

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP KEBERANGKATAN KAPAL
PENUMPANG TANPA ADANYA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
(STUDI PENELITIAN KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KHUSUS BATAM)**

Adhitia Prastyo¹, Fadlan², Lia Fadjriani³,

¹*Department of Law, Faculty of Law, Batam University, Indonesia.*

*E-mail:prastyo_pr2@rocketmail.com;fadhlan.amir56@gmail.com;
lia.uniba@gmail.com*

²*Department of Notary, Faculty of Law, Batam University, Indonesia.*

E-mail:idhamnotppat@univbatam.ac.id

ARTICLE INFO

Keywords:

*Ship, sailing approval
letter, cruise.*

Coresspondent:

Fakultas Hukum
Universitas Batam, Jalan
UNIBA No. 5,
Batam Center, Telp:
0778-7485055, Fax.
0778-7485054
Email: zonakeadilan@
univbatam.ac.id;
lppm@univbatam.
ac.id

ABSTRACT

This journal is titled Juridical Analysis of Passenger ship departure without a sailing approval letter, research study in the Office of Kesyahbandaran and Special Port Authority of Batam, with construction Problem:-How is the legal arrangement of the passenger ship's departure without a sailing letter?; and implementation, constraints and regulatory solutions to passenger ship departures without a sailing letter? This qualification/journal writing type uses normative legal writing, which is supported by sociological/empirical legal research. To analyse some of the issues in this journal is used a major theory of Utilities/benefits theory, which is stated by Jeremy Betham, a legal theory aimed at realizing the sheer benefit of the people, as well as Accident theory by Heinrich (Domino theory) namely that an accident occurred from a series of events, there are 5 factors related in the series of accidents occur namely, the environment, human error, deed or unsafe conditions, accidents and injuries or losses, and Theory of Peace Theory (peace), according to this theory in a state of peace (peace) there is abundance, strong is not oppressed the weak, the right to actually get the right and there is protection for the people. The law must be able to create peace and prosperity not merely order. The legal arrangement of the ship's departure without the express approval letter is contained in the law No. 17 of 2008 on the Voyage and act No. 1 year 1946 on criminal law and law No. 8 year 1981 on law Criminal events.

Copyright©2020 ZONA KEADILAN. All rights reserved

ABSTRAK

Jurnal ini berjudul Analisis Yuridis Terhadap Keberangkatan Kapal Penumpang Tanpa Adanya Surat Persetujuan Berlayar, studi penelitian di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, dengan kontruksi permasalahan: - Bagaimana pengaturan hukum terhadap keberangkatan kapal penumpang tanpa adanya surat persetujuan berlayar?; dan implementasi, faktor kendala dan solusi Pengaturan Hukum terhadap keberangkatan kapal penumpang tanpa adanya surat persetujuan berlayar? Kualifikasi/jenis penulisan jurnal ini menggunakan jenis penulisan hukum normatif, yang didukung dengan penelitian hukum yang bersifat sosiologis/empiris. Untuk menganalisis beberapa permasalahan dalam jurnal ini digunakan teori besar teori *Utilities/Kemanfaatan*, yang dikemukakan oleh Jeremy Betham yaitu teori hukum yang bertujuan untuk mewujudkan semata-mata apa yang berfaedah/manfaat bagi orang, serta teori kecelakaan oleh Heinrich (teori Domino) yakni bahwa suatu kecelakaan terjadi dari suatu rangkaian kejadian, ada 5 faktor yang terkait dalam rangkaian suatu kecelakaan terjadi yakni, lingkungan, kesalahan manusia, perbuatan atau kondisi yang tidak aman, kecelakaan dan cedera atau kerugian, serta teori Teori *Peace* (damai sejahtera), Menurut teori ini dalam keadaan damai sejahtera (*peace*) terdapat kelimpahan, yang kuat tidak menindas yang lemah, yang berhak benar-benar mendapatkan haknya dan adanya perlindungan bagi rakyat. Hukum harus dapat menciptakan damai dan sejahtera bukan sekedar ketertiban. Pengaturan hukum terhadap keberangkatan kapal tanpa adanya surat persetujuan berlayar terdapat dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang No.1 Tahun 1946 tentang Hukum Pidana serta Undang-Undang No.8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

Kata Kunci: Kapal, Surat Persetujuan Berlayar, Pelayaran

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antarbangsa. (Hamzah A, 1984).

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri. Di samping itu,

transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari pentingnya peran transportasi tersebut, 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.(Katili, J.A, 1983).

Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antarwilayah, 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.(Smith, 1932).

Kapal merupakan ujung tombak untuk mendapatkan penghasilan, karena salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya sebagai hasil dari jasa angkutan, untuk kemajuan suatu perusahaan, maka perusahaan pelayaran harus untung artinya pemasukan harus lebih besar daripada pengeluarannya, dengan demikian biaya operasi harus ditekan sekecil mungkin. Pendapatan maupun biaya operasi sangat dipengaruhi oleh perawatan kapal yang dilaksanakan dengan baik dan secara tidak langsung akan meningkatkan jumlah hari berlayar kapal. (P. Joko Subagyo, 2009).

Dalam upaya penegakan hukum di laut khususnya yang berkaitan Undang-Undang Pelayaran yang dilaksanakan melalui suatu operasi patroli keamanan dan keselamatan

laut, baik secara parsial oleh berbagai pemangku kepentingan (*stake holder*) di laut dan secara terkoordinasi yang diselenggarakan oleh kapal-kapal patroli milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang ditempatkan di seluruh Pangkalan Penjaga Laut dan Pantai dan Unit Pelaksana Teknis di daerah di seluruh wilayah Negara kesatuan Republik Indonesia, ada beberapa catatan dari hasil patrol keselamatan dan keamanan laut, yaitu kasus kapal yang memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar yang berwenang, namun ketika diadakan pemeriksaan ditengah laut oleh kapal patroli ternyata tidak laik laut. (Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

Kapal dianggap tidak laik laut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan demi keamanan dan keselamatan kapal. Adanya sertifikat kapal ada yang kadaluarsa, alat keselamatan kurang memadai, tanda pendaftaran kapal tidak dipasang, muatan yang berlebih/over draft, muatan tidak sesuai dengan dokumen muatan atau manifest dan sebagainya yang akan berakibat fatal jika kapal tetap berlayar.

Dari permasalahan yang terjadi terkadang yang banyak melanggar adalah Nakhoda kapal yang kurang memperhatikan prosedur keamanan dan keselamatan pada kapal yang akan berakibat pada penumpang ataupun barang yang diangkutnya. Adapun nakhoda yang melanggar prosedur keselamatan untuk kapal, muatan dan penumpang maka akan berakibat hukum seperti yang ditegaskan dalam Undang-Undang

No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa yang dimaksud dengan pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang transportasi dalam negeri maupun antar negara. Angkutan berarti memindahkan orang dan atau barang dari satu titik ke titik lain dengan menggunakan kendaraan. Alat yang berperan sebagai angkutan laut adalah kapal laut.

Ketentuan pelayaran haruslah tunduk pada Undang-Undang Pelayaran. Tidak mengindahkan manajemen ataupun prosedur keselamatan seperti melayarkan kapal yang tidak laik laut merupakan pelanggaran hukum atau seperti adanya nakhoda yang melanggar prosedur keselamatan untuk tetap berlayar maka akan berakibat hukum seperti yang ditegaskan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berisi Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar akan dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah). (Mochtar Kusumaatmadja, 1978).

Pengaturan kelaiklautan kapal terdapat pada Bab IX Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tepatnya di pasal 124

sampai dengan pasal 171. Yang dimaksud dengan kelaiklautan kapal pada Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah keadaan kapal yang 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 diperairan tertentu.

Sebelum melakukan pelayaran, kapal wajib memenuhi persyaratan keselamatan kapal yang harus dipatuhi agar kapal diizinkan untuk mengangkut orang maupun barang dan berlayar menuju pelabuhan tujuan, persyaratan tersebut meliputi ; material, konstruksi, bangunan, Permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronik kapal. (Sedy Anantyo, 2012).

Menurut Pasal 117 Undang-Undang Pelayaran, keselamatan dan keamanan pengangkutan perairan baru dapat terjadi ketika persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian terpenuhi. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat 1 yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal; dan kenavigasian. Yang dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Keselamatan kapal dalam pelayaran merupakan hal yang penting dalam pelayaran nasional maupun internasional. Sebuah

kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri (pasal 126 ayat 1 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008), sedangkan terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi. Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan tersebut wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

Kecelakaan besar maupun kecil dalam pelayaran tetap saja pada intinya mengandung resiko korban jiwa, harta benda dan lingkungan. Dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan di laut. Pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan selaku instansi pembina keselamatan pelayaran, telah melakukan regulasi kepada kapal-kapal (sesuai jenis dan ukurannya), untuk diwajibkan melengkapi persyaratan-persyaratan keselamatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal serta peralatan keselamatan kapal maupun hal-hal yang berkenaan dengan pelayaran salah satunya berupa surat persetujuan berlayar yang wajib dimiliki sebelum melakukan pelayaran. (Lumintang WP, 1968).

Kapal sebagai sarana transportasi laut mempunyai fungsi dan arti yang sangat penting dan nilai strategis dalam menunjang keberhasilan angkutan laut, serta mewujudkan wawasan nusantara. Sudah menjadi tugas aparat selaku wakil pemerintah maupun pihak swasta yang bergerak

dibidang transportasi laut untuk bersama-sama membina dan mengatur sarana angkutan laut dengan sebaik-baiknya termasuk didalamnya yang berkaitan dengan aspek keselamatan kapal dan keselamatan jiwa di laut. (F.D.C.Sudjatmiko, 1979).

Dalam data hasil analisa statistik menunjukkan sekitar 80% dari kecelakaan pelayaran disebabkan oleh kesalahan manusia, kebenaran yang hakiki yang menyebabkan hal tersebut adalah tindakan dan kesilapan manusia yang berperan dalam setiap kecelakaan pelayaran, termasuk kerusakan konstruksi atau kerusakan peralatan yang menjadi penyebab langsung selebihnya kecelakaan disebabkan oleh faktor alam dan lingkungan.

1. Kerangka Teori

Kerangka teori disusun sebagai landasan berpikir yang menunjukkan dari sudut mana peneliti menyorot masalah yang akan diteliti. Dalam sebuah tulisan ilmiah kerangka teori adalah hal yang sangat penting, karena dalam kerangka teori tersebut akan dimuat teori-teori yang relevan dalam menjelaskan masalah yang sedang diteliti.

Penyusunan teori merupakan tujuan utama dari ilmu karena teori merupakan alat untuk menjelaskan dan memprediksi fenomena yang diteliti. Teori selalu berdasarkan fakta, didukung oleh dalil dan proposisi . Secara defenitif, teori harus berlandaskan fakta empiris karena tujuan utamanya adalah menjelaskan dan memprediksikan kenyataan atau realitas. Suatu penelitian dengan dasar teori yang baik akan membantu mengarahkan si

peneliti dalam upaya menjelaskan fenomena yang diteliti

Kemudian kerangka teori ini digunakan sebagai landasan teori atau dasar pemikiran dalam penelitian yang dilakukan. Karena itu adalah sangat penting bagi seorang peneliti untuk menyusun kerangka teori yang memuat pokok-pokok pemikiran yang akan menggambarkan dari sudut mana suatu masalah akan disoroti. (H. Nawawi, 1995).

Dalam penelitian ini, penulis memakai teori Rudolf Stammler yaitu Teori *Utilities*, yakni hukum bertujuan untuk menjamin adanya kemanfaatan atau kebahagiaan sebanyak-banyaknya pada orang sebanyak-banyaknya. Pencetusnya adalah Jeremy Betham, Teori kecelakaan oleh Heinrich (teori Domino) menjadi teori *middle* dalam penulisan karya ilmiah ini, karena menurut teori ini bahwa suatu kecelakaan terjadi dari suatu rangkaian kejadian, Teori *Peace* (damai sejahtera) menjadi *applied theory*, Menurut teori ini dalam keadaan damai sejahtera (*peace*) terdapat kelimpahan, yang kuat tidak menindas yang lemah, yang berhak benar-benar mendapatkan haknya dan adanya perlindungan bagi rakyat.

a. Definisi Pelayaran

Pengertian Pelayaran dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Pelayaran adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga

angin, mekanik dan energi lainnya yang ditarik dan ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis dan kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pelayaran merupakan sarana yang penting untuk menjaga keselamatan berlayar bagi berbagai macam kapal. Di bidang ekonomi, pelayaran masih di perlakukan sebagai industri penunjang. Tak ada perlakuan khusus, sebagaimana di terapkan oleh negara-negara maju. Kemudian, bentuk-bentuk *conference* yang di coba di terapkan di lingkungan pelayaran masih di tafsirkan sekaligus ekonom Indonesia sebagai bentuk kartel atau monopoli ekonomi.

b. Definisi Pelabuhan

Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Selanjutnya dalam Peraturan Menteri No.51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan

pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Peraturan Pemerintah No 11 tahun 1983 tentang Pembinaan Kepelabuhan, disebutkan bahwa pelabuhan adalah tempat berlabuh dan atau bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi.

c. Definisi Kelaiklautan

Kelaiklautan kapal adalah suatu keadaan kapal yang 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 diperairan tertentu.

Kapal akan dinyatakan *seaworthy*/laik-laut apabila mempunyai kemampuan untuk menanggulangi/mengatasi semua bahaya yang kemungkinan dialami sewaktu berlayar (*perils of the sea*) dengan tingkat keamanan yang memadai. Kapal tidak cukup hanya memiliki badan yang kuat namun juga harus dijalankan oleh nahkoda dan awak kapal yang kompeten dan

cukup jumlahnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Dalam pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, menyatakan bahwa “Nakhoda wajib menaati dengan seksama peraturan ,berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Ia tidak akan melakukan perjalanan, kecuali apabila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya (pasal 431, 344 dst....371.)”.

Pemenuhan syarat tersebut yang dinyatakan dalam Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang secara umum dinamakan kelaiklautan kapal. Sedangkan lebih jelasnya definisi dari kelaiklautan kapal dalam Undang-Undang Pelayaran dijelaskan sebagai berikut ; “Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang 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”

d. Definisi Transportasi

Transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa, jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) kesebelah lain atau dari suatu tempat ke

tempat lainnya. Dalam tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya dengan sistem transportasi yang berkembang sangat pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir pada jamannya. (Hodgetts, Richard M and Fred Luthans, 1991).

Transportasi seperti itu adalah merupakan suatu jasa yang diberikan guna memuat barang atau orang untuk dibawa dari suatu tempat untuk dipindahkan ke tempat lainnya. Kegiatan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain telah dilakukan sejak dulu, baik memindahkan barang maupun orang dengan menggunakan peralatan yang sesuai untuk mengangkut orang atau barang tersebut seperti menggunakan kendaraan angkutan darat, angkutan laut, maupun angkutan udara. (Abbas Salim, 2006).

Setijowarno dan Frazila transportasi berarti suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan barang) dari satu tempat ke tempat yang lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan, pipa, dan lain-lain. Soleh Al jufri menyatakan bahwa transportasi merupakan suatu alat yang digunakan manusia untuk menyangkut barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan tenaga dorong mesin atau manusia dan angin melalui laut. (Setijowarno, dan Frazil, R, B, 2003).

e. Kantor Kesyahbandaran

Pengertian syahbandar adalah pegawai atau pejabat pemerintah yang mengepalai urusan pelayaran di pelabuhan. Syahbandar dapat disebut juga dengan kepala pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dengan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap jaminan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Syahbandar memiliki kantor kesyahbandaran atau otoritas pelabuhan dengan bagian-bagian untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan pemerintah, sekaligus memisahkan fungsi syahbandar di dalam lingkungan kantor Administrator Pelabuhan. Tugas pokok Kantor Kesyahbandaran Utama adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

f. Pengertian Kapal Laut

Kapal, adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil.

Dalam Dunia pelayaran modern sekarang ini, kapal-kapal yang digunakan bagi pengangkutan

barang-barang dan juga pengangkutan penumpang pada umumnya terdiri dari jenis-jenis kapal yang digerakkan dengan tenaga motor, khususnya motor diesel sebagian lainnya ada yang digerakkan dengan tenaga uap yang berasal dari turbin uap. Ditinjau dari jenis dan muatannya, terdapat beberapa klasifikasi kapal laut, yakni ;

- 1) Kapal barang atau kapal kargo adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, didesain khusus untuk tugasnya, dilengkapi dengan *crane* dan mekanisme lainnya untuk bongkar muat, serta dibuat dalam beberapa ukuran. Contohnya kapal general cargo, kapal peti kemas (*container*)
- 2) Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas. Kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro, ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal feri.
- 3) Kapal muatan curah atau *bulk carrier* adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah (tidak menggunakan wadah/pembungkus) yang dikapalkan dalam jumlah besar dan cara memuatnya dengan jalan mencurahkan muatan ke dalam kapal.

4) Kapal khusus adalah kapal yang secara khusus memuat muatan tertentu saja, bentuk konstruksinya disesuaikan muatannya.

5) Kapal Keruk (*dredger*) untuk memperdalam kolam pelabuhan, alur pelayaran, sungai dan lain-lainnya dan juga menyediakan tanah untuk reklamasi rawa-rawa (untuk perluasan daerah menjadi daratan).

2. Kerangka Konsep

Yang dimaksud dengan kerangka konsep penelitian adalah suatu uraian dan visualisasi hubungan atau kaitan antara konsep suatu uraian dan visualisasi hubungan atau kaitan antara konsep satu terhadap konsep yang lainnya, atau antara variabel yang satu dengan variabel yang lain dari masalah yang ingin diteliti. Konsep sendiri adalah suatu abstraksi yang dibentuk dengan menggenarolisasikan suatu pengertian. Oleh sebab itu konsep tidak dapat diukur dan diamati secara langsung.

a) Pengertian Analisis Yuridis
Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata analisis adalah suatu usaha untuk mengamati secara detail sesuatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau penyusunnya untuk di kaji lebih lanjut.. Analisa berasal dari kata Yunani kuno analisis yang artinya melepaskan. Analisis terbentuk dari dua suku kata, yaitu ana yang berarti kembali, dan luein yang berarti melepas sehingga jika di gabungkan maka artinya adalah melepas kembali atau menguraikan. Kata analisis ini di

serap kedalam bahasa inggris menjadi analysis yang kemudian di serap juga ke dalam bahasa Indonesia menjadi analisis.

Sedangkan yuridis adalah hal yang diakui oleh hukum, didasarkan oleh hukum dan hal yang membentuk keteraturan serta memiliki efek terhadap pelanggarannya, yuridis merupakan suatu kaidah yang dianggap hukum atau dimata hukum dibenarkan keberlakuannya, baik yang berupa peraturan-peraturan, kebiasaan, etika bahkan moral yang menjadi dasar penilaiannya.

Kegiatan analisis yuridis adalah mengumpulkan hukum dan dasar lainnya yang relevan untuk kemudian mengambil kesimpulan sebagai jalan keluar atau jawaban atas permasalahan. (Bahder Johan Nasution, 2008).

Tujuan kegiatan analisis yuridis dalam penelitian yaitu untuk membentuk pola pikir dalam pemecahan suatu permasalahan yang sesuai dengan hukum khususnya tentang keberangkatan kapal penumpang tanpa adanya surat persetujuan berlayar.

b) Pengertian Surat Persetujuan Berlayar.

Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Syahbandar di Pelabuhan adalah Syahbandar yang ditempatkan secara khusus di pelabuhan untuk pengurusan administratif dan menjalankan fungsi menjaga keselamatan pelayaran.

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar

terhadap kapal yang akan berlayar berdasarkan surat pernyataan Nakhoda. Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*) adalah surat pernyataan yang dibuat oleh Nakhoda yang menerangkan bahwa kapal, muatan, dan awak kapalnya telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim untuk berlayar ke pelabuhan tujuan.¹⁷

Surat Persetujaun Berlayar berlaku 24 (dua puluh empat) jam dari waktu diterbitkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran. Syahbandar di dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar dapat menunjuk Pejabat dan/atau Petugas yang memiliki kompetensi di bidang kesyahbandaran. Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan oleh Syahbandar setempat setelah mendapatkan Surat Laik Operasi dari Pengawas Pelabuhan. Adapun dalam mengajukan permohonan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, pemilik atau operator kapal mengajukan permohonan secara tertulis kepada Syahbandar yang harus dilengkapi dengan :

- a. Surat pernyataan Nakhoda.
- b. Bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan peruntukannya.
- c. Untuk kapal perikanan wajib dilengkapi surat laik operasi dari pengawas pelayaran.¹⁸

Kelengkapan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar : Berdasarkan permohonan Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat

dan dokumen kapal. Dalam hal Syahbandar mendapat laporan dan/atau mengetahui bahwa kapal yang akan berlayar tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal. Berdasarkan hasil pemeriksaan, Syahbandar menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Dalam Penundaan, Pencabutan, dan Pembebasan Surat Persetujuan Berlayar, Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal atau pertimbangan cuaca. Pencabutan Surat Persetujuan Berlayar dapat dilakukan oleh Syahbandar dalam hal :

- a. Kapal tidak berlayar meninggalkan pelabuhan, melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari batas waktu penerbitan, dan/atau,
- b. Perintah tertulis dari pengadilan.

Pengaturan Hukum Keberangkatan Kapal Penumpang Tanpa Adanya Surat Persetujuan Berlayar

Untuk bisa dikeluarkannya sertifikat laik laut bagi sebuah kapal maka sebelumnya terlebih dahulu kapal tersebut dikategorikan atau diklasifikasikan sebagai kapal laut berdasarkan ukuran, bentuk dan perlengkapannya. Pengukuran tersebut dilakukan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk menentukan tonase kapal sesuai dengan ketentuan Pasal 55 ayat 3 maka diterbitkan surat ukur untuk kapal. Kemudian kapal yang telah diukur dapat didaftarkan ke

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang mana pendaftaran itu dilakukan oleh pejabat pendaftar atau pencatat batik nama kapal, untuk daerah di daftarkan pada Syahbandar setempat. Kapal yang telah didaftarkan berubah status hukumnya dari benda bergerak menjadi benda tetap dan oleh karenanya terhadap kapal dapat dibebani hipotek dan sebagai bukti kapal telah terdaftar diterbitkan surat bukti tanda daftar.

Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan dari sebuah kapal dibuktikan dengan dokumen-dokumen kapal yaitu sertifikat-sertifikat dan surat-surat kapal sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002.

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, sertifikat akan diberikan apabila kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan. Instansi di Indonesia yang menyatakan kapal laik laut adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kapal baru dapat berlayar memasuki atau meninggalkan pelabuhan setelah syahbandar selesai memeriksa semua surat dan dokumen yang disyaratkan yang membuktikan kapal laik laut dan dengan dasar tersebutlah maka Direktorat Jendral Perhubungan Laut akan menerbitkan Surat persetujuan berlayar (SPB). Berdasarkan keterangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, surat persetujuan berlayar hanya berlaku selama 24 jam dan jika setelah diberikan surat persetujuan berlayar kapal tidak juga berlayar maka setelah lewat masa waktu yang telah ditentukan tersebut surat persetujuan berlayar tidak berlaku lagi, sehingga nakhoda kapal harus

mengurus ulang surat persetujuan berlayar.

Sebagaimana tercantum dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh Syahbandar dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan. Meskipun pengaturan mengenai Surat Persetujuan Berlayar sudah sedemikian ketat, tetap saja masih ada nahkoda-nahkoda yang melanggar aturan. Mereka masih melakukan pelayaran tanpa memiliki dokumen SPB (Surat Persetujuan Berlayar).

Adapun nahkoda yang melanggar prosedur keselamatan untuk kapal, muatan dan penumpang maka akan berakibat hukum seperti yang ditegaskan dalam Pasal 302 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pasal 302:

- 1) Nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)
- 2) 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).

- 3) 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)

Implementasi pengaturan Hukum Keberangkatan Kapal Tanpa adanya Surat Persetujuan Berlayar

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa Kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Pemahaman dari persyaratan Keselamatan dan Keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim.

Tanggung jawab Syahbandar memang sangat berat dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, karena Syahbandar merupakan pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang undangan untuk menjamin

keselamatan dan keamanan pelayaran. (Rustian Kamaluddin, 2003).

Menurut hasil penelitian, kurangnya kualitas Sumber Daya Manusia Aparat Penegak Hukum (PPNS) kurangnya kualitas ataupun tingkat Pendidikan Penyidik Pegawai Negeri Sipil merupakan hambatan dalam berjalannya penyidikan suatu kasus, tidak semua berlatar belakang sarjana dan tidak semua yang mendapatkan pelatihan mengenai penyidikan, bahkan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, khususnya di bidang Keselamatan, Berlayar, Penjagaan, dan Patroli.

Juga ditemukan hal lain berupa kekurangan dari jumlah maupun kualitas dari alat keselamatan yang wajib terdapat pada tiap kapal, seperti alat-alat keselamatannya yang rusak dan hilang dikarenakan kurangnya pengawasan oleh awak kapal dan operator kapal. Peran Syahbandar dalam keselamatan pelayaran sangat penting karena tugas fungsi dan wewenangnya sangat strategis. Pentingnya tugas Syahbandar disuatu pelabuhan untuk menunjang tertibnya administrasi pelayaran dan keselamatan pelayaran, maka tugas tersebut harus didukung oleh sumber daya manusia yang mempunyai disiplin dan kecakapan dibidang laut Peralatan yang menunjang juga sangat dibutuhkan agar tugas dan fungsi dari syahbandar dapat maksimal. Diperlukan peningkatan kompetensi dari petugas atau pegawai pelabuhan sehingga dapat meningkatkan perannya dalam menunjang keselamatan pelayaran.

Kesimpulan

Pelayaran menjadi suatu hal yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Pengaturan Hukum kelaiklautan dalam pelayaran merupakan bagian utama dari sarana transportasi laut, sebagaimana amanat Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kapal wajib memenuhi persyaratan keselamatan kapal yang meliputi; material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, serta elektronik kapal. Sebelum melakukan pelayaran dan memperoleh sertifikat berlayar, kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi; keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan; dan status hukum kapal.

Hambatan dalam penerapan surat persetujuan berlayar dalam hal keamanan dan keselamatan kapal ditentukan oleh berbagai faktor yakni kondisi kelaiklautan kapal, awak kapal, muatan, faktor ekonomi, biaya perawatan, sarana dan prasarana sebagai pendukung standarisasi kelaiklautan disamping faktor alam yang tidak terduga serta faktor lainnya pemilik atau nahkoda dalam menerapkan kelaiklautan sebagai faktor utama keselamatan pelayaran.

Saran

Serangkaian peraturan berstandar internasional yang mengatur keselamatan pelayaran dan perlindungan serta pemeliharaan hendaknya diawasi dengan menjalankan *port state control*, melalui pelaksanaan inspeksi oleh pejabat pemerintah yakni penguasa pelabuhan dengan memperhatikan ketentuan persyaratan konstruksi kapal, peralatan, pengawakan, pencegahan dan penanggulangan pencemaran, stabilitas dan kondisi kelaiklautan kapal untuk melihat keadaan nyata kapal berikut kesesuaian serta keabsahan dokumen-dokumen kapal, *crew*, maupun muatan.

Perlunya meningkatkan peran syahbandar melalui keterampilan nautis, teknis dan administrative serta disiplin kerja, peningkatan dedikasi terhadap pengembangan tugas demi mewujudkan keselamatan kapal, barang dan jiwa di laut.

Peran Syahbandar dalam keselamatan pelayaran sangat penting karena tugas fungsi dan wewenangnya sangat strategis. Pentingnya tugas Syahbandar disuatu pelabuhan untuk menunjang tertibnya administrasi pelayaran dan keselamatan pelayaran, maka tugas tersebut harus didukung oleh sumber daya manusia yang mempunyai disiplin dan kecakapan dibidang laut. Peralatan yang menunjang juga sangat dibutuhkan agar tugas dan fungsi dari syahbandar dapat maksimal. Diperlukan peningkatan kompetensi dari petugas atau pegawai pelabuhan sehingga

dapat meningkatkan perannya dalam menunjang keselamatan pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Hamzah A, 1984, *Laut Teritorial Dan Perairan Indonesia (Himpunan Peraturan)*, Akademika Pressindo, Jakarta
- Katili, J.A, 1983, *Sumber Daya Alam Untuk Pembangunan Nasional*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Smith, 1932, *Great Britain and The Law of Nations Volume I*
- P. Joko Subagyo, 2009, *Hukum Laut Internasional*, Rineka Cipta, Jakarta
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Mochtar Kusumaatmadja, 1978, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Bina Cipta, Bandung
- Sendy Anantyo, dkk, 2012, *Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (Pengangkutan Melalui Laut)*, Semarang: Diponegoro Law Review
- Lumintang WP, 1968, *Dasar-Dasar Pelayaran Niaga*, Penerbit Ami, Jakarta
- F.D.C.Sudjatmiko, 1979, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Akademika Presindo, Jakarta
- H. Nawawi, 1995, *Metode penelitian bidang sosial*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta
- Idham, 2013, *Implementasi Politik Hukum Agraria- Pertahanan Pelaksanaan Sertifikasi*

- Tanah Perdesaan, Pt. Alumni, Bandung*
Jhon Ridley, 1986, *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Penerbit Erlangga, Jakarta
- Hodgetts, Richard M and Fred Luthans, 1991, *Internasional Management*, Mcgraw-Hill International, Singapore
- Abbas Salim, 2006, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta
- Setijowarno, dan Frazil, R, B, 2003, *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi, Proyek Peningkatan Penelitian Pendidikan Tinggi*, Jakarta
- Metode Penelitian Ilmu Hukum, Mandar Maju, Bandung*
Nyoman Budiatha Raka Mandi, 2015, *Pelabuhan*, Buku Arti, Bali
- Rustian Kamaluddin, 2003, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Galia Indonesia, Jakarta
- Wawancara :Capt. Tohara, M.Mar,M.MTr selaku Kepala Seksi Keselamatan Kapal, Hari Senin Tanggal 15 Juli 2019 Bertempat di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan
- Bahder Johan Nasution, 2008,