



ASPEK HUKUM KAPAL PATROLI TERKAIT PENGAWASAN KESELAMATAN PELAYARAN

LEGAL ASPECTS OF RELATED PATROL BOATS SHIPPING SAFETY CONTROL

Readi Adana Matanari

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

Email : Matanarireadi@gmail.com

Atin Meriati Isnaini

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

Email : amerintiisnaini@gmail.com

Abdul Gani Makhrup

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

Email : agrariasore@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan kegiatan Kapal Patroli dalam melakukan pengawasan keselamatan pelayaran di laut dalam wilayah kerja Kantor KSOP Kelas III Lembar menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Dan mengetahui peran Kapal Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Lembar terhadap kecelakaan kapal di laut dan kapal yang diduga melakukan pelanggaran di laut. Metode penelitian yang di gunakan yaitu penelitian hukum normatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan kegiatan Kapal Patroli dalam melakukan pengawasan keselamatan pelayaran di laut dalam wilayah kerja Kantor KSOP Kelas III Lembar menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah melaksanakan patroli di kolam bandar untuk melakukan pengawasan keluar masuk kapal di Pelabuhan Lembar, Meneliti dokumen pelaut / sertifikat kapal yang diterima dari nakhoda Kapal dan melakukan pengawasan kegiatan-kegiatan kapal yang tidak mengakibatkan bahaya kecelakaan kapal di laut. Kemudian Peran Kapal Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Lembar terhadap kecelakaan kapal dilaut dan kapal yang melakukan pelanggaran dilaut adalah melakukan evakuasi terhadap awak kapal, nakhoda dan penumpang kapal dengan berkordinasi dengan instansi terkait seperti Basarnas, kapal AL dan kapal POLAIRUD. Kemudian menerima Berita Acara Laporan Kejadian Kecelakaan Kapal dari Nakhoda dan melakukan Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) Selanjutnya melaporkan BAPP kepada Menteri Perhubungan dalam hal ini Mahkamah Pelayaran yang memeriksa dan dapat memberikan rekomendasi sanksi administratif, dan apabila ditemukan adanya tindak pidana maka proses hukumnya dilakukan oleh kepolisian.

Kata Kunci : Kapal Patroli; Kecelakaan Laut; Keselamatan Pelayaran

Abstract

This research aims to determine the implementation of Patrol Vessel activities in supervising shipping safety at sea within the working area of the Class III KSOP Office according to Law Number 17 of 2008 concerning Shipping and to determine the role of Patrol Vessels in the Class III Harbormaster and Port Authority (KSOP) Office. Sheet against ship accidents at sea and ships suspected of committing violations at sea. The research method used is normative legal research. The results of this research indicate that the implementation of Patrol Vessel activities in supervising shipping safety at sea within the working area of the KSOP Class III Selamat office according to

Law Number 17 of 2008 concerning Shipping is carrying out patrols at the port of dealers to monitor the entry and exit of ships at the Selamat Harbor. Examining seafarer documents/ship certificates received from ship captains and supervising ship activities that do not result in the danger of ship accidents at sea. Then, the role of patrol boats at the Class III Harbormaster and Port Authority Office (KSOP) regarding ship accidents at sea and ships that commit violations at sea is to evacuate the crew, captain and ship passengers by coordinating with related agencies such as Basarnas, Navy ships and POLAIRUD ships. . Then receive the Minutes of the Ship Accident Report from the Captain and carry out a Preliminary Inspection (BAPP). Next, report the BAPP to the Minister of Transportation, in this case the Shipping Court, which will examine it and can provide recommendations for administrative sanctions, and if a criminal act is found, the legal process will be carried out by the police.

Keywords: Patrol Ship; Maritime Accident; Shipping Safety

A. PENDAHULUAN

Pelabuhan Lembar merupakan salah satu pintu gerbang pergerakan ekonomi di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Untuk menghubungkan antara daerah yang satu dengan daerah yang lainnya, antara satu pulau dengan pulau yang lain maka kebutuhan transportasi kapal laut berperan dalam memperlancar distribusi barang dan jasa serta meningkatkan mobilitas penduduk dan juga meningkatkan akses wilayah yang masih belum terjangkau.

Menurut pasal 310 KUHD kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu. Menurut Wartini Soegeng dalam register kapal, kapal-kapal didaftarkan dalam tiga kategori, yaitu¹ :

- a. Sebagai kapal laut (dengan kode L);
- b. Sebagai kapal nelayan laut (dengan kode N);
- c. Sebagai kapal pedalaman (dengan kode P).

Pentingnya sarana transportasi laut tersebut, maka diperlukan Hukum atau Undang-Undang yang mengatur demi terciptanya keselamatan dan keamanan dalam pelayaran tersebut yaitu diatur dalam Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Menteri Perhubungan menunjuk Syahbandar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Lembar sebagai Pejabat Pemerintah di Pelabuhan, yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan pengawasan ketentuan perundang-undangan tentang pelayaran guna menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 207 ayat 1 yang berbunyi “ Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di Pelabuhan”. Dalam hal ini Kantor KSOP Kelas III Lembar menunjuk Kapal Patroli untuk melaksanakan kegiatan pengawasan keselamatan pelayaran dan penegakan hukum di laut.

1. Bagaimanakah pelaksanaan kegiatan Kapal Patroli dalam melakukan pengawasan keselamatan pelayaran di laut dalam wilayah kerja Kantor KSOP Kelas III Lembar menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran?

¹ Wartini Soegeng, 1988, Pendaftaran Kapal Indonesia, PT. ERESKO, Bandung, hal 8

2. Bagaimanakah peran Kapal Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Lembar terhadap kecelakaan kapal di laut dan kapal yang diduga melakukan pelanggaran di laut?

Menurut Djohari Santosa, pembagian jenis kapal berdasarkan spesialisasi pengangkutan barang-barang sebagai berikut :²

- a. *General Cargo Carrier* adalah kapal yang dibangun untuk tujuan mengangkut muatan umum (*general carrier*), yaitu muatan yang terdiri dari bermacam-macam barang yang dibungkus dalam peti atau keranjang dan barang-barang tersebut dikapalkan oleh banyak pengirim (*shipper*) untuk ditujukan kepada banyak penerima (*consignee*) di pelabuhan tujuan.
- b. *Bulk Cargo Carrier* adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah yang dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus.
- c. *Tanker* ini sebenarnya dapat digolongkan juga sebagai Bulk Cargo Carrier, namun oleh karena kapal pengangkut muatan cair ini khusus atau tersendiri, maka kapal tanker ini dianggap merupakan jenis tersendiri.
- d. *Special Designed Ship* yaitu kapal yang dibangun khusus bagi pengangkutan barang tertentu, seperti daging hewan, LNG, dan log.
- e. *Container Ship* (kapal kontainer/kapal petikemas) adalah kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*) yang sudah dimasukkan ke dalam Kontainer / peti kemas.

Syahbandar mempunyai tugas dan wewenang tercantum pada pasal 208 dan asal 209 di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Menurut Indroharto mendefinisikan wewenang adalah kemampuan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan yang menimbulkan akibat hukum. Menurut SF. Marbun³. Wewenang adalah kemampuan untuk melakukan suatu tindakan hukum *public* (Yuridis), juga sebagai kemampuan bertindak yang diberikan undang-undang untuk melakukan hubungan hukum.

Menurut Prajudi Atmosudirjo⁴ Wewenang adalah kekuasaan untuk melakukan suatu tindakan hukum mandat.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Lembar adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III (Lampiran III Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 36 Tahun 2012), yang mempunyai susunan organisasi :

- a. Subbagian Tata Usaha.
- b. Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal.
- c. Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli.
- d. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan.
- e. Kelompok Jabatan Fungsional.

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan KM.17 Tahun 2004 tentang struktur organisasi dan tata kerja Kantor Administrator Pelabuhan, sebagaimana telah diubah dengan

2 Djohari Santosa, 2004, Pokok-Pokok Hukum Perkapalan, UII Press, Yogyakarta, hal 11

3 SF. Marbun, 1985, Peradilan Administrasi Negara dan Upaya Administrasi di Indonesia, Liberty, Jogjakarta, hal. 154.

4 Prakudi Atmosudirjo, 1998, Hukum Administrasi Negara, Bhakti Indonesia, Jakarta, hal. 79.

Peraturan Menteri Perhubungan PM.36 Tahun 2012 tanggal 1 juni 2012, Tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dengan susunan Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Lembar terdiri dari:

1. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar.
2. Kepala Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Lembar. dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Sub Bagian Tata Usaha menyelenggarakan fungsi, pengelolaan urusan keuangan sistem pelaporan akuntansi instansi serta pengelolaan penerimaan Negara bukan pajak, pelaksana urusan kepegawaian, pembinaan dan pengembangan jabatan fungsional, surat menyurat, kearsipan, kerumah tanggaan dan urusan umum dan pelaksana pertimbangan dan bantuan hukum serta hubungan masyarakat. Kapal asing, penjaminkelancaran arus barang, keamanan dan ketertiban dipelabuhan, pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar / masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan alat kegiatan bongkar muat serta tenaka kerja bongkar muat, penyusunan rencana induk pelabuhan, rencana program pembangunan dan pemeliharaan sarana prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh badan usaha pelabuhan serta penyusunan desain konstruksi fasilitas pokok pelabuhan dan penunjang kepelabuhanan.
4. Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli melaksanakan penilikan pemenuhan persyaratan pengawakan kapal, penyiapan bahan penerbitan dokumen kepelautan, perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta perlindungan awak kapal, pelaksana pengawasan tertib Bandar, pergerakan kapal, pemanduan, penundaan kapal di perairan pelabuhan dan tertib berlayar, lalu lintas kapal keluar masuk alur, kapal asing (PSC), dan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan penerbitan surat persetujuan berlayar, penjagaan dan pengamanan penertiban embarkasi debarkasi penumpang di pelabuhan, pengawasan bongkar muat barang khusus, barang berbahaya, pengisian bahan bakar serta limbah berbahaya dan beracun B3, pembangunan fasilitas pelabuhan serta pengerukan dan reklamasi, patrol di perairan Bandar, pengawasan serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan.
5. Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal melaksanakan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek dan surat tanda kebangsaan kapal, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar serta melaksanakan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan perombakan dan docking kapal, pemeriksaan nautis teknis dan radio, elektronik kapal perhitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, sertifikat manajemen keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tanki tanki serta perlindungan dan ganti rugi pencemaran.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada Pasal 1 ayat (38) menyebutkan bahwa “Kapal Negara adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan

perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya”. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar mempunyai 4 (empat) Kapal Negara Patroli untuk melakukan tugas dan fungsi tersebut sebagai berikut :

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal;
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
3. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun, pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemenduan dan penundaan kapal, serta penerbitan surat persetujuan berlayar;
4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemedaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksana perlindungan lingkungan maritime dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;

HMN Purwosutjipto mengemukakan bahwa⁵: “Nakhoda adalah pemimpin kapal, akibatnya semua orang yang ada di kapal harus tunduk kepadanya”. Sebelum tanggal 1 April 1938 (S.1934 – 214 jo S. 1938 – 1 dan 2). Kedudukan Nakhoda adalah sekutu pengusaha kapal. Seluruh administrasi perjalanan dan muatan diserahkan sepenuhnya kepada Nakhoda⁶.

Tanggung jawab adalah dalam arti umum bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperkirakan dan sebagainya)⁷ Tanggung jawab seorang Nakhoda tidak terlepas dari kewenangan yang dimilikinya di atas kapal. Kewenangan seorang Nakhoda itu dapat dilihat dalam perjanjian khusus yang diadakan untuk itu, seperti misalnya perjanjian pembatasan kewenangan antara Nakhoda dengan pengusaha kapal yang dibuat menurut Undang-Undang Awak kapal⁸ adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.

Buku siji⁹ adalah suatu buku yang berisikan daftar nama dan jabatan anak kapal, yaitu mereka yang melakukan tugas “Dinas anak kapal” yang harus disahkan oleh pejabat yang berwenang (Syahbandar) Pasal 375 KUHD.

5 H.M.N. Purwosutjipto, 2002, *Hukum Maritim*, Bhakti Samudra, Surabaya, (Selanjutnya Disebut H.M.N. Purwotjipto II) hal 20.

6 H.M.N. Purwosutjipto, 1989, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 5 : *Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta (Selanjutnya Disebut H.M.N. Sutjipto I) hal. 120.

7 Dzulkifli Umar, 2012, *Kamus Hukum*, Cetakan I, Graha media Press, Surabaya hal. 114

8 Jordan Erton, 2002, *Hukum Maritim*, Bhakti Samudra, Surabaya, hal 25

9 *op.cit*, hal 17

Menurut Subekti, :Suatu perjanjian adalah “suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal”. Dari peristiwa tersebut, timbullah suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan. Dalam bentuknya, perjanjian berupa suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis¹⁰.

Perjanjian kerja menurut Lalu Husni adalah suatu perjanjian, dimana pihak satu (buruh) mengikatkan diri untuk bekerja dengan menerima upah pada pihak lain (majikan) yang mengikat dirinya untuk mempekerjakan buruh itu dengan membayar upah¹¹.

Menurut Iman Soepomo, menyatakan bahwa hakekat dari hukum ketenagakerjaan adalah perlindungan bagi pihak yang lemah, dalam hal ini pekerja.¹² Secara ringkas isi Perjanjian Kerja Laut hanya mengatur hal-hal pokok, sehingga memungkinkan terjadinya kesalahpahaman baik tentang pelaksanaan kerja, batas-batas hak maupun tanggungjawab para pihak.

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan dalam pasal 1 dijelaskan bahwa Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pengertian mengenai angkutan laut adalah setiap kegiatan angkutandengan menggunakan angkutan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut. Dalam hal ini angkutan laut terdiri dari angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, angkutan laut perintis dan pelayaran rakyat. Menurut Dzulkifli Umar menyatakan bahwa¹³ “Pengusaha Perkapalan adalah orang yang memiliki perusahaan atau usaha kapal guna pelayaran di laut”.

B. METODE

Untuk mengkaji pokok permasalahan dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode penelitian hukum normatif. Menurut Imam Gunawan metode penelitian hukum normatif¹⁴ adalah penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder saja. Obyek penelitian hukum normatif bertujuan untuk menemukan dan merumuskan argumentasi hukum melalui analisis terhadap pokok permasalahan. Penelitian hukum normatif digunakan untuk mengkaji kaidah-kaidah dan asas-asas hukum.

Sehubungan dengan hal itu maka penyusunan skripsi ini menggunakan dua jenis pendekatan antara lain sebagai berikut:

- a. Pendekatan perundang-undangan, dimana penulis meneliti pengertian pengertian dasar dari sistem hukum yang terdapat di dalam peraturan perundang-undangan yang akan di

10 Subekti, 1987, *Hukum perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, hal 1

11 Lalu Husni, 2003, *Pengantar Hukum ketenaga kerjaan Indonesia*, Grafindo Persada, Mataram, hal 40

12 Imam Soepomo, 1987, *Pengantar Hukum Perburuhan*, Cet VIII, Djembatan, Jakarta, hal. 6

13 Dzulkifli Umar, 2012, *Kamus Hukum*, Cetakan I, Grahamedia Press, Surabaya, hal 329

14 Imam Gunawan, 2013, *Metode Penelitian Kualitatif: Teori & Praktik*, Bumi Aksara, Jakarta, hal 28

teliti. Dalam hal ini Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur semua kegiatan transportasi laut.

- b. Pendekatan kasus, yaitu untuk mengetahui keadaan atau kondisi yang ada dari data yang diperoleh dan disusun secara sistematis, selanjutnya di analisis sesuai dengan kebutuhan pembahasan. Kegiatan pengolahan dan analisis data penelitian ini dilakukan dengan menggunakan analisis kualitatif yaitu menganalisis secara lengkap dan komprehensif keseluruhan data sekunder yang diperoleh sehingga dapat menjawab permasalahan-permasalahan dalam skripsi ini¹⁵.

C. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. Pelaksanaan kegiatan Kapal Patroli dalam melakukan pengawasan keselamatan pelayaran di laut dalam wilayah kerja Kantor KSOP Kelas III Lembar menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Lembar merupakan unit kerja organisasi kepelabuhanan yang bernaung di bawah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar dipimpin oleh seorang Kepala Kantor.

Pelaksanaan tugas pokok Syahbandar dalam penjagaan di laut dan pantai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Lembar menggunakan Kapal Patroli Kelas III (KNP. 345), Kapal Patroli Kelas V (KNP. 529, dan Kapal V.17) serta menggunakan Kapal Patroli Jenis Rubber Boat (RB /Kapal Cepat). Kapal patroli akan mendapat Surat Perintah Berlayar dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar yaitu untuk melaksanakan tugas dalam melakukan penjagaan laut dan pantai. Setiap Kapal Patroli milik Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kelas III Lembar dalam penjagaan di laut dan pantai, wajib melakukan patroli di wilayah DLKr (Daerah Lingkungan Kerja) dan DLKp (Daerah Lingkungan Kepelabuhanan) demi menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran.

Berikut ini penulis sampaikan kegiatan Kapal Patroli dalam melakukan pengawasan keselamatan pelayaran di laut menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai berikut :

1. Sewaktu Kapal datang
 - a. Menunjuk tempat sandar / labuh kapal sesuai titik koordinat yang telah ditentukan oleh Syahbandar.
 - b. Memberikan warta kapal (memorandum) untuk diisi dan ditandatangani oleh Nakhoda Kapal.
 - c. Meneliti dokumen pelaut / surat-surat kapal yang diterima dari Nakhoda Kapal.
2. Sewaktu Kapal berada di Perairan Bandar
 - a. Kapal menunggu selesainya bongkar muat barang, embarkasi dan debarkasi penumpang yang ada di Dermaga Pelabuhan Lembar.

15 Ronny Hanitijo Soemitro, 1982, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hal 93

- b. Apabila kapal akan berpindah tempat, harus seizin Syahbandar Lembar. Perusahaan Pelayaran wajib mengajukan permohonan ke Syahbandar Lembar yaitu Permohonan Surat Ijin Olah Gerak Kapal (SPOG) menuju *anchore* area untuk berlabuh.
 - c. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran, contoh: melakukan pengelasan tanpa izin dari Syahbandar Lembar.
 - d. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran dan kelestarian lingkungan.
 - e. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menyebabkan pendangkalan terhadap alur pelayaran.
 - f. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban umum serta terganggunya tertib hukum di Perairan Bandar.
3. Sewaktu Kapal akan berlayar

Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Syahbandar. Sebelum diterbitkan SPB perlu diselesaikan lebih dahulu hal-hal sebagai berikut:

- a. Semua kewajiban-kewajiban Perusahaan / Nakhoda terhadap Bea cukai, Kesehatan, Imigrasi sudah diselesaikan, atau pembayaran PUP Biaya Labuh dan PUP Biaya Rambu di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Lembar harus dibayarkan secara online.
 - b. Nakhoda memberikan Surat pernyataan Nakhoda bahwa kapalnya siap untuk berlayar (*Sailing Declaration*) kepada Syahbandar.
 - c. Kapal Patroli harus meneliti : Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku? Apakah Nakhoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan. Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat.
- 2. Peran Kapal Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Lembar terhadap kecelakaan kapal di laut dan kapal yang diduga melakukan pelanggaran di laut.**

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 245 menyebutkan bahwa “Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa :

- a. Kapal tenggelam;
- b. Kapal terbakar;
- c. Kapal tubrukan; dan
- d. Kapal kandas.

Kasus kecelakaan laut harus menjadi perhatian seluruh pihak, bukan hanya pemilik kapal, melainkan juga pemerintah, instansi terkait dan masyarakat dalam hal ini Nakhoda dan Awak Kapal. Jenis kecelakaan pada transportasi laut diantaranya adalah kapal bocor, hanyut, kandas, kerusakan konstruksi, kerusakan mesin, meledak, menabrak dermaga, menabrak tiang jembatan, miring, orang jatuh ke laut, tenggelam, terbakar, terbalik dan tabrakan. Berbagai faktor penyebab utama terjadinya kecelakaan transportasi laut diantaranya adalah :

1. *Human Error* (kesalahan manusia)

Human Error/ kesalahan manusia disebabkan oleh faktor SDM (awak kapal) yang kurang memiliki pengetahuan (*knowledge*), pemahaman (*understanding*), kecakapan (*proficiency*) serta keterampilan (*skill*) yang diperlukan untuk mengantisipasi resiko kecelakaan.

2. Faktor Alam

Faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang sering dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang yang tinggi, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas, ini semua yang dipengaruhi oleh musim.

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : KL.101/1/1/DJPL.14 Tentang Buku Saku Tata Cara Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelayaran Ditjen Hubla tentang Penanganan Tindak Pidana Pelayaran yang dilakukan oleh Kapal Patroli adalah menemukan dan mengidentifikasi sasaran yang diduga melakukan tindak pidana pelayaran serta menentukan jenis tindak pidana pelayaran yang diduga dilakukan oleh sasaran. Kemudian dilanjutkan dengan Prosedur Penghentian dan Pemeriksaan Kapal adalah dengan pendeteksian, pengenalan dan penilaian sasaran yang berisi tentang data-data kapal yang diduga melakukan tindak pidana pelayaran. Kapal Patroli berwenang untuk menghentikan kapal berdasarkan data / informasi yang ada.

Setelah kapal dihentikan maka Kapal Patroli melaksanakan tindakan pemeriksaan. Apabila tidak terdapat bukti yang cukup atau petunjuk yang kuat tentang adanya tindak pidana pelayaran maka Kapal diijinkan melanjutkan pelayaran, dengan catatan dalam buku jurnal pelayaran telah diadakan pemeriksaan dengan menyebutkan posisi dan waktu disertai meminta surat pernyataan tertulis dari Nakhoda bahwa tidak terjadi kekerasan, kerusakan dan kehilangan selama pemeriksaan. Apabila terdapat bukti yang cukup atau petunjuk yang kuat tentang telah terjadinya tindak pidana pelayaran, maka Perwira pemeriksa memberitahukan kepada Nakhoda bahwa telah terjadi tindak pidana pelayaran dan untuk itu kapal akan dibawa ke pangkalan / pelabuhan yang telah ditentukan (Kantor KSOP Kelas III Lembar). Kemudian meminta kepada Nakhoda kapal untuk memberikan tanda tangan pada posisi, gambar situasi pengejaran dan penghentian. Dan Komandan Kapal Patroli mengeluarkan surat perintah untuk membawa kapal dan crew kapal ke pangkalan/ pelabuhan yang telah ditentukan (Kantor KSOP Kelas III Lembar).

Setelah dikeluarkan surat perintah untuk membawa kapal dan crew kapal ke pangkalan/ pelabuhan lembar, maka ada beberapa alternatif untuk membawa kapal sebagai berikut :

- a. Di *ad hoc* yaitu dengan cara Nakhoda dan ABK supaya membawa sendiri kapalnya ke pangkalan/pelabuhan sesuai yang diperintahkan. Surat-surat/dokumen kapal dan benda-benda yang mudah dipindahkan, diamankan di Kapal Patroli. Perintah *ad hoc* hanya diberlakukan terhadap kapal berbendera Indonesia, yang diyakini tidak akan melarikan diri;
- b. Di kawal yaitu dengan cara Nakhoda dan ABK supaya membawa sendiri kapalnya ke pangkalan/ pelabuhan sesuai yang diperintahkan. Surat- surat/dokumen kapal dan benda-benda yang

mudah dipindahkan, diamankan di Kapal Patroli. Kemudian Kapal Patroli dapat mengawal pada jarak yang aman dan menempatkan sebagian petugas Kapal Patroli untuk mengawal di atas kapal tersebut;

- c. Digandeng, ditunda / ditarik yaitu apabila kapal tersebut mengalami kerusakan. Dengan cara sebagian ABK dapat dipindahkan ke Kapal Patroli dan menempatkan petugas di atas kapal yang dikawal. Apabila kapal tersebut mengalami kerusakan berat dan kemungkinan terbesar akan tenggelam serta upaya penyelamatan kapal tidak memungkinkan, maka Nakhoda dan ABK dipindahkan ke Kapal Patroli sebagai upaya pertolongan.

Setibanya di Pelabuhan Lembar, pada kesempatan pertama Komandan Kapal Patroli menyerahkan kapal termasuk Nakhoda, ABK, muatan, serta dokumen kapal kepada Kepala Kantor KSOP Kelas III Lembar atau Kasie Keselamatan Berlayar, Penjagaan, dan Patroli, dengan dilengkapi berkas perkara awal yang terdiri dari :

1. Laporan kejadian.
2. Gambar situasi pengejaran.
3. Pernyataan tentang posisi kapal.
4. Surat perintah dan berita acara pemeriksaan kapal.
5. Pernyataan hasil pemeriksaan kapal.
6. Pernyataan hasil pemeriksaan surat-surat kapal.
7. Pernyataan keadaan muatan kapal.
8. Pernyataan tidak tersedianya buku jurnal kapal (kalau tidak ada).
9. Surat Perintah dan berita acara membawa kapal dan ABK.
10. Berita Acara Pemeriksaan (BAP) saksi dari Kapal Patroli (minimal 2 orang).
11. Berita acara pengambilan sumpah/janji saksi dari Kapal Patroli (minimal 2 orang).
12. Dokumentasi.
13. Berita acara serah terima kapal dan perlengkapannya, Nakhoda dan ABK, dokumen kapal serta berkas awal Kapal Patroli kepada PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) di Kantor KSOP Kelas III Lembar.
14. Dan dokumen lainnya.

D. KESIMPULAN

Pelaksanaan kegiatan Kapal Patroli dalam melakukan pengawasan keselamatan pelayaran di laut menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah Kapal Negara Patroli akan mendapat Surat Perintah Berlayar dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Lembar untuk melaksanakan tugas dalam melakukan penjagaan laut dan pantai serta pengawasan keselamatan pelayaran yang ada di wilayah Daerah Lingkungan Kerja Perairan dan Pelabuhan (DLKR-DLKP). Adapun tugas - tugas yang harus dilaksanakan sebagai berikut:

- a. Patroli kolam Bandar, alur pelayaran, Pantai Tanjung Geresak, Pantai Cemara, Pantai Tanjung Bunutan dan sekitarnya.

- b. Pengawasan terhadap kapal – kapal dan perahu – perahu yang keluar masuk alur Pelabuhan Lembar.
- c. Pengawasan terhadap kapal - kapal yang sedang berlabuh dan sedang melakukan kegiatan perawatan (pengelasan, penyelaman baling-baling).
- d. Kontrol Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).
- e. Mengirimkan posisi kapal dan keadaan bahan bakar kapal.
- f. Membuat Laporan Patroli Kapal dan pemakaian BBM setiap bulannya.

Peran dan tanggung jawab Kapal Patroli di Kantor KSOP Kelas III Lembar terhadap kecelakaan kapal dan diduga melakukan pelanggaran di laut yaitu menerima pelaporan kecelakaan Kapal dari setiap orang / Nakhoda dan melakukan koordinasi dengan Pihak Instansi terkait (Kapal BASARNAS, Kapal AL, Kapal POLAIRUD) untuk evakuasi terhadap Nakhoda, Awak Kapal dan Penumpang Kapal. Kemudian menerima Berita Acara Laporan Kejadian Kecelakaan Kapal dari Nakhoda dan melakukan Pemeriksaan Pendahuluan.

(BAPP) terhadap Nakhoda / Perwira lainnya yang mengetahui kejadian
kecelakaan kapal tersebut. Selanjutnya melaporkan BAPP (Berita Acara

Pemeriksaan Pendahuluan) kepada Menteri Perhubungan, dalam hal ini Mahkamah Pelayaran yang bertugas menerima BAPP (Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan) kemudian melaksanakan pemeriksaan lanjutan, dan Mahkamah Pelayaran hanya bisa memberikan rekomendasi sanksi administratif akibat dari kejadian kecelakaan kapal tersebut. Apabila ditemukan tindak pidana pelayaran maka PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) yang bertugas sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Selanjutnya Penyidik POLRI yang bertugas apabila ditemukan adanya dugaan tindak pidana umum terhadap kecelakaan kapal tersebut (Orang yang melakukan sabotase kapal / pengancaman terhadap Nakhoda yang mengakibatkan kecelakaan kapal).

DAFTAR PUSTAKAA.

a. Buku

- Atmosudirjo, Prajudi, 1998, *Hukum Administrasi Negara*, Bhakti Indonesia, Jakarta.
- Erton, Jordan, 2002, *Hukum Maritim*, Bhakti Samudra, Surabaya.
- Gunawan, Imam, 2013, *Metode Penelitian Kualitatif: Teori & Praktik*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Husni, Lalu, 2003, *Pengantar Hukum ketenagakerjaan Indonesia*, Grafindo Persada, Mataram.
- Inosentius, Samsul, 2004, *Perlindungan Konsumen Kemungkinan Penerapan Tanggungjawab Mutlak*, UI Fakultas Hukum Pascasarjana, Jakarta.
- Komalawati, Veronica, 1988, *Hukum Perdata*, Cet. Ke VIII, Intermasa, Jakarta.
- Marbun, SF, 1985, *Peradilan Administrasi Negara dan Upaya Administrasi di Indonesia*, Liberty, Jogjakarta.

- Mertokusumo, R. Sudikno, 1990, *Perkembangan Hukum Perjanjian*, Asosiasi Pelajar Hukum Perdata/Dagang, Jakarta.
- Nafri, 2012, *Kecelakaan Kapal Menjadi Tanggung Jawab Siapa?*, Dharma Jala Prajatama, Jakarta.
- Purwosutjipto, H.M.N, 1989, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 5, *Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta.
- _____, 2002, *Hukum Maritim*, Bhakti Samudra, Surabaya.
- Saebani, Beni Ahmad, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Cetakan 1, CV. Pustaka Setia, Bandung.
- Santosa, Djohari, 2004, *Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*, UII Press, Yogyakarta.
- Setiawan R., 1987, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, Bandung.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 1982, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Soepomo, Imam, 1987, *Pengantar Hukum Perburuhan*, Cet VIII, Djembatan, Jakarta.
- Soegeng, Wartini, 1988, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, PT. ERESKO, Bandung. Subekti, 1987, *Hukum perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta.
- Sunggono, Bambang, 1998, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta. Umar, Dzulkifli, 2012, *Kamus Hukum*, Cetakan I, Grahamedia Press, Surabaya.

b. Majalah/Jurnal

- Dirjen Hubla, 2013, *Sertifikasi Kapal*, Dirkapel, Jakarta.
- Dirjen Hubla, 2013, *Sertifikasi Pelaut*, Perhubungan Laut, Jakarta.

c. Perundang-Undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- KUHD Buku Kedua Tentang Hak dan kewajiban yang timbul dari pelayaran.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
- Peraturan Menteri Republik Indonesia Perhubungan Nomor : KM. 01 Tahun 2010 tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar (*port clearence*).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 71 Tahun 2021 tentang Perubahan Ketiga atas PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 33 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan dan pengusaha angkutan laut.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: KL. 101/1/1/DJPL.14 tentang Buku Saku Tata Cara Penegakan Hukum Pidana Pelayaran Ditjen Hubla.