR pada ketentuan pengupahan dari Departemen Tenaga kerja dan Transmigrasi.

Bertolak dari hal ini dimungkinkan akan banyak terjadi kecurangan dan penyelewengan dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) sehingga dimungkinkan semua pihak memberikan kontribusi uang lebih banyak yang menguntungkan masing-masing pihak dengan tidak memperhatikan aspek keselamatan pelayaran. Kecilnya pengupahan profesi pelaut juga

⁸ T.W. Geril Yanto, *Makalah Mahkamah Pelayaran, April 2007*, hlm. 5

tidak menata keberadaan transportasi a transportasi yang aman telah dibuat, sih banyak terjadi pelanggaran yang para pelaksana yang seharusnya alnya tentang pengawakan dan daerah tentuan tentang alat-alat keselamatan danya berbagai penerbitan surat-surat ng layak untuk berlayar terhadap suatu ya atas apa yang tertulis dalam surat- ngan kondisi fisik kapal.

saat ini sudah banyak diselenggarakan eri dan silabus yang diberikan sudah asional, misalnya STCW'95. Tetapi adalah masih terdapatnya lulusan ilmu dap ketentuan-ketentuan keselamatan

ntuk menunjang pelayaran transportasi g, tetapi yang sudah dipenuhi adalah '13 orang ini juga masih dipertanyakan mendasar adalah apakah PNS yang n hubungannya dengan keselamatan elain itu apakah pada saat proses i Pelaut ini melalui proses yang tepat, surat kapal yang diterbitkan tidak ng berpengalaman.

Pelaut masih ada kendala lain yaitu .pelaut enggan untuk menjadi PNS bila dibandingkan apabila pelaut ini lari lembaga pendidikan khususnya ang mengkhususkan pengkaderan

memotivasi pelaut berkompetensi profesional untuk berlayar di perusahaan luar negeri yang memberikan upah yang lebih tinggi. Dengan demikian terjadi proses pelayaran di dalam negeri di bawah pengoperasian perusahaan dalam negeri dengan diawasi oleh pelaut dengan kompetensi yang kurang memadai sehingga dimungkinkan faktor keselamatan pelayaran perlu dipertanyakan.

c. Penerapan Peraturan Oleh Perusahaan Pelayaran

Dengan kesimpangsiuran peraturan dari pihak pemerintah dijadikan lahan bagi perusahaan pelayaran untuk meminimalisasi biaya dan memaksimalkan keuntungannya. Peraturan diterapkan oleh perusahaan tidak mutlak berdasarkan suatu aturan, tetapi dilaksanakan dengan mengambil bagian yang menguntungkan saja dari berbagai jenis peraturan yang tidak berkorelasi antara peraturan yang satu dengan yang lainnya.

3. Pelaut

Berdasarkan statistik kecelakaan kapal yang diperoleh dari hasil pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal di Mahkamah Pelayaran⁹ diketahui bahwa faktor penyebab yang dominan terhadap terjadinya kecelakaan kapal adalah faktor Sumber Daya Manusia (SDM), dengan demikian dapat disimpulkan bahwa SDM pelaut di Indonesia masih kurang memadai untuk mendukung terwujudnya keselamatan pelayaran, hal ini dikarenakan¹⁰

- a. Ketidakmampuan pelaut dalam mengaplikasikan teori selama disekolah/kampus pada dunia nyata.
- b. Minimnya penghasilan pelaut pelayaran negeri sehingga masih banyak menghalalkan segala cara untuk meningkatkan pendapatan dan melupakan aspek keselamatan berlayar.
- c. Pelaut berlayar tidak didukung oleh alat keselamatan yang lengkap karena surat-surat kapal dan alat keselamatan diproses oleh pihak perusahaan telah dianggap lengkap oleh pihak pemerintah tanpa pemeriksaan yang mendetail.
- d. Banyak pelaut pelayaran dalam negeri tidak tegas dalam mengambil keputusan untuk berlayar atau tidak berlayar.

⁹ Ibid, Makalah Mahkamah Pelayaran, April 2007

¹⁰ Ibid.

4. Faktor Alam

Kedaan alam yang tidak mene secara alami merupakan hal utar kapal terjadi disuatu wilayah dan secara terus menerus berarti buk tetapi yang harus diperhatikan adal mempelajari perubahan-perubah jawab pemerintah dalam pengum dan berita mara bahaya antar stas regulasi yang harus diikuti semua

5. Faktor Teknis

Faktor teknis yang menyeba dasarnya berasal dari faktor keteliti apakah peralatan dilakukan secar pada ISM Code secara konsisten

Menyangkut masalah fungsi k diatur dalam SOLAS 74 dan t ketentuan Standard Manajemen sebagai Kode Internasional tentat Code) dan pemerintah Indonesia te tertuang dalam Keputusan Dirjen F 12 Juli 1996 tentang Pemberlaku

Tujuan diimplementasikan ISM mencegah kecelakaan dan hilangnya kerusakan lingkungan laut, mem bertanggung jawab terhadap terwu

Sementara Komite Nasional Ke bahwa beberapa kemungkinan pen

¹¹ Latar belakang utama lahirnya ISI bahwa dari semua kecelakaan kapal yang kesalahan manusia (human error) 80% da pada kapal berdasarkan ketentuan-ketent sebagian kecil saja dari tujuan yang ingi kapal dan pencegahan pencemaran.

¹² Badan Litbang Perhubungan, Apr

profesional untuk berlayar di perusahaan yang lebih tinggi. Dengan demikian alam negeri di bawah pengoperasian diawasi oleh pelaut dengan kompetensi untuk meningkatkan faktor keselamatan pelayaran.

Keamanan Pelayaran

Peraturan dari pihak pemerintah dijadikan acuan untuk meminimalisasi biaya dan kerugian. Peraturan diterapkan oleh perusahaan sebagai acuan, tetapi dilaksanakan dengan memperhatikan saja dari berbagai jenis peraturan yang satu dengan yang lainnya.

Keamanan kapal yang diperoleh dari hasil pemeriksaan di Mahkamah Pelayaran⁹ diketahui bahwa terhadap terjadinya kecelakaan kapal di Indonesia (SDM), dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Indonesia masih kurang memadai untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, hal ini dikarenakan¹⁰ belum dapat mengaplikasikan teori selama disekolah.

Keamanan negeri sehingga masih banyak kecelakaan yang mengakibatkan peningkatan pendapatan dan melupakan keselamatan.

Keamanan alat keselamatan yang lengkap karena pemeriksaan dan diproses oleh pihak perusahaan dan pemerintah tanpa pemeriksaan yang memadai.

Keamanan negeri tidak tegas dalam mengambil tindakan untuk meningkatkan keselamatan berlayar.

April 2007

September 2008 ISSN No. 14110-0614

4. Faktor Alam

Kedatangan alam yang tidak menentu dan perubahan-perubahan yang terjadi secara alami merupakan hal utama yang harus dipantau. Bila kecelakaan kapal terjadi disuatu wilayah dan kemudian terjadi lagi di wilayah tersebut secara terus menerus berarti bukan alam yang harus disalahkan lagi, akan tetapi yang harus diperhatikan adalah kelalaian manusia karena tidak berusaha mempelajari perubahan-perubahan alam. Lebih lanjut perlunya tanggung jawab pemerintah dalam pengumpulan data dan pendistribusian berita cuaca dan berita mara bahaya antar stasiun di darat maupun di laut melalui suatu regulasi yang harus diikuti semua pihak terkait.

5. Faktor Teknis

Faktor teknis yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal pada dasarnya berasal dari faktor ketelitian SDM pelayaran. Yang harus diperhatikan apakah peralatan dilakukan secara benar, tepat dan berkelanjutan menyatu pada ISM Code secara konsisten.¹¹

Menyangkut masalah fungsi keselamatan pelayaran pada dasarnya telah diatur dalam SOLAS 74 dan terakhir peraturan diperbaharui dengan ketentuan Standard Manajemen Keselamatan Kapal yang biasa dikenal sebagai Kode Internasional tentang Manajemen Keselamatan Kapal (ISM-Code) dan pemerintah Indonesia telah menerapkan ketentuan ini sebagaimana tertuang dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. PY.67/1/6-96 tanggal 12 Juli 1996 tentang Pemberlakuan Manajemen Keselamatan Kapal.

Tujuan diimplementasikan ISM-Code adalah menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari terjadinya kerusakan lingkungan laut, membentuk dan membiasakan sikap peduli dan bertanggung jawab terhadap terwujudnya fungsi keselamatan kapal.

Sementara Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)¹² mencatat bahwa beberapa kemungkinan penyebab kecelakaan kapal antara lain :

¹¹ Latar belakang utama lahirnya ISM Code adanya data statistik yang menunjukkan bahwa dari semua kecelakaan kapal yang terjadi sebagian besar disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (human error) 80% dan persyaratan fisik. Teknis 20% yang diterapkan pada kapal berdasarkan ketentuan-ketentuan yang ada, ternyata hanya mampu mencapai sebagian kecil saja dari tujuan yang ingin dicapai dibidang keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.

¹² Badan Litbang Perhubungan, April 2007.

- 1) Terdapatnya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang sudah tidak berlaku
- 2) Muatan yang melebihi kapasitas maksimum
- 3) Perlengkapan keselamatan pelayaran kurang lengkap
- 4) Tidak pernah dilakukan pengecekan pada peralatan keselamatan kapal
- 5) Kapal bertolak dengan penempatan muatan yang tidak merata
- 6) Faktor alam seperti besarnya ombak dan angin dari arah lambung kiri kapal sehingga menggenangi kamar mesin, akibatnya stabilitas dan daya apung mengalami penurunan.
- 7) Perwira dan ABK tidak memenuhi persyaratan yang semestinya
- 8) Minimalnya peralatan nautika dan komunikasi yang terdapat di atas kapal
- 9) Tidak adanya latihan mara bahaya (kebakaran, orang jatuh kelaut, kandas, tabrakan dan tenggelam) di atas kapal
- 10) Kerusakan pada kemudi
- 11) Pintu kedap air yang tidak dilengkapi dengan alat kunci permanen
- 12) Adanya bukti bahwa pandu kapal dan petugas pengawas tidak mengikuti pelatihan peningkatan kemampuan pandu

C. UPAYA UNTUK MENGATASI KECELAKAAN KAPAL

Sesuai dengan ketentuan PP No. 8 Tahun 2004 tentang Perubahan Atas PP No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan Pasal 251, 252, 253, 254 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kecelakaan kapal yang pemeriksaannya dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran, termasuk juga kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda. Oleh karena itu penguasa pelabuhan/syahbandar harus memasang kabel-kabel listrik, pipa dan sejenisnya dan pembangunan instalasi lain di wilayah perairan pelabuhan dilengkapi dengan lokasi dan petanya.

Dari kasus-kasus kecelakaan kapal sebagian besar disebabkan oleh kesalahan manusia (human error). Khususnya di Indonesia selain human error, kasus kecelakaan kapal sebagian besar terjadi pada kapal tradisional seperti kapal layar.

Kecelakaan kapal pada umumnya terjadi karena hal-hal sebagai berikut:¹³

1. peralatan navigasi dan telekomunikasi pelayaran yang tidak memadai terutama kapal-kapal tradisional;

¹³ Wawancara dengan Bapak Warseno, Seksi Kesyahbandaran Bidang Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Kantor Administrator Pelabuhan Laut, November 2008.

2. tidak disiplinnya penumpang melampaui batas kapasitas daya
3. kapal berlabuh tidak ditempat menghindari pemeriksaan dari y
4. usia kapal sudah terlalu tua yang di tengah laut dan menimbulkan
5. kecelakaan kepelautan terutama belum memadai bahkan tidak me apabila sebagai pemimpin kapal

Dengan telah terciptanya menyangkut keselamatan pelayaran, maka Indonesia terikat dan harus n konvensi tersebut. Konvensi-konvensi diperbaharui dengan Solas 1974, K 1995, ISM Code dan lain-lain.

Seperti diketahui hukum pos diberbagai peraturan perundang-undi Belanda maupun yang sudah merupakan kodifikasi (KUHP, K kodifikasi.

Sejak kapal dirancang bang kapal tidak digunakan lagi, haru keselamatannya oleh pejabat pem yang berlayar di perairan Indonesia l sertifikat keselamatan radio dan sert yang berlayar diperairan Indonesia w kapal penumpang.¹⁵

Sertifikat kapal tidak berlak tidak melaksanakan pengukuhan dinyatakan tidak memenuhi persyar berganti bendera, kapal tidak sesuai keselamatan kapal, kapal menga perubahan konstruksi kapal, perube atau jenis kapal, kapal tenggelam at

¹⁴ LN RI Tahun 2002 No. 95 PP No

¹⁵ LN RI Tahun 2002 No. 95 PP No. :

¹⁶ LN RI Tahun 2002 No. 95 PP No

Berlayar (SPB) yang sudah tidak berlaku
as maksimum
layaran kurang lengkap
cekan pada peralatan keselamatan kapal
ipatan muatan yang tidak merata
mbak dan angin dari arah lambung kiri
umar mesin, akibatnya stabilitas dan daya
nuhi persyaratan yang semestinya
a dan komunikasi yang terdapat di atas

ahaya (kebakaran, orang jatuh kelaut,
n) di atas kapal

ngkapi dengan alat kunci permanen
kapal dan petugas pengawas tidak
n kemampuan pandu

KECELAKAAN KAPAL

8 Tahun 2004 tentang Perubahan Atas
saan Kecelakaan Kapal jo Pasal 251,
tentang Pelayaran, kecelakaan kapal
Mahkamah Pelayaran, termasuk juga
ancamnya jiwa manusia dan kerugian
labuhan/syahbandar harus memasang
pembangunan instalasi lain di wilayah
okasi dan petanya.

apal sebagian besar disebabkan oleh
isinya di Indonesia selain human error,
terjadi pada kapal tradisional seperti

terjadi karena hal-hal sebagai berikut.¹³
kasi pelayaran yang tidak memadai

Seksi Kesyahbandaran Bidang Kesatuan
or Pelabuhan Laut, November 2008.

2. tidak disiplinnya penumpang/pengguna jasa angkutan laut sehingga melampaui batas kapasitas daya angkut kapal;
3. kapal berlabuh tidak ditempat berlabuh yang telah ditentukan karena menghindari pemeriksaan dari yang berwenang;
4. usia kapal sudah terlalu tua yang dapat menimbulkan kerusakan-kerusakan di tengah laut dan menimbulkan kecelakaan di laut;
5. kecelakaan kepelautan terutama kapal-kapal tradisional/kapal layar masih belum memadai bahkan tidak memenuhi persyaratan untuk melayarkan kapal apabila sebagai pemimpin kapal.

Dengan telah terciptanya konvensi-konvensi internasional yang menyangkut keselamatan pelayaran, dimana Indonesia sudah ikut meratifikasinya, maka Indonesia terikat dan harus melaksanakan ketentuan-ketentuan dalam konvensi tersebut. Konvensi-konvensi dimaksud antara lain Solas 1960 yang diperbaharui dengan Solas 1974, Konvensi STCW 1978, diperbaharui tahun 1995, ISM Code dan lain-lain.

Seperi diketahui hukum positif di bidang keselamatan pelayaran tersebar diberbagai peraturan perundang-undangan, baik yang berasal dari zaman kolonial Belanda maupun yang sudah merupakan hukum nasional, baik yang sudah merupakan kodifikasi (KUHP, KUH Perdata dan KUHD) maupun di luar kodifikasi.

Sejak kapal dirancang bangun, bangun, dioperasikan sampai dengan kapal tidak digunakan lagi, harus diperiksa dan diuji kondisi teknis dan keselamatannya oleh pejabat pemeriksa kesdelamatan kapal¹⁴. Setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia harus memiliki sertifikat keselamatan kapal, sertifikat keselamatan radio dan sertifikat garis muat, khusus kapal penumpang yang berlayar diperairan Indonesia wajib dilengkapi dengan sertifikat keselamatan kapal penumpang.¹⁵

Sertifikat kapal tidak berlaku lagi apabila masa berlaku sudah berakhir, tidak melaksanakan pengukuhan sertifikat (endorsemen), kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan, kapal berubah nama, kapal berganti bendera, kapal tidak sesuai lagi dengan data-data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal, kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal, kapal tenggelam atau hilang atau kapal ditutuh (scrapping).¹⁶

¹⁴ LN RI Tahun 2002 No. 95 PP No. 51 thn 2002 tentang Perkapalan, Pasal 53 ayat (1)

¹⁵ LN RI Tahun 2002 No. 95 PP No. 51 thn 2002 tentang Perkapalan, Pasal 55 ayat (1)(2)

¹⁶ LN RI Tahun 2002 No. 95 PP No. 51 thn 2002 tentang Perkapalan, Pasal 57 ayat (1)

Sertifikat kapal dibatalkan apabila keterangan-keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan yang sebenarnya, kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal atau sertifikat diperoleh secara tidak sah.¹⁷ Pemilik, operator, nakhoda atau pemimpin kapal wajib memelihara dan merawat kapalnya sehingga kapal selama dioperasikan tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan sesuai dengan data yang terdapat pada sertifikat kapal.¹⁸

Kapal harus dilengkapi dengan sistem pemadam kebakaran dan alat pemadam kebakaran serta perlengkapan petugas pemadam kebakaran yang memenuhi persyaratan, selanjutnya kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya harus memiliki alat penolong perorangan, sekoci penolong, rakit penolong lambung, rakit penolong tegar, sekoci penyelamat, alat apung dan alat peluncur. Untuk kelancaran pelayaran, kapal dilengkapi dengan navigasi, perangkat koneksi radio kapal, peralatan alarm darurat, memiliki sekoci dan memiliki siji. Kapal dengan tonase kotor 100 (GT 100) atau lebih atau kapal dengan penggerak utama 200 TK atau lebih wajib menyelenggarakan buku harian kapal.¹⁹

Apabila terjadi kecelakaan kapal, nakhoda atau pemilik kapal pada kesempatan pertama wajib melaporkannya kepada syahbandar dipelabuhan terdekat atau kepada perwakilan Republik Indonesia terdekat bila kecelakaan terjadi di luar negeri.

Untuk setiap kecelakaan kapal wajib diadakan pemeriksaan oleh pejabat yang ditunjuk oleh menteri, hasil pemeriksaan tersebut dibuat dalam berita acara pendahuluan dan bila perlu dapat dibuat dalam berita acara pemeriksaan tambahan. Hasil pemeriksaan tersebut dievaluasi dengan tujuan meningkatkan penyelenggaraan keselamatan kapal, menentukan apakah sertifikat kapal yang bersangkutan masih dapat diperlakukan dan menentukan perlu tidaknya pemeriksaan lanjutan. Berita acara pemeriksaan pendahuluan dan/atau berita acara pemeriksaan tambahan setelah dilengkapi dokumen dan data pendukung lainnya sehubungan dengan terjadinya kecelakaan kapal dikirim kepada menteri paling lambat 14 (empatbelas) hari terhitung sejak tanggal pemeriksaan berakhir.

Tata cara pemeriksaan kecelakaan kapal diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 55 Tahun 2006 antara lain mengatur tentang :

- a. Laporan Kecelakaan Kapal (LKK)/Ship Accident Report
- b. Surat Panggilan

¹⁷ LN RI Tahun 2002 No. 95 PP No. 51 thn 2002 tentang Perkapalan, Pasal 57 ayat (2)

¹⁸ LN RI Tahun 2002 No. 95 PP No. 51 thn 2002 tentang Perkapalan, Pasal 58 ayat (1)

¹⁹ LN RI Tahun 2002 No. 95 PP No. 51 thn 2002 tentang Perkapalan, Pasal 87 ayat (1)

- c. Berita Acara Pemeriksaan Penda
- d. Berita Acara Pemeriksaan Penda
- e. Berita Acara Pemeriksaan Penda
- f. Berita Acara Pemeriksaan Penda
- g. Resume atau kesimpulan Berita
- h. Urutan dokumen-dokumen penc
- i. Penetapan penghentian pemerik
- j. Surat panggilan sidang
- k. Berita Acara Sumpah Majelis M
- l. Denah ruang sidang

Untuk mengatasi terjadinya pencegahan secara dini adalah seb

- 1). Sebelum kapal berlayar dilak Pendaftaran Kapal dan Kebar dalam hal ini Direktorat Jender
- 2). Berdasarkan informasi cuaca d Laut RI memberitahukan ke KANPEL untuk diwaspadai, yang tersebar di seluruh pelabu
- 3). Pelayaran wajib peduli dan men Perhubungan Laut, ADPEL/KA terjadinya pelanggaran.
- 4). Pemberian Surat Persetujuan teknis kapal dan kelaikannya konsisten tanpa kompromi.
- 5). Sering terjadi kecelakaan ka (gelombang besar) para pihak atas
- 6). Menjadi tanggung jawab bersa (operator) dan pengguna jasa (dihindari/dielakkan sekecil mur

Disamping hal tersebut di langkah-langkah antara lain mer keperluan yang handal, SBNP d dan upaya preventif terhadap kec peta laut, Berita Pelaut, Buku Kep

abla keterangan-keterangan dalam sertifikat ternyata tidak sesuai dengan persyaratan keselamatan laut. ¹⁷ Pemilik, operator, nakhoda dan merawat kapalnya sehingga kapal memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan sesuai dengan peraturan kapal. ¹⁸

Untuk sistem pemadam kebakaran dan alat pemadam kebakaran yang sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah perorangan, sekoci penolong, rakit, sekoci penyelamat, alat apung dan lain-lain, kapal dilengkapi dengan navigasi, alarm darurat, memiliki sekoci dan lebih dari 100 (GT 100) atau lebih atau kapal lebih wajib menyelenggarakan buku

untuk nakhoda atau pemilik kapal pada saat berlayar kepada syahbandar dipelabuhan terdekat bila kecelakaan

harus wajib diadakan pemeriksaan oleh pejabat pemeriksaan tersebut dibuat dalam berita acara pemeriksaan yang terdapat dalam berita acara pemeriksaan evaluasi dengan tujuan meningkatkan kualitas dan menentukan perlu tidaknya pemeriksaan pendahuluan dan/atau berita pemeriksaan pendahuluan dan/atau berita pemeriksaan pendahuluan dan data pendukung pemeriksaan kecelakaan kapal dikirim kepada menteri perhubungan sejak tanggal pemeriksaan berakhir. Pemeriksaan kapal diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 2006 antara lain mengatur tentang :
Chapter Accident Report

Peraturan Menteri Perhubungan No. 2002 tentang Perkapalan, Pasal 57 ayat (2)
Peraturan Menteri Perhubungan, Pasal 58 ayat (1)
Peraturan Menteri Perhubungan, Pasal 87 ayat (1)

- c. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP)/tubrukan
- d. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (tubrukan kapal niaga dan non niaga)
- e. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (ditubruk kapal kecil)
- f. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (kandas)
- g. Resume atau kesimpulan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan
- h. Urutan dokumen-dokumen pendukung
- i. Penetapan penghentian pemeriksaan kecelakaan kapal
- j. Surat panggilan sidang
- k. Berita Acara Sumpah Majelis Mahkamah Pelayaran
- l. Denah ruang sidang

Untuk mengatasi terjadinya kecelakaan kapal di Indonesia maka upaya pencegahan secara dini adalah sebagai berikut :

- 1). Sebelum kapal berlayar dilakukan terlebih dahulu Pengukuran Kapal, Pendaftaran Kapal dan Kebangsaan Kapal oleh regulator (pemerintah) dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- 2). Berdasarkan informasi cuaca dari BMG Direktorat Jenderal Perhubungan Laut RI memberitahukan kepada semua pelayaran melalui ADPEL/KANPEL untuk diwaspadai, dapat dilakukan lewat stasiun radio pantai yang tersebar di seluruh pelabuhan di Indonesia.
- 3). Pelayaran wajib peduli dan mematuhi peringatan dari pemerintah Cq. Ditjen Perhubungan Laut, ADPEL/KANPEL mengawasi dengan ketat menghindari terjadinya pelanggaran.
- 4). Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) lebih diperhatikan kondisi teknis kapal dan kelaikannya sebelum kapal berlayar, dilakukan secara konsisten tanpa kompromi.
- 5). Sering terjadi kecelakaan kapal dalam pelayaran ketika cuaca buruk (gelombang besar) para pihak tidak mengabaikan ketentuan tersebut di atas
- 6). Menjadi tanggung jawab bersama antara pemerintah (regulator), pelayaran (operator) dan pengguna jasa (user) paling tidak korban kecelakaan dapat dihindari/dielakkan sekecil mungkin

Disamping hal tersebut di atas perlu juga dilakukan upaya-upaya dan langkah-langkah antara lain meningkatkan lembaga-lembaga pendidikan keperluatan yang handal, SBNP dan telekomunikasi pelayaran, pemantauan dan upaya preventif terhadap kecelakaan kapal seperti pemutakhiran peta-peta laut, Berita Pelaut, Buku Kepanduan Bahari.

D. PENUTUP

1. Faktor-faktor penyebab kecelakaan kapal di Indonesia adalah manusia (SDM), alam dan teknis. Dari kasus kecelakaan kapal, sebagian besar disebabkan oleh kesalahan manusia (human error), khususnya di Indonesia. Selain kesalahan dan kelalaian manusia kasus kecelakaan kapal sebagian besar terjadi pada kapal-kapal tradisional seperti kapal layar
2. Upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi kecelakaan kapal di perairan Indonesia adalah dengan memperhatikan keselamatan pelayaran intern yaitu UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PP No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, PP No. 8 Thn 2004 tentang Perubahan Atas PP No. 1 Thn 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 55/KM/2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan keselamatan Kapal sedangkan keselamatan pelayaran ekstern meliputi alur pelayaran (Pasal 1 butir 45 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008), Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di dalam Pasal 172 dan telekomunikasi pelayaran dalam Pasal 175 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

D. DAFTAR PUSTAKA

1. Buku

- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991
-, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*. PT. Citra Aditya Bakti-Bandung.
- Djohari Santoso, *Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*. Penerbit UII Press-Yogyakarta, 2004
- HA. Abbas salam, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002.
- HMN. Purwosutyanto, *Pengertian Pihak Hukum Dagang*, Jembatan, Jakarta, 1995.
- JH. Waroka, *Kapal dan Muatannya*, 1976.
- M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, Jilid 1, 2 dan 3, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001.
- R. Subekti & R. Tjitrosudibio, *KUHD dan UU Kepailitan*. Penerbit PT. Pradnya Pramita-Jakarta, 2002

R. Soekardono, *Hukum Perka*
Jakarta 1969.

Sution Usman Adjie, *Hukum P*
Jakarta, 1990.

2. Peraturan

1. KUHPerduta dan KUHDa
2. Peraturan-peraturan Kesel
3. Undang-Undang No. 17 T
4. Peraturan Pemerintah N
5. Keputusan Menteri No. 15
6. Peraturan Pemerintah No.
7. Peraturan Pemerintah No.
8. Peraturan Pemerintah No
9. Peraturan Menteri No. 55
10. Keputusan Menteri Perhub
11. Keputusan Menteri Perhub
12. Keputusan Menteri Perhub
13. Keputusan Menteri Perhu
14. Keputusan Menteri Per

3. Website

1. <http://www.kompas-com>
2. <http://www.tempointeraktif>
3. <http://www.antara.co.id>
4. <http://www.inilah.com>
5. <http://jkt.detiknews.com>
6. <http://www.nusatenggaran>

R. Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*. Penerbit Dian Rakyat-Jakarta 1969.

Sution Usman Adjie, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.

2. Peraturan

1. KUHPerdata dan KUHDagang
2. Peraturan-peraturan Keselamatan Kapal (Ordonasi Kapal 1936)
3. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
4. Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
5. Keputusan Menteri No. 15 Tahun 1999 tentang Organisasi Mahkamah Pelayaran.
6. Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.
7. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.
8. Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
9. Peraturan Menteri No. 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
10. Keputusan Menteri Perhubungan No. 3 Tahun 2005 tentang Lambung Timbul Kapal.
11. Keputusan Menteri Perhubungan No. 4 Tahun 2005 tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal.
12. Keputusan Menteri Perhubungan No. 6 Tahun 2005 tentang Pengukuran Kapal.
13. Keputusan Menteri Perhubungan No. 7 Tahun 2005 tentang Sarana Bantu Navigasi Kapal.
14. Keputusan Menteri Perhubungan No. 8 Tahun 2005 tentang Telekomunikasi Pelayaran.

3. Website

1. <http://www.kompas-com>
2. <http://www.tempointeraktif.com>
3. <http://www.antara.co.id>
4. <http://www.inilah.com>
5. <http://jkt.detiknews.com>
6. <http://www.nusatenggaranews.com>

akaan kapal di Indonesia adalah manusia
kasus kecelakaan kapal, sebagian besar
manusia (human error), khususnya di Indo-
lalaian manusia kasus kecelakaan kapal
pal-kapal tradisional seperti kapal layar
untuk mengatasi kecelakaan kapal di
memperhatikan keselamatan pelayaran
2008 tentang Pelayaran, PP No. 51
n, PP No. 8 Thn 2004 tentang Perubahan
ng Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan
an No. 55/KM/2006 tentang Tata Cara
pal sedangkan keselamatan pelayaran
1 (Pasal 1 butir 45 Undang-Undang No.
1 Navigasi Pelayaran (SBNP) di dalam
pelayaran dalam Pasal 175 UUNo. 17

Pengangkutan Darat, Laut dan Udara,
g, 1991

Pengangkutan Niaga. PT. Citra Aditya

Hukum Perkapalan. Penerbit UII Press-

Transportasi, Raja Grafindo Persada,

dan Pihak Hukum Dagang, Jembatan,

ra, 1976.

dan Masalah-masalah Pelayaran
13, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta,

HD dan UU Kepailitan. Penerbit PT.
002

7. <http://beritamaya.wordpress.com>
8. <http://babad150f.wordpress.com>
9. <http://www.liputan6.com>
10. <http://www.an.tv>

4. Sumber Lain

Buku Materi Penyuluhan Keselamatan Kapal Tahun Anggaran 2004, Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Jakarta, April 2004.

Laporan Kecelakaan Kapal, Tenggelamnya KMP Tristar I di Perairan Ambang Luar Sungai Musi, tanggal 28 Desember 2006.

Materi Simulasi Tugas-tugas dan Kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, Sub Dinas Perhubungan Laut.

Abstrak: Ada keterkaitan erat antara (*welfare state*). Esensinya ialah bahwa tujuan dari negara kesejahteraan. Oleh paradigma yang termuat dalam tujuan yang akan menyelamatkan proses politik kelompok atau partai dan pragmatisme dalam pengambilan keputusan publik. Hal ini sekaligus membedakan rakyat.

Kata Kunci: negara kesejahteraan

Pendahuluan

Sudah cukup populer tentang sosial atau kalau dengan istilah Moch sarana pembangunan.¹ Implikasi pr sarana untuk semaksimal mungkin materiil bagi masyarakat maupun ind (asas *Welvaarstaat*).² Hal senada ju dan Soerjono Soekanto bahwa asa untuk terciptanya *welfare state* (neg

¹ Mochtar Kusumaatmadja, *Ko* (Bandung: Alumni, 2002), hal.91

² Purnadi Purbacaraka dan Soer *Pengantar Ilmu Perundang-undangan I*

³ Rosjid Ranggawidjaja, *Penga* (Bandung: Mandar Maju, 1998), hal.47.