

# SETARA

JURNAL ILMU HUKUM



## PERLINDUNGAN HUKUM KESELEMATAN PENUMPANG TRANSPORTASI LAUT BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO. 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN

**Ayathullah Arsani<sup>1</sup>, Didik Suhariyanto<sup>2</sup>, Hartana<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>[ayathullaharsani4@gmail.com](mailto:ayathullaharsani4@gmail.com), Universitas Bung Karno

<sup>2</sup>[didiksuhariyanto4@gmail.com](mailto:didiksuhariyanto4@gmail.com), Universitas Bung Karno

<sup>3</sup>[hartana@gmail.com](mailto:hartana@gmail.com), Universitas Bung Karno

### *Abstract*

*This study aims to examine and analyze the law enforcement for the safety of sea transportation passengers based on Law no. 17 of 2008 concerning Shipping. Various types of tasks and work related to guarding and rescuing at sea are very much dominated by the problem of human resource capabilities supported by shipping technology facilities, so that this has prompted the government to carry out various policies in regulating shipping issues on international standard sea transportation systems.*

*The research method used is the Normative Juridical type of research, using two kinds of approaches, namely the Statute Approach and the Conceptual Approach.*

*The research results obtained are that law enforcement determines that shipping companies in waters are responsible for the safety and security of passengers and/or the goods they transport. The company is also responsible for the cargo of the ship in accordance with the type and amount stated in the cargo document and/or the agreed transport agreement. Such liability may arise as a result of the operation of the ship causing death or injury to passengers; destroyed, lost, or damaged goods transported, delays in transportation, or losses of third parties.*  
*Keywords: Law Enforcement, Passenger Safety, Sea Transportation*

<sup>1</sup> Mahasiswa Magister Hukum Program Pascasarjana Universitas Bung Karno

<sup>2</sup> Dosen Magister Hukum Program Pascasarjana Universitas Bung Karno

<sup>3</sup> Dosen Magister Hukum Program Pascasarjana Universitas Bung Karno

## Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis penegakan hukum keselamatan penumpang transportasi laut berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Berbagai jenis tugas dan pekerjaan yang berkaitan dengan penjagaan dan penyelamatan di laut sangat didominasi pada masalah kemampuan sumber daya manusia yang didukung oleh sarana teknologi pelayaran, sehingga telah mendorong pemerintah melakukan berbagai kebijakan dalam mengatur masalah pelayaran atas sistem angkutan laut berstandar internasional.

Metode penelitian yang digunakan tipe penelitian Yuridis Normatif, dengan menggunakan dua macam pendekatan yaitu pendekatan Perundang-Undangan (*Statute Approach*) dan Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*).

Hasil Penelitian yang diperoleh adalah penegakan hukum menentukan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Perusahaan juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian pengangkutan yang telah disepakati. Tanggung jawab dimaksud bisa timbul sebagai akibat pengoperasian kapal yang menyebabkan kematian atau luka penumpang; musnah, hilang, atau rusak barang yang diangkut, keterlambatan angkutan, atau kerugian pihak ketiga.

Kata Kunci : Penegakan Hukum, Keselamatan Penumpang, Transportasi Laut

### A. Pendahuluan

Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki 13.000 pulau dalam bentang 3.500 mil. Indonesia juga memiliki garis pantai terpanjang ke empat di dunia dengan panjang lebih dari 95.181 kilometer . Hal ini mengingat posisi strategis yang dimilikinya terletak di garis katulistiwa, dan disamping itu posisi Indonesia berada di antara dua Samudra yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta berada di antara dua benua yakni Benua Asia dan Benua Australia. Indonesia juga Negara Maritim, dimana lautan Indonesia lebih luas dibandingkan daratannya.<sup>4</sup>

Pengangkutan di Indonesia memiliki peran penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke penumpang sehingga kebutuhan penumpang dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan di tandainya banyaknya perusahaan industri yang

---

<sup>4</sup>Christo Yosafat, Tinjauan Yuridis Dampak Penerapan Asas Cabotage Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Terhadap Jasa Perhubungan laut, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok, 2010, hlm.1.

percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.<sup>5</sup>

Kemajuan bidang transportasi mendorong pengembangan ilmu hukum baik Perundang-undangan maupun kebiasaan pengangkutan. Sesuai tidaknya Undang-undang pelayaran yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat tergantung dari penyelenggaraan pelayaran. Demikian juga perkembangan hukum kebiasaan pengangkutan seberapa banyak perilaku yang diciptakan sebagai kebiasaan dalam pengangkutan tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan<sup>6</sup>.

Maka dari itu, Transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dalam hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.<sup>7</sup> Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara dan meningkatkan ketahanan nasional, serta mempercepat hubungan antarbangsa. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang di dalam negeri serta dari dan ke luar negeri.

Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil akhirnya. Transportasi laut juga merupakan angkutan massal yang penting yang tidak bisa dilakukan oleh jenis transportasi lain.

Namun demikian, sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar dan tolak ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya.

Banyak contoh kasus terjadinya kecelakaan laut yang disebabkan dilanggarnya standar keamanan yang dilakukan oleh penumpang baik oleh masyarakat dan dalam hal ini lembaga yang khusus menangani keselamatan di bidang pelayaran adalah Direktorat Keselamatan

---

<sup>5</sup> Sedy Anantyo, "Pengangkutan Melalui Laut", *Diponegoro Law Review* volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (Pengangkutan Melalui Laut), Universitas Diponegoro, Semarang, hlm.2.

<sup>6</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut Dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm.2.

<sup>7</sup> Tjakra Negara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka, Bandung, 1994, hlm 94

Penjagaan Laut Pantai atau biasa disingkat KPLP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tugas pokok dari Direktorat KPLP Ditjen Perhubungan Laut sesuai dengan Keputusan Menteri No.KM.24 Tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan antara lain:

- a. Melaksanakan kebijakan ;
- b. Bimbingan teknis dan evaluasi di bidang pengamanan;
- c. Patroli penanggulangan musibah dan pencemaran
- d. Tertib perairan dan pelabuhan
- e. Salvage (penyelamatan barang-barang) dan pekerjaan bawah air serta sarana penjagaan dan penyelamatan.

Berbagai jenis tugas dan pekerjaan yang berkaitan dengan penjagaan dan penyelamatan di laut sangat didominasi pada masalah kemampuan sumber daya manusia yang didukung oleh sarana teknologi pelayaran, sehingga telah mendorong pemerintah melakukan berbagai kebijakan dalam mengatur masalah pelayaran atas sistem angkutan laut berstandar internasional, oleh karena itu kondisi peraturan yang sekarang perlu dilakukan perbaikan sesuai dengan kemajuan dan perkembangan teknologi, perangkat modern serta sistem navigasi lebih maju sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan kelancaran dalam sistem angkutan laut, apalagi jika dikaitkan dengan masyarakat pengguna jasa laut masih relatif besar (massal) yang menghubungkan daerah kepulauan yang satu dengan lainnya.

Hal-hal krusial yang menarik untuk dikaji dengan harapan hasil penelitian dapat digunakan atau minimal sebagai sumbangan pemikiran bagi pemerintah atau pihak-pihak terkait dalam mengambil kebijakan atau keputusan yang berkaitan dengan pelayaran atau angkutan laut yang aman.

Oleh karena itu, kebijakan Pemerintah harus dijalankan sesuai dengan petunjuk pelaksanaan didukung oleh loyalitas tentunya akan mendorong hasil yang diinginkan baik oleh Pemerintah sendiri sebagai regulator maupun demi keselamatan para penumpang dan barang.

Karenanya, isu keselamatan merupakan hal yang sangat penting dalam transportasi di perairan, baik di laut maupun sungai dan danau. Keselamatan menyangkut jiwa manusia dan barang angkutan yang pada gilirannya berdampak pada lingkungan perairan.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup>Muhammad Ihsan, "Keselamatan Transportasi Laut, Kajian Hukum Internasional Terkait Keselamatan",

Tingkat kecelakaan lalu lintas dan angkutan laut, sungai, dan danau di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Hal ini disebabkan karena kurangnya tingkat kelayakan angkutan yang digunakan dan faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu, sosialisasi dalam kesadaran keselamatan dalam transportasi sangat minim adanya yang berkaitan dengan kelalaian terhadap pengguna angkutan laut dan darat. Padahal kerugian akibat kecelakaan tersebut terkadang dirasakan teramat besar, khususnya bagi para korban kecelakaan tersebut baik secara materil maupun immateril.

Peningkatan resiko terjadinya kecelakaan kapal akan meningkat akibat kondisi cuaca, angin, gelombang air, dan curah hujan yang tidak bersahabat. Semakin seringnya kasus kecelakaan kapal yang terjadi akhir-akhir ini merupakan salah satu bukti nyata bahwa perubahan iklim telah berdampak negatif terhadap sektor transportasi angkutan laut, sungai dan danau dan berakibat fatal.<sup>9</sup>

Oleh karena itu, kemampuan itu perlu terus di tingkatkan agar dapat bersaing dan dapat beroperasi secara efektif dan efisien dalam skala ekonomis, sesuai dengan standar dan norma yang berlaku, armada pelayaran rakyat yang maju dan terjamin kehandalannya akan bermanfaat dan memberi berbagai keuntungan antara lain meminta angkutan laut yang lebih terlayani baik antar pulau maupun untuk pelayanan ke daerah daerah terpencil. Permasalahan utama adalah daya saingnya yang rendah jika di dibandingkan dengan armada nasional lainnya. Karena masih rendah tingkat kenyamanan dan keamanannya.<sup>10</sup>

Menyadari peranan transportasi tersebut maka pelayaran sebagai salah satu modal transportasi, penyelenggaraanya harus di tata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya yang wajar serta terjangkau oleh daya beli masyarakat.<sup>11</sup>

Atas dasar hal hal tersebut di atas, maka disusunlah Undang-Undang (UU) tentang

---

www.academia.edu , Universitas Internasional Batam, diakses pada 9 Februari 2019.

<sup>9</sup>Budi Hartono Susilo, "Mengamati Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai Dan Danau" Jurnal.unej.ac.id, Bandung, diakses pada 9 Oktober 2019.

<sup>10</sup> Johny Malisan, "Keselamatan Transportasi Laut Pelayaran Rakyat", digilib.unhas.ac.id, Makassar, Universitas Hasanuddin, diakses pada 11 Februari 2019

<sup>11</sup> Budi Hartono, op. cit

pelayaran, yang merupakan penyempurnaan dan kodifikasi, agar penyelenggaraan pelayaran dapat memberikan manfaat yang sebesar besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan Negara, memupuk dan mengembangkan jiwa bahari, dengan mengutamakan kepentingan umum, kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah serta instansi, sektor dan antara unsur terkait serta pertahanan keamanan Negara.

Seperti yang tercantum dalam Pasal 6 Ayat (32 ) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi: “Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim”.

Berdasarkan uraian di atas transportasi laut perlu mendapatkan perhatian khusus, terutama dari sisi keselamatan dan keamanan pelayaran dalam bentuk perlindungan di mata hukum dan meninjau pengaplikasian secara nyata pada kondisi yang sebenar benarnya di lapangan yang bertujuan untuk menunjang perusahaan pelayaran dan dapat bersaing dengan perusahaan dari negara lain dan memberikan perlindungan yang layak kepada pengangkutan dan atau pengusaha kapal selain itu hal ini juga menguntungkan bagi para penumpang transportasi laut. untuk itu di perlukan efektifitas penerapan hukum guna menunjang hal tersebut.

Dengan demikian berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik membahas dalam mengangkat judul “Perlindungan Hukum Keselamatan Penumpang Transportasi Laut Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran”

## **B. Rumusan Masalah**

Sesuai latar belakang yang penulis uraikan diatas, maka terdapat beberapa permasalahan yang mendasar yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana perlindungan hukum keselamatan penumpang transportasi laut berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ?
2. Bagaimana penegakan hukum keselamatan penumpang transportasi laut berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran?

### C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah Penelitian *Yuridis Normatif* sesuai tujuan yang dicapai penulis, maka metodologi dalam desain penelitian tesis memakai dua macam pendekatan yaitu pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) serta Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*). Pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) artinya pendekatan yang dilakukan memakai cara menelaah semua undang-undang memakai konsep undang-undang.

Pengumpulan data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini difokuskan pada: (a) bahan hukum primer, berupa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan tema penelitian; dan (b) bahan hukum sekunder, berupa buku referensi dan jurnal yang terkait dengan tema penelitian dan menguraikan lebih lanjut bahan hukum primer dalam konteks teoritis. Adapun sifat penelitian ini, bersifat deskriptif yang menjabarkan penelitian secara kualitatif.<sup>12</sup>

### D. Pembahasan

#### 1. Perlindungan Hukum Keselamatan Penumpang Transportasi Laut Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran

Adapun permasalahan yang dihadapi mitra saat ini yakni belum maksimalnya pelaksanaan pengenalan prosedur keselamatan bagi penumpang angkutan penyeberangan di atas kapal. Salah satu indikasi terlihat dari tidak dilakukannya perbaikan atau penggantian media sosialisasi yang sudah rusak. Untuk itu melalui kegiatan ini dilakukan sosialisasi prosedur keselamatan di atas laut pada penumpang angkutan penyeberangan. Melalui kegiatan ini pula dilakukan evaluasi dengan pembagian kuesioner untuk mengetahui pengaruh kegiatan sosialisasi terhadap pemahaman penumpang terkait prosedur keselamatan.

Kecelakaan yang terjadi pada transportasi sungai, danau dan penyeberangan lebih disebabkan oleh faktor manusia. Untuk itu, pemahaman pengguna moda transportasi angkutan penyeberangan terkait sistem keselamatan di atas kapal sangat penting. Jumlah korban saat kecelakaan bisa dikurangi jika ada keinginan kuat dari semua pihak untuk meminimalkan resiko terjadinya kecelakaan.

---

<sup>12</sup> Ismail, Fakhris Lutfianto Hapsoro, Penegasan Penentuan Jeda Waktu bagi Mantan Terpidana dalam Pencalonan Kepala Daerah-Kajian Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 132/PHP.BUP-XIX/2021, *Jurnal Yudisial*, Vol 15 No.1, April 2022, hlm. 56.

Pada kegiatan ini, pemahaman pengguna angkutan penyeberangan terkait beberapa fasilitas keselamatan di atas kapal akan dievaluasi untuk selanjutnya dilakukan sosialisasi pengenalan fasilitas tersebut. Kapal ro-ro digolongkan pada kapal tipe pelayaran pantai (short international voyage) karena jarak kurang dari 200 mil laut. Dengan demikian, peralatan yang dipersyaratkan dalam SOLAS sebagai minimum alat keselamatan yang harus dimiliki oleh sebuah kapal adalah life buoy, life jacket, inflatable life raft, sekoci penyelamatan (life boat), alat pelontar tali, pakaian cebur. Setiap pemilik bersama awak kapal diharuskan merawat peralatan keselamatan kapal.

Keselamatan setiap tindakan yang diambil untuk melindungi segala macam fasilitas pelabuhan dan kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, tempat-tempat penyimpanan barang didalam fasilitas pelabuhan terhadap risiko insiden keamanan, rencana keamanan fasilitas pelabuhan adalah sebagai berikut.<sup>13</sup>

Angkutan penyeberangan Bira-Pamata dilayani dua kapal secara reguler yaitu KMP. Kormomolin dan Balibo. Sementara dua kapal lainnya yaitu KMP. Sangke Pallangga dan KMP. Bontoharu tidak reguler. Pada kegiatan pengabdian pada masyarakat ini, survey dilakukan di atas kapal KMP. Kormomolin. Kegiatan diawali dengan survey sistem keselamatan penumpang di atas kapal. Selanjutnya dilakukan sosialisasi prosedur keselamatan penumpang di atas kapal.

Pada kegiatan survey dilakukan pendataan fasilitas keselamatan yang ada di atas kapal beserta prosedur keselamatan yang dilaksanakan. Berdasarkan hasil survey kemudian dilakukan pengeditan video keselamatan untuk menambahkan informasi yang belum tersedia. Pada kegiatan sosialisasi, juga dilakukan pengisian kuesioner untuk mengetahui sejauh mana pengaruh pemutaran video keselamatan terhadap pemahaman penumpang terkait prosedur keselamatan di atas kapal. Kuesioner dibuat untuk memperoleh beberapa informasi terkait pemahaman penumpang pada:

1. Cara menggunakan peralatan keselamatan seperti life jacket, life buoy dan alat pemadam kebakaran.
2. Cara menemukan tempat muster station.
3. Cara meninggalkan kapal saat terjadi keadaan darurat.

---

<sup>13</sup> Deddy Ardiansyah, Proses Pelaksanaan Pembinaan, Pengawasan dan Pengamanan Wilayah ISPS Code di Kantor Pelabuhan Kelas 1 Batam, Batam, 2020



#### 4. Hal-hal yang boleh/tidak boleh dilakukan selama berada di atas kapal.

Kelengkapan Sistem Keselamatan Di Atas Kapal Pelaksanaan survey dilakukan di atas kapal KMP. Kormomolin. Survey dilakukan untuk mengetahui kondisi alat keselamatan di atas kapal, tanda-tanda petunjuk dan larangan serta aktifitas penumpang yang dapat mengganggu keselamatan pelayaran. Selain itu, dilakukan pengamatan cara penanganan kendaraan di atas geladak kendaraan untuk mengetahui apakah kendaraan diikat di geladak atau tidak.

Karakteristik Penumpang Di Atas Kapal Kuesioner yang terkumpul bersumber dari 29 orang responden. Secara umum pendidikan responden tersebar di tingkat SD sampai SLTA, namun ada satu responden yang memperoleh pendidikan di tingkat Diploma maupun Sarjana. Umumnya responden berdomisili di Selayar, namun ada juga beberapa yang berdomisili di kabupaten Bulukumba, Bantaeng, Jeneponto dan kota Makassar. Frekuensi perjalanan responden menggunakan angkutan penyeberangan bervariasi dalam dua tahun terakhir dan yang terbanyak 45% responden adalah 1-3 kali perjalanan, selebihnya tersebar pada 4 kali sampai lebih dari 9 kali perjalanan.

Pemahaman Penumpang terhadap Prosedur Keselamatan Secara umum, penumpang telah mengetahui cara penggunaan baju dan pelampung penolong Dalam pengeditan video, ditampilkan hal-hal penting yang harus dilakukan penumpang saat berada di atas kapal, diantaranya:

1. Selama pelayaran, semua penumpang berada di geladak penumpang dan kendaraan dimatikan.
2. Petunjuk cara penggunaan alat keselamatan: life jacket dan life buoy.
3. Petunjuk cara penggunaan alat pemadam kebakaran.
4. Petunjuk cara menemukan muster point dan tindakan yang harus dilakukan menuju muster point saat terjadi keadaan darurat.
5. Petunjuk tindakan-tindakan yang boleh/tidak boleh dilakukan selama berada di atas kapal, diantaranya: merokok di tempat yang telah disediakan, tidak duduk atau berdiri di tempat yang berbahaya.

Pengisian Kuesioner Khusus pada penumpang, pengisian kuesioner dilakukan dua kali, pengisian pertama dilakukan sebelum pelaksanaan sosialisasi, pengisian kedua setelah dilakukan sosialisasi.

Sosialisasi Keselamatan Penumpang Sosialisasi keselamatan penumpang dilakukan dengan memutar video petunjuk keselamatan sesaat sebelum kapal berangkat setelah dilakukan pengisian kuesioner pertama. KMP. Kormomolin melayani penyeberangan Bira-Pamatata setiap

harinya. Berdasarkan pemantauan di atas kapal, secara umum dapat disimpulkan bahwa kelengkapan peralatan keselamatan yang ada saat ini sudah tersedia dengan baik. Namun masih perlu dilakukan kegiatan rutin penayangan video keselamatan sesaat setelah kapal berlayar. Pemutaranaudio visual tidak dilaksanakan di KMP. Kormomolin dikarenakan salah satu perangkat TV mengalami kerusakan. Menurut awak kapal, kerusakan tersebut terjadi setelah adanya benturan karena ombak besar. Untuk itu sebaiknya pihak PT. ASDP melakukan perbaikan atau penggantian perangkat sehingga penayangan video keselamatan dapat dilakukan. Perlu dilakukan peningkatan fasilitas keselamatan di atas kapal. Selain itu juga peningkatan fasilitas kebersihan pada saat jumlah penumpang ramai menjadi kurang terjaga.

Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritime ditegaskan dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-Undang dengan sumber hukum Pancasila. Sumber hukum Pancasila sebagai *'rechtside'* sebagai dasar pelaksanaan kemajuan bangsa dan negara yang sesuai dengan kultur bangsa<sup>14</sup>.

Dalam Pasal 38 (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. (2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.

Penumpang harus mendapat penjelasan terkait dengan tindakan yang harus dilakukan saat terjadi keadaan darurat. Setiap peralatan keselamatan harus diperiksa masa berlakunya. Peralatan telah habis masa berlakunya harus diganti untuk menghindari terjadi disfungsi peralatan yang justru akan menambah korban jiwa ketika kecelakaan kapal terjadi.

Beberapa peralatan keselamatan di atas yang harus diinformasikan kepada penumpang adalah penempatan dan cara penggunaan lifejackets, lifebuoy, alat pemadam kebakaran, tempat berkumpul (muster station) dan penunjuk arah evakuasi menuju muster station.

---

<sup>14</sup> Didik Suhariyanto, "Politik Hukum Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Dengan Pancasila Sebagai Rechtside", Jurnal Setara, Jurnal, Setara, Vol 1, No 1 Jakarta, 2018

1. Muster station, merupakan titik yang digunakan sebagai tempat berkumpul saat terjadi kecelakaan. Penumpang berkumpul di titik tersebut untuk selanjutnya dievakuasi turun dari kapal.
2. Safety and fire control plan. Pemilik kapal menyampaikan dokumen tersebut untuk dilakukan pemeriksaan dan pengesahan dan selanjutnya dipasang di kapal sebagai acuan dalam pemeriksaan perlengkapan keselamatan dan alat pemadam di atas kapal.
3. Safety drill. Pelaksanaan latihan keselamatan khususnya pada kapal penumpang terutama pelatihan orang meninggalkan kapal (abandon ship), sangat diwajibkan dilakukan oleh awak kapal. Selain meningkatkan kemampuan awak kapal dalam menangani kondisi darurat, sisi penumpang perlu juga untuk diberikan pemahaman secara benar tentang tindakan yang dilakukan ketika terjadi kondisi darurat.
4. Life saving plan. Gambar tersebut terlebih dahulu harus diperiksa dan disetujui oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. Pada gambar tersebut dapat memberikan informasi yang dapat digunakan dalam penentuan alat-alat keselamatan yang harus berada di atas kapal. Beberapa ketentuan terkait dengan prosedur keselamatan di atas kapal harus diperhatikan sebagai berikut:
  - a. Berdasarkan ketentuan Chapter V STCW 1995, bagi awak kapal penumpang wajib memiliki keterampilan “Crowd management” dan “crisis management”. Crowd management adalah suatu manajemen yang cenderung pada pengaturan massa yang melimpah atau begitu banyak, dimana awak kapal harus mampu dan terampil mengatasinya, sedangkan crowd management menjelaskan bahwa latihan yang dilakukan secara efektif akan menghasilkan pengoperasian kapal secara aman, karena dalam latihan ini akan mempelajari prosedur-prosedur keselamatan di atas kapal. Sistem manajemen ini dapat mengatasi kepanikan penumpang pada saat terjadi keadaan darurat.
  - b. Terkait dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan, agar memastikan semua kapal penyeberangan mendemonstrasikan penggunaan alat keselamatan sebelum kapal berlayar, sesuai Pasal 4 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No.: SK.4608/AP.005/DRJD/2012.
  - c. Mengintensifkan komunikasi radio antara kapal penyeberangan dengan radio pantai atau dermaga sesuai Pasal 14 dan 15 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010, untuk menyampaikan; Posisi kapal, kondisi pelayaran kapal dan cuaca di daerah tersebut.

Menetapkan kapan suatu Pernyataan Keamanan diperlukan, setelah melakukan penilaian terhadap risiko yang mungkin timbul dalam kegiatan kapal dengan pelabuhan, antara kapal dengan kapal, orang, harta benda serta lingkungan kerja.<sup>15</sup>

Keamanan (*security*) pada dasarnya merupakan upaya mengelola elemen ancaman (*threat elements*) dengan suatu tujuan akhir yaitu terciptanya lingkungan kehidupan pada negara maupun tataran individu yang terbebas dari segala bentuk ancaman.<sup>16</sup> Keamanan memiliki dua komponen utama yaitu sumber ancaman dan obyek ancaman suatu obyek yang dapat terancam sehingga perlu dilindungi serta dijaga<sup>17</sup>.

*International Ships and Port Facility Security Code (ISPS Code)* merupakan aturan yang mengatur segala aktifitas kapal dan fasilitas pelabuhan, mulai dari pemeriksaan dokumen-dokumen kapal, kelayakan kapal, jumlah awak kapal, tujuan kapal, hingga sistem pada kapal dan fasilitas pelabuhan agar terkoneksi, sehingga terjaminnya keselamatan dalam pelayaran di wilayah laut.

Kapal dan pelabuhan memiliki berbagai sistem pengamanan yang diterapkan pada wilayahnya sesuai aturan yang ditetapkan oleh *International Ships and Port Facility Security Code (ISPS Code)*.

Untuk memastikan agar pelaksanaan dan implementasi *International Ships and Port Facility Security Code (ISPS Code)* di Indonesia dapat berjalan baik dan konsisten serta sebagai acuan kerja bagi semua pemangku kepentingan (*stake holders*) maka Indonesia telah menandatangani dan meratifikasi *International Ships and Port Facility Security Code (ISPS Code)* melalui keputusan MEN-HUB Nomor: KM 33 Tahun 2003 tentang pemberlakuan amandemen SOLAS 1974 tentang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di wilayah Indonesia *International Ships and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, sehingga Indonesia seharusnya tunduk dan melaksanakan ketentuan dalam *International Ships and Port Facility Security Code (ISPS Code)* secara konsisten dan konsekuen.

Hal tersebut merupakan bentuk tanggungjawab semua pihak yang terlibat dalam penerapan *International Ships and Port Facility Security Code (ISPS Code)* di Indonesia.

---

<sup>15</sup> Deddy Ardiansyah, Proses Pelaksanaan Pembinaan, Pengawasan dan Pengamanan Wilayah ISPS Code di Kantor Pelabuhan Kelas 1 Batam. 2020

<sup>16</sup> Buzan Barry, Pola baru Keamanan Global di Abad 21, *Urusan luar negeri*, 67,3, 1991, hlm, 432.

<sup>17</sup> Collins Alan, *Contemporary Security Studies*. Oxford University Press. New York, 2010, hlm. 205.

Peraturan ini juga merupakan produk hukum yang dikeluarkan oleh Pemerintah penandatanganan (*contracting government*) sebagai pedoman bagi para personel pelaksana di lapangan, pengawas di tingkat PSC dan di tingkat pusat sebagai *Designated Authority* Berikut isi dari keputusan MEN-HUB Nomor: KM 33 Tahun 2003.

Izin adalah legalitas atau surat keterangan yang dipersamakan dengan itu, yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang dan diberikan kepada pengusaha untuk dapat menjalankan kegiatan usahanya. Fungsi izin adalah sebagai pengaturan, pembinaan, perlindungan, pelayanan, pengawasan dan pengembangan iklim usaha. Bila usaha sudah mempunyai izin berarti bisnisnya sudah resmi, sudah mendapatkan legalitas dari pemerintah. Untuk izin ada aturan-aturan tertentu.<sup>18</sup>

Di samping itu izin juga dapat diartikan, apabila pembuat peraturan, secara umum tidak melarang sesuatu perbuatan, asal saja dilakukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku. Dengan demikian maka perbuatan administrasi negara yang memperkenankan perbuatan tersebut, bersifat suatu izin.<sup>19</sup>

Selanjutnya izin juga bermaksud, bilamana pembuat peraturan melarang suatu perbuatan, tetapi masih juga memperkenankannya, asal saja diadakan secara yang ditentukan untuk masing-masing hal yang konkrit, maka perbuatan administrasi negara yang memperkenankan perbuatan tersebut bersifat suatu izin.<sup>20</sup>

UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 219 ayat (1), setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar, dalam kasus KM Sinar Bangun terbukti bahwa kapal tersebut berlayar tanpa dilengkapi surat ijin berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 124 ayat (1), setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

penegakan hukum keselamatan penumpang transportasi laut berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

---

<sup>18</sup> Ishsanudin, Kupas Tuntas Bisnis-bisnis yang Menggiurkan, Al-Ihsan Media Utama, Jakarta, 2006, hlm 133

<sup>19</sup>S.F. Marbun dan Moh.Mahfud.MD, Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara, Liberty, Yogyakarta, 2000, hlm 95

<sup>20</sup> Rachman Mustafa, Sistem Hukum Administrasi Negara Indonesia Citra Aditya Bakti, 2001 Bandung, , hlm. 80

## **2. Penegakan Hukum Keselamatan Penumpang Transportasi Laut Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan pada pasal 71, Ayat (1) alat penolong di kapal harus dipelihara dan dirawat sesuai dengan persyaratan; Ayat (2) pemeliharaan dan perawatan jenis alat penolong tertentu yang memerlukan pemeliharaan dan perawatan di darat, harus dilakukan pada bengkel pemeliharaan dan perawatan yang diakui. Berdasarkan peraturan menteri perhubungan nomor PM 39 tahun 2015 diatur terkait standar pelayanan penumpang angkutan penyeberangan di kapal diantaranya informasi penempatan dan tata cara penggunaan peralatan keselamatan saat sebelum kapal berangkat yang ditayangkan dalam bentuk visual dan/atau audio.

Ditegaskan dalam Pasal 27 Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha. Pasal 28 Ayat (1) Izin usaha angkutan laut diberikan oleh: a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota; b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah provinsi dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau c. Menteri bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antarprovinsi dan internasional.

Tanggung Jawab Pengangkut Pasal 40 Ayat (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

Dalam Pasal 41 Ayat (1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau d. kerugian pihak ketiga. Ayat (2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. Ayat (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 282 Ayat (1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini. Ayat (2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Pasal 283 Ayat (1) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 282 berwenang melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran. Ayat (2) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:

- a. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
- b. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
- c. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- d. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- f. memotret dan/atau merekam melalui media audiovisual terhadap orang, barang, kapal atau apa saja yang dapat dijadikan bukti adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
- g. memeriksa catatan dan pembukuan yang diwajibkan menurut Undang-Undang ini dan pembukuan lainnya yang terkait dengan tindak pidana pelayaran;
- h. mengambil sidik jari;
- i. menggeledah kapal, tempat dan memeriksa barang yang terdapat di dalamnya apabila dicurigai adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
- j. menyita benda-benda yang diduga keras merupakan barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
- k. memberikan tanda pengaman dan mengamankan apa saja yang dapat dijadikan sebagai bukti sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
- l. mendatangkan saksi ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang pelayaran;

- m. menyuruh berhenti orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran serta memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
- n. mengadakan penghentian penyidikan; dan
- o. melakukan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

Dalam Ayat (7) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum melalui pejabat penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Dalam penegakan hukum ditentukan dalam Pasal 284 Setiap orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).

Pasal 285 Setiap orang yang melayani kegiatan angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain dan atau mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 286 (1) Nakhoda angkutan sungai dan danau yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (6) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah). (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). (4) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, Nakhoda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).

Secara umum kebijakan sistem keselamatan tidak terlepas pada tujuan agar tidak terjadi kecelakaan atau tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan atau zero incident. Namun, pada kenyataannya harapan tersebut tidak dapat terpenuhi mengingat persoalan kecelakaan sangat sulit dihindari karena peristiwa kecelakaan itu merupakan suatu kemungkinan yang selalu ada.

Dalam konteks sistem keselamatan pelayaran, upaya pencegahan menjadi kata kunci utama, dengan lebih awal melihat mekanisme tahapan yang saling terkait dalam proses penyiapan



pelayaran yang dimulai tahap desain, tahap konstruksi, hingga tahap pengoperasian kapal. Pada tahap desain sangat penting dilakukan apakah peraturan keselamatan atau peraturan klasifikasi sudah diterapkan, demikian halnya dengan tersedianya desain sistem pencegahan dan penanganan kecelakaan, termasuk semua kemungkinan untuk mengurangi risiko atau bahaya yang harus dipertimbangkan dalam tahapan ini. Pada tahap selanjutnya yakni proses konstruksi, diperlukan pengawasan untuk memeriksa apakah penerapan desain akan keselamatan dan pendukungnya telah dibuat sesuai dengan desain.

Keselamatan pelayaran di sini adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran secara lancar, sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Sedangkan keamanan pelayaran adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum. Oleh karena itu, sistem keselamatan pelayaran adalah bagian dari keselamatan maritim yang menjadi faktor kunci dan harus diperhatikan sebagai dasar dalam tindakan serta tolok ukur bagi pengambil keputusan guna menentukan kelayakan dan manusia pelayaran. Hal tersebut dapat dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi, alat peralatan keselamatan serta sumber daya manusia (SDM) yang terlibat di dalamnya, selama dalam proses rancang bangun hingga proses operasional dengan mematuhi aturanaturan yang berlaku baik secara nasional maupun internasional.

Memprioritaskan keselamatan penumpang sebenarnya sudah diatur secara tegas dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-Undang ini telah mengatur persyaratan perizinan, kelaikan kapal, dan pengawasan pengawasan. Bahkan ada kewajiban menyampaikan informasi kepada para pemangku kepentingan mengenai angkutan.

Pasal 40 Undang-Undang ini menentukan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Perusahaan juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian pengangkutan yang telah disepakati.

Tanggung jawab dimaksud bisa timbul sebagai akibat pengoperasian kapal yang menyebabkan kematian atau luka penumpang; musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan, atau kerugian pihak ketiga, Perusahaan bisa lepas dari tanggung jawab jika berhasil membuktikan kerugian itu bukan akibat kesalahan perusahaan angkutan.

Bahkan, Pasal 274 ayat (2) huruf e UU Pelayaran memungkinkan masyarakat, khususnya keluarga korban, mengajukan gugatan perwakilan terhadap kegiatan pelayaran yang mengganggu, merugikan atau membahayakan kepentingan umum. Cuma, gugatan perwakilan dalam kasus kecelakaan kapal masih jarang digunakan. Gugatan itu bisa digunakan untuk mendorong perbaikan dan evaluasi standar keselamatan angkutan penyeberangan sungai dan danau. 108 Setiap awak kapal yang mengoperasikan kapal harus mematuhi tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang.

Untuk angkutan penumpang wajib diberi karcis dan untuk angkutan barang dan/atau hewan wajib diberi surat angkutan sebagai tanda bukti atas pembayaran biaya angkutan yang telah disepakati. Untuk penumpang, barang dan/atau hewan yang telah diberikan karcis/surat angkutan, berhak mendapatkan pelayanan sesuai dengan perjanjian yang tercantum dalam karcis/surat angkutan.

Penumpang, pemilik barang dan/atau hewan yang tidak melunasi pembayaran biaya angkutan tidak boleh masuk kapal dan kalau di atas kapal kedatangan tidak memiliki karcis dapat diturunkan oleh awak kapal pada dermaga terdekat. Bagi penumpang yang telah memiliki karcis, tidak dibenarkan dibebani biaya tambahan atau kewajiban lainnya di luar kesepakatan.

Untuk lebih menjamin kepastian jadwal perjalanan kapal bagi pemakai jasa angkutan, perusahaan angkutan sungai dan danau wajib mengumumkan jadwal perjalanan kapal yang telah ditetapkan pada papan pengumuman di pelabuhan sungai dan danau setempat. Apabila pengusaha angkutan sungai dan danau yang melayani pada trayek tertentu tidak dapat melaksanakan pelayanan angkutan, pengusaha yang bersangkutan harus melaporkan secara tertulis beserta alasannya kepada Kepala Pelabuhan setempat dengan tembusan kepada pemberi persetujuan pengoperasian kapal.

Pengusaha angkutan sungai dan danau dapat mengembangkan usaha dan/atau membuka cabang / perwakilan di trayek yang akan dilayani dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut menunjuk penanggung jawab cabang / perwakilan yang mewakili pengusaha dan melaporkan kepada Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota sesuai domisili cabang/ yang mewakili pengusaha yang bersangkutan.

Persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau dapat dicabut, bilamana perusahaan :

1. tidak mengoperasikan kapal pada trayek yang telah ditetapkan dalam persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan tanpa alasan yang jelas;
2. tidak memenuhi kewajiban yang telah ditentukan dalam persetujuan pengoperasian kapal.

Pengusaha angkutan sungai dan danau yang melanggar ketentuan, dikenakan sanksi berupa peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan. Apabila peringatan tidak diindahkan, dikenakan sanksi pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau untuk jangka waktu 1 (satu) bulan. Jika pembekuan persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, persetujuan pengoperasian kapal angkutan sungai dan danau dicabut oleh pejabat yang mengeluarkan persetujuan pengoperasian kapal.

Izin usaha dan persetujuan pengoperasian kapal dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan, dalam hal pengusaha yang bersangkutan :

1. tidak memenuhi kewajiban kepemilikan kapal
2. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara
3. memperoleh izin usaha dengan cara tidak sah
4. melakukan tindakan yang mengakibatkan terancamnya keselamatan jiwa manusia dan lingkungan hidup
5. atas permintaan sendiri;

Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya. Tanggung jawab dilakukan terhadap:

1. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
2. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut
3. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
4. kerugian pihak ketiga.

Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Batas tanggung jawab untuk pengangkutan barang ditetapkan berdasarkan

kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Batas tanggung jawab keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Batas tanggung jawab atas kerugian pihak ketiga ditetapkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian, bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

## **E. Penutup**

### **1. Kesimpulan**

- a. Perlindungan keselamatan penumpang yang menjadi kewenangan perusahaan pengangkutan laut tidak berjalan dengan efisien walaupun Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah menyebutkan dengan jelas bahwa penumpang berhak mendapat perlindungan untuk keselamatannya, sekaligus memperlihatkan jaminan keselamatan dan keamanan penumpang masih sangat lemah yang tentu saja memerlukan perhatian serius semua pihak agar tidak merugikan kepentingan penumpang yang menggunakan transportasi laut.
- b. Penegakan hukum menentukan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Perusahaan juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian pengangkutan yang telah disepakati. Tanggung jawab dimaksud bisa timbul sebagai akibat pengoperasian kapal yang menyebabkan kematian atau luka penumpang; musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan, atau kerugian pihak ketiga, Perusahaan bisa lepas dari tanggung jawab jika berhasil membuktikan kerugian itu bukan akibat kesalahan perusahaan angkutan.

### **2. Saran**

- a. Dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan pelayaran secara optimal masyarakat memiliki kesempatan yang sama dan seluas-luasnya untuk berperan serta dalam kegiatan pelayaran.
- b. Diperlukan revisi undang-undang Pelayaran untuk keselamatan penumpang dan penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang pelayaran.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut Dan Udara, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994

Buzan Barry, Pola baru Keamanan Global di Abad 21, Urusan luar negeri, 67,3, 1991

Collins Alan, Contemporary Security Studies. Oxford University Press. New York, 2010

Christo Yosafat, Tinjauan Yuridis Dampak Penerapan Asas Cabotage Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Terhadap Jasa Perhubungan laut, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok, 2010

Deddy Ardiansyah, Proses Pelaksanaan Pembinaan, Pengawasan dan Pengamanan Wilayah ISPS Code di Kantor Pelabuhan Kelas 1 Batam, Batam, 2020

Ishsanudin, Kupas Tuntas Bisnis-bisnis yang Menggiurkan, Al-Ihsan Media Utama, Jakarta, 2006

Rachman Mustafa, Sistem Hukum Administrasi Negara Indonesia Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001

S.F. Marbun dan Moh. Mahfud. MD, Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara, Liberty, Yogyakarta, 2000

Tjakranegara Soegiejatna, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineka, Bandung, 1994

### Jurnal

Anantyo, Sedy. "*Pengangkutan Melalui Laut*". Jurnal *Diponegoro Law Review Universitas Diponegoro*, volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 Semarang. 2012.

Budi Hartono Susilo, "*Mengamati Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai Dan Danau*", Jurnal.unej. 9 Oktober 2019.

Didik Suhariyanto, Politik Hukum Pembentukan Peraturan Perundangundangan Dengan Pancasila Sebagai Rechtside, Jurnal Setara, Jurnal, Setara, Vol 1, No 1 Jakarta, 2018

Ismail, Fakhris Lutfianto Hapsoro, “Penegasan Penentuan Jeda Waktu bagi Mantan Terpidana dalam Pencalonan Kepala Daerah - Kajian Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 132/PHP.BUP-XIX/2021’, *Jurnal Yudisial*, Vol 15 No.1, April 2022

Johny Malisan, “Keselamatan Transportasi Laut Pelayaran Rakyat”, [digilib.unhas.ac.id](http://digilib.unhas.ac.id), Makassar, Universitas Hasanuddin, diakses pada 11 Februari 2019

Muhammad Ihsan, “Keselamatan Transportasi Laut, Kajian Hukum Internasional Terkait Keselamatan”, [www.academia.edu](http://www.academia.edu), Universitas Internasional Batam, diakses pada 9 Februari 2019.

Pusjianmar, Konsep Negara Maritime Dan Ketahanan Nasional, Jurnal USU, Februari 2019

Setiono. *Rule of Law (Supremasi Hukum)*. Tesis Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret: Surakarta, 2004.

Sendy Anantyo, “Pengangkutan Melalui Laut”, *Diponogoro Law Review* volume 1 Nomor 4, Universitas Diponogoro, Semarang, 2012

Utomo, Utomo, Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal. Jurnal, Universitas Pertahanan Maret 2019

### **Internat**

Agnes Usindi T. Soekotjo. *Aspek-Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Laut dalam Pengangkutan Penumpang di Indonesia (Studi Kasus PT. Pelayaran Nasional)* Indonesia, <http://www.digilib.ui.ac.id/opac/themes/libri2/detail.jsp?id=79966>, Diakses pada 20 Februari 2019.

Ebta Setiawan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, <http://kbbi.web.id/angkut>, di Akses Pada Tanggal 9 Februari 2019.

### **Perundang-Undangan**

Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang No 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran  
Undang-Undang No 30 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan

Peraturan Pemerintah No 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan  
Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1996 Tentang Manajemen Keselamatan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

