

**ANALISIS PELAKSANAAN PERATURAN MENTERI NOMOR 20 TAHUN 2015
TENTANG STANDAR KESELAMATAN PELAYARAN
(Studi di Pelabuhan Raas Desa Brakas Kecamatan Raas Kabupaten Sumenep)**

Nabil Mohammad Fathoni¹, H. M. Taufik², Faisol³

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

Jalan Mayjen Haryono Nomor 193 Kota Malang, 65144

E-mail: nabilmf1810@gmail.com

ABSTRACT

This research is motivated by the number of ships that sail at the port of Raas without paying attention to shipping safety standards in accordance with Ministerial Regulation No. 20 of 2015 concerning shipping safety standards, with the aim of researching the implementation of shipping safety standards at the port of Raas and knowing the responsibility of the carrier in the event of an unsafe condition for the passenger and / or sender. The method used by the author in this study is a juridical empirical approach with a sociological juridical approach. The conclusion of this research is that the implementation of shipping safety standards at the Raas port is still very worrying because there are several ship safety equipment that have not been fulfilled, this is due to limited human resources, misuse of shipping types, the price of safety equipment that is too expensive, and weak supervision of porters. The carrier liability can be in the form of personal responsibility and full compensation to the passenger and / or sender.

Keywords: *Shipping Safety Standards, Transporters, Passengers, Shippers*

ABSTRAK

Penelitian ini dilatar belakangi atas banyak kapal – kapal yang melakukan pelayaran di pelabuhan Raas tanpa memperhatikan standar keselamatan pelayaran yang sesuai dengan Peraturan Menteri No. 20 tahun 2015 tentang standar keselamatan pelayaran, dengan tujuan penelitian mengetahui pelaksanaan, kendala standar keselamatan pelayaran di pelabuhan Raas serta mengetahui tanggung jawab pengangkut apabila terjadi keadaan tidak selamat pada penumpang dan/atau pengirim. Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini merupakan yuridis empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Kesimpulan dari penelitian ini adalah pelaksanaan standar keselamatan pelayaran di pelabuhan raas masih sangat memperhatikan karena ada beberapa alat keselamatan kapal yang belum terpenuhi, hal ini di sebabkan oleh keterbatasan SDM, Penyalahgunaan jenis pelayaran, harga alat keselamatan yang terlalu mahal, dan lemahnya pengawasan syahbandar. Pertanggungjawaban pengangkut bisa berupa *personal responsibility* dan ganti kerugian penuh terhadap penumpang dan/atau pengirim.

Kata kunci: Standar Keselamatan Pelayaran, Pengangkut, Penumpang, Pengirim

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

² Dosen Pembimbing 1 Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

³ Dosen Pembimbing 2 Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan (*archipelago islands*) terbesar di dunia, yang memiliki sekitar 16.671 buah pulau yang tersebar dari Sabang sampai Merauke, wilayah Indonesia didominasi oleh lautan hingga membuat wilayahnya terpisah antara satu dengan lainnya. Masyarakat Indonesia membutuhkan pengangkutan untuk menjangkau daerah – daerah yang terpisah oleh lautan. Pengangkutan laut merupakan pengangkutan paling efektif, hal ini dilihat dari daerah geografis Indonesia yang sebagian besar wilayahnya adalah lautan, tidak hanya itu biaya dalam pengoprasian pengangkutan laut terbilang cukup terjangkau, hingga bisa dinikmati oleh semua kalangan masyarakat. Dalam pengangkutan laut alat angkut yang digunakan berupa kapal laut yang dalam pengorasiannya seharusnya sudah memenuhi kelayak lautan khususnya pada standar keselamatan kapal. Persyaratan keselamatan kapal meliputi; material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan penolong dan alat radio, dan elektronika kapal.⁴

Pada kebiasaanya pengangkutan laut diselenggarakan oleh pihak yang disebut pengangkut, Pengangkut adalah pihak yang telah diberikan izin usaha oleh pemerintah untuk melakukan kegiatan pengangkutan dengan menggunakan kapal laut yang sudah mendapatkan izin oprasi. Pengangkut bertanggungjawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.⁵

Banyak daerah di Indonesia hanya memiliki transportasi laut sebagai transportasi utama sebagai sarana penyebrangan dari satu pulau ke pulau lainnya, salah satunya diantaranya terletak di Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep, masyarakat disana sangat bergantung kepada kapal laut. Kapal laut di daerah tersebut tidak hanya digunakan sebagai alat penyebrangan oleh masyarakat namun juga digunakan sebagai pemasok bahan makanan, dalam prakteknya kapal yang multi fungsi disini masih banyak memiliki masalah dalam kelayaklautan kapal khususnya pada standar keselamatan kapal seperti kurangnya elektronika kapal, radio dan alat penolong. Tidak jarang di tempat penelitian Kapal melakukan pelayaran tanpa adanya surat izin berlayar yang diterbitkan oleh syahbandar seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri No. 20 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran, tidak hanya itu bahkan dalam moment – moment tertentu seperti pada saat menjelang hari raya Idul Fitri dan Idul Adha, Kapal kerap kali mengalami kelebihan muatan diakibatkan dari lonjakan penumpang yang hendak pulang kampung. Hal ini sangat memperhatikan, dimana seharusnya pengangkut di

⁴ Angka 96 Peraturan Menteri Nomor 20 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran.

⁵ Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga IV*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2013, hlm. 60.

tuntut untuk memperhatikan keselamatan dan kewanan penumpang dan/atau barang yang akan diangkutnya seperti yang telah mana diatur dalam peraturan perundang – undangan.

Di pelabuhan Raas ada dua bentuk pengangkut yang menyelenggarakan kegiatan pengangkutan, pengangkut yang pertama berbentuk badan hukum PT. DHARMA DWIPA UTAMA yang berperan sebagai pengangkut dan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang muatan, dan kedua berbentuk badan usaha orang – perorangan yang berperan sebagai pengangkut namun pada proses kegiatan pengangkutan tanggungjawab pengangkut apabila terjadi keadaan tidak selamat terhadap penumpang dan/atau barang dibebankan sepenuhnya kepada ABK (anak buah kapal) pengangkut hanya bertanggung jawab atas kerusakan pada kapal yang diakibatkan oleh kegiatan pengangkutan.

Dari uraian latar belakang sebagaimana disebutkan diatas, penulis merasa perlu untuk mengkaji dan meneliti permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan Setandar Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep berdasarkan Standara Keselamatan Pelayaran?
2. Apa kendala – kendala yang dihadapi pada pelaksanaan Standar Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas Kabupaten sumenep?
3. Bagaimana Pertanggungjawaban Pengangkut terhadap penumpang dan/ atau pengirim dalam hal terjadi keadaan tidak selamat yang disebabkan tidak dipenuhinya Standar Keselamatan Pelayaran?

Tujuan penelitian ini, untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan standar keselamatan pelayaran yang terjadi di pelabuhan Raas, serta mengetahui kendala apa yang dihadapi oleh pihak penyelenggara pengangkutan hingga beberapa standar keselamatan pelayaran tidak dipenuhi, dan mengetahui bagaimana seharusnya pertanggungjawaban pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim apabila terjadi keadaan tidak selamat.

Jenis penelitian dalam penulisan ini merupakan jenis penelitian yuridis empiris yang menggunakan fakta – fakta empiris yang diambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang didapat dari wawancara maupun prilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan langsung dengan pendekatan penelitan yang digunakan penulis yaitu yuridis sosilogis, yaitu mengkaji tentang ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataan di masyarakat.⁶

PEMBAHASAN

⁶ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, 2007, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm. 280.

A. Pelaksanaan Standar Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep

Standar Keselamatan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.⁷ Dalam pengangkutan laut menggunakan alat angkut kapal yang memenuhi persyaratan kelaiklautan seperti yang ditentukan oleh Peraturan Menteri No. 20 tahun 2015 tentang standar keselamatan pelayaran nomor 69 “setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi; Keselamatan kapal, Pengawakan kapal, Manajemen keselamatan pengoprasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, Pemuatan; dan Status hukum kapal⁸

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Dalam hukum pengangkutan laut mengenai biaya angkutan Penumpang, biaya angkutan harus dibayarkan terlebih dahulu sebelum pengangkutan dilaksanakan hal ini disebutkan dalam KUHD Pasal 533i.

Tabel 3.

Jenis Standar Keselamatan Kapal di Pelabuhan Raas

No	Jenis Standar Keselamatan Kapal	Terlaksana	Tidak Terlaksana
1	Material	✓	
2	Konstruksi		✓
3	Bangunan	✓	
4	Permesinan dan perlistrikan	✓	
5	Stabilitas	✓	
6	Alat penolong		✓
7	Radio		✓

⁷ Pasal 1 angka 32 Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 dan Pasal 1 Peraturan Menteri No. 20 Tahun 2015

⁸ Peraturan Menteri No. 20 tahun 2015 tentang standar keselamatan pelayaran nomor 69, dasar hukum Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang perkapalan

8	Elektronik Kapal a. Navigasi b. Meteorologi	✓	✓
---	---	---	---

Sumber: Hasil observasi dan wawancara Penulis

1. Biaya

Sebagaimana dijelaskan dalam bunyi Pasal 533i KUHD “biaya angkutan harus dibayar terlebih dulu” Dari hasil wawancara penulis dengan Ibu Harun Nisya’ selaku salah satu pengangkut di pelabuhan Raas menyatakan bahwa: di pelabuhan Raas sarana dan prasarana yang dimiliki pelabuhan masih sangat minim, tidak adanya loket pembelian tiket/karcis untuk penumpang, memaksa penumpang dan pengangkut melakukan transaksi diatas kapal, transaksi ini dilakukan ketika kapal akan sampai ketempat tujuan (pada saat akan sampai di pelabuhan raas ataupun di pelabuhan jangkar).⁹

Hal ini tentunya menimbulkan resiko apabila terjadi kecelakaan pada kapal, ketika proses kegiatan pengangkutan berlangsung, karena tidak adanya pencatatan yang dilakukan oleh pihak pelabuhan dan pengangkut atas biodata penumpang dan/atau jenis barang yang berada diatas kapal ketika pengangkutan akan dilaksanakan.

2. Kelayaklautan Kapal

Kapal yang diberikan izin untuk melakukan pengangkutan laut seharusnya sudah memenuhi kelayaklautan dan memenuhi standar keselamatan pelayaran khususnya pada standar keselamatan kapal sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang – undangan, namun perlengkapan standar keselamatan kapal yang dimiliki oleh kapal – kapal di pelabuhan Raas begitu minim, berikut standar keselamatan kapal yang tidak terpenuhi di pelabuhan Raas

a. Kontruksi

Kapal – kapal angkutan di tempat penelitian diusahakan oleh orang perseorang / pengusaha kapal, jika dilihat dari bentuk fisik kapal / bentuk struktur kontruksi kapal, kapal – kapal di pelabuhan Raas dapat dikatakan sebagai kapal angkutan barang dan tidak layak dikatakan sebagai angkutan penumpang, berikut beberapa kapal yang berada di tempat penelitian:

Kapal – Kapal di pelabuhan Raas

⁹ Wawancara dengan salah satu Pengangkut di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep, Rabu 25 November 2020.



Sumber : Hasil Observasi di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep

Dapat dilihat dari hasil gambar observasi penulis menunjukkan bahwasanya kapal – kapal yang berada di pelabuhan Raas tidak memenuhi kereteria sebagai kapal penumpang, karena tidak adanya ruangan khusus penumpang. Hal ini pun dibenarkan oleh Bapak Sony selaku staf syahbandar di pelabuhan Raas yang menyatakan bahwa kapal – kapal angkutan di pelabuhan Raas ini diusahakan sebagai angkutan penumpang dan/atau barang, guna memenuhi kebutuhan sandang, pangan, papan dan aktifitas perjalanan antar pulau masyarakat setempat, meski dalam prakteknya memang kapal – kapal di pelabuhan Raas masih kurang *safety*.¹⁰

b. Radio

Alat komunikasi radio sangat penting dalam suatu kegiatan pelayaran, alat komunikasi radio berfungsi untuk alat komunikasi kapal dengan pelabuhan guna mengetahui posisi kapal, komunikasi kapal dengan kapal yang berada di dekatnya guna menghindari tabrakan, serta memanggil tim penyelamat apabila terjadi keadaan tidak selamat kepada kapal.

Dari hasil observasi yang dilakukan penulis di pelabuhan Raas, penulis tidak menemukan adanya alat komunikasi radio yang berada di dalam kapal dan hal ini dibenarkan oleh Bapak Jakfar salah satu ABK (anak buah kapal) di pelabuhan Raas bahwasanya, kapal – kapal di pelabuhan Raas memang tidak memiliki alat radio, mereka hanya mengandalkan lampu – lampu yang berada di kapal lain untuk menghindari tabrakan.¹¹

hal ini sangat memperhatikan mengingat jadwal keberangkatan kapal – kapal di pelabuhan Raas dari pelabuhan Jangkar Situbondo menuju pelabuhan Raas pada saat malam hari, tentunya hal ini akan semakin memperbesar resiko kecelakaan kapal, karena kapal – kapal

¹⁰ Wawancara dengan staf Syahbandar pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep, Jummat 27 November 2020.

¹¹ Hasil observasi dan wawancara penulis dengan salah satu ABK di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep, Sabtu 28 November 2020.

di pelabuhan Raas tidak memiliki alat komunikasi radio dan melanggar Permen No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran No. 122.

c. Meteorologi

Kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan Peralatan meteorologi yang memenuhi Persyaratan, kapal wajib menyampaikan informasi cuaca sesuai dengan ketentuan peraturan perundang – undangan¹²

Dari hasil wawancara dengan Bapak Sukarwi selaku Nahkoda kapal di pelabuhan Raas menyatakan bawhasanya: kapal – kapal di pelabuhan Raas tidak memiliki peralatan meteorologi yang berfungsi untuk mendeteksi cuaca pada saat kegiatan pelayaran berlangsung, para nahkoda kapal hanya mengandalkan pengalamannya untuk mendeteksi cuaca yang akan terjadi pada saat proses pelayaran.¹³

d. Alat Penolong

Peraturan Menteri No. 20 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan pelayaran No. 122 alat penolong, dasar hukum Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, Pasal 70 ayat (1) “kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya harus memiliki alat penolong, (3) “alat penolong sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari : Alat penolong perorangan, Sekoci penolong, Rakit penolong, Rakit penolong tegar, Alat apung dan Alat peluncur.

Dari hasil observasi yang dilakukan oleh penulis di pelabuhan Raas, penulis tidak menemukan satupun alat penolong yang berada diatas kapal, bahkan tak jarang penumpang sendiri yang menyediakan alat penolong yang berupa pelampung untuk menjaga keselamatan dirinya apabila terjadi keadaan tidak selamat kepadal kapal.¹⁴

Semua hal ini dapat dibuktikan dengan tidak adanya dokumen yang menunjukkan bahwa kapal – kapal tersebut tidak mendapatkan sertifikat keselamatan penumpang yang di terbitkan oleh Menteri Perhubungan. Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian oleh badan kalsifikasi yang ditunjuk oleh Menteri perhubungan sertifikat keselamatan yang dimaksudkan terdiri dari: Sertifikat keselamatan penumpang, Sertifikat keselamatan kapal barang, Sertifikat kelaikan dan pengawasan kapal penangkap ikan.¹⁵

¹² Peraturan Menteri No. 20 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan pelayaran No. 104 dasar hukum Undang – Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 132.

¹³ Wawancara penulis bersama salah satu Nahkoda kapal di pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep, Sabtu 28 November 2020

¹⁴ Hasil observasi penulis di pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep, Kamis 26 November 2020

¹⁵ Abdulkadir Muhammad. Op, cit, hal. 14

Kapal – kapal di tempat penelitian hanya memiliki surat laut yang menunjukkan bahwa kapal tersebut adalah kapal Indonesia dan surat ukur kapal, berikut contoh salah satu dokument kapal yang berada di tempat penelitian;

Dokumen Kapal (surat laut) dan Dokumen Kapal (Surat Ukur)

The image shows two official Indonesian maritime documents. The left document is a 'PAS BESAR' (Large Pass) for a vessel named 'PAS BESAR' with registration number 95 No. 1406/74. It includes details about the vessel's name, type, dimensions, and engine. The right document is a 'SURAT UKUR' (Measurement Certificate) for a vessel named 'PAS BESAR' with registration number 95 No. 1406/74. It includes details about the vessel's name, type, dimensions, and engine.

Sumber: Dokumen Pengangkut di pelabuhan Raas

B. Kendala – kendala yang dihadapi pada pelaksanaan Standar Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep.

Dari hasil penelitian penulis mengenai pelaksanaan standar keselamatan Pelayaran di pelabuhan Raas Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan, ada beberapa kendala – kendala yang pengaruhi hal tersebut sebagai berikut:

1. Keterbatasan SDM (sumber daya manusia)

Keterbatasan SDM (sumber daya manusia) yang dimaksudkan dalam hal ini berkaitan dengan Standar Keselamatan kapal alat komunikasi radio, alat komunikasi radio harus di oprasikan oleh seorang yang mempunyai kemampuan dan memiliki sertifikat untuk mengoprasikan alat tersebut.

Menurut Ibu Harun Nisya' selaku salah satu pengangkut di pelabuhan Raas menyatakan bahwasanya: apabila alat komunikasi radio di sediakan di kapal – kapal pelabuhan Raas, kegunaannya tidak akan berjalan efektif, karena tidak ada orang yang memiliki sertifikat dan mampu menggunakan alat komunikasi radio, bahkan ironisnya alat tersebut akan menjadi pajangan saja diatas kapal dan tidak akan berjalan dengan sebagaimana mestinya.¹⁶

2. Penyalahgunaan Jenis Pelayaran

¹⁶ Wawancara dengan salah satu Pengangkut di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep, Sabtu 28 November 2020.

Jenis Pelayaran angkutan laut yang berada di pelabuhan Raas merupakan jenis angkutan pelayaran rakyat, kapal pelayaran rakyat dibuat dari material kayu dan dibuat dengan cara yang sederhana/tradisional, pada kreterianya angkutan pelayaran rakyat diberikan beberapa keringanan khususnya pada pemenuhan standar keselamatan kapal, hal ini demi menunjang kebutuhan masyarakat pedalaman.¹⁷ Hal ini disebutkan dalam Pasal 51 Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 tentang perkapalan

Dari hasil wawancara dengan Ibu Harun Nisya' selaku salah satu pengangkut di pelabuhan raas menyatakan bahwa; kapal – kapal yang beroperasi di pelabuhan Raas sudah cukup dengan pemenuhan standar keselamatan kapal yang ada sampai saat ini, untuk keselamatan kapal lainya sudah ada keringaan yang diberikan oleh pemerintah.¹⁸

Dari keringanan yang diberikan oleh Menteri pada angkutan pelayaran rakyat inilah yang menyebabkan standar keselamatan pelayaran tidak dipenuhi oleh pengangkut pada kapal – kapal yang beroperasi di pelabuhan Raas.

3. Harga Alat Keselamatan Kapal

Berkaitan dengan hal ini yang dimaksud dengan harga alat keselamatan kapal merupakan alat keselamatan kapal yang berupa alat penolong, harga alat penolong sendiri begitu mahal. Dari hasil wawancara dengan Ibu Harun Nisya' selaku salah satu pengangkut di pelabuhan Raas menyatakan bahwasanya; salah satu alasan pengangkut di pelabuhan Raas enggan memenuhi alat penolong pada kapal, karena harga alat penolong yang begitu mahal, satu alat penolong bisa mencapai angka puluhan juta rupiah.¹⁹

Hal ini sangat memperhatikan mengingat kapal – kapal di pelabuhan Raas adalah kapal yang terbuat dari material kayu dan di buat dengan cara yang sederhana / tradisional. Pengangkut di pelabuhan Raas melanggar Peraturan Menteri No. 20 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan pelayaran No. 122 alat penolong,

4. Pengawasan

Syahbandar adalah 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.²⁰

¹⁷ Sjafril Karana, *Armada Pelayaran Rakyat Sebagai Sarana Transportasi Angkutan Antara Pulau Dalam Era Pasar Bebas*, Vol 8, No 1, 2003.

¹⁸ Wawancara dengan salah satu Pengangkut di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep, Sabtu 28 November 2020.

¹⁹ Wawancara dengan salah satu Pengangkut di Pelabuhan Raas, Desa Brakas, Kecamatan Raas, Kabupaten Sumenep, Sabtu 28 November 2020.

²⁰ Pasal 1 angka 56 Undang – Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Hal ini berbanding terbalik dengan apa yang terjadi di Pelabuhan Raas. Syahbandar yang ditugaskan oleh Menteri di pelabuhan Raas, semenjak penelitian dilakukan tidak pernah bertugas melaksanakan fungsi pengawasan dan penegakan hukum dalam kemandirian dan keselamatan pelayaran yang seharusnya menjadi kewajibannya, hal ini dibenarkan oleh Bapak Mandala selaku salah satu masyarakat pengguna jasa pengangkutan kapal di pelabuhan Raas menyatakan bahwasanya; syahbandar di pelabuhan Raas sudah sejak lama tidak berada di pelabuhan Raas bahkan jauh sebelum penelitian dilaksanakan oleh penulis.

KANTOR SYAHBANDAR



Sumber : Hasil foto observasi

C. Pertanggungjawaban Pengangkut terhadap Penumpang dan Pengirim apabila terjadi keadaan tidak selamat yang diakibatkan tidak terpenuhinya Standar Keselamatan Pelayaran.

Di dalam hukum positif Indonesia mengenal 2 (dua) bentuk pertanggungjawaban, yaitu pertanggungjawaban dalam hukum Pidana dan pertanggungjawaban dalam hukum Perdata, hal ini dapat diperinci sebagai berikut;

1. Pertanggungjawaban Pidana

Dalam hukum pidana sendiri, pertanggungjawaban pidana bersifat perseorangan atau personal sehingga pertanggungjawaban pidana tidak dapat dialihkan kepada orang lain melainkan langsung dibebankan kepada seseorang pelaku tindak pidana *personal responsibility*, Dalam pasal 34 Rancangan KUHP Baru (1991/1992).

Namun dalam perkembangannya yang semula unsur kesalahan dalam suatu tindak pidana hanya melekat pada orang yang melakukan perbuatan tindak pidana, seseorang tidak dapat dinyatakan bersalah jika orang itu tidak terlibat langsung dalam suatu tindak pidana, hal ini tidak berlaku lagi, seseorang dapat dipidana meskipun tidak secara langsung melakukan perbuatan atau tindak pidana. Dalam hal ini berkaitan tentang teori *Vicarious liability* pembaharuan hukum pidana terkait teori ini dirumuskan dalam RUU KUHP, Pasal 38 ayat (2)

“dalam hal ini ditentukan oleh undang – undang, setiap orang dapat dipertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukan orang lain”²¹

Moeljatno memberikan pendapatnya mengenai syarat – syarat pertanggungjawaban pidana sebagai berikut: Seseorang telah melakukan tindak perbuatan pidana, Dilihat kemampuan bertanggungjawab oleh seseorang yang telah melakukan perbuatan pidana, Adanya bentuk kesalahan, baik berupa kesengajaan atau kelalaian dalam perbuatan pidana, Tidak ada alasan pembenar atau lasan pemaaf yang menghapuskan pertanggungjawaban terhadap pelaku tindak pidana.²²

Dari teori mengenai pertanggungjawaban pidana diatas dapat disimpulkan bahwa bentuk pertanggungjawaban pengangkut terhadap perbuatan pidana standar keselamatan pelayaran dalam hal keselamatan kapal yang tidak dipenuhi di pelabuhan Raas merupakan pertanggungjawaban *personal responsibility* yang merupakan pembebanan tanggung jawab yang dibebankan langsung kepada pelaku tindak pidana bentuk pertanggungjawaban pengangkut lahir dikarenakan pengangkut bertindak atas nama pribadi untuk melakukan usaha pengangkutan yang dalam pengoprasiannya di wakikan oleh ABK (anak buah kapal), pengangkut dapat dituntut dengan Pasal 303 Undang – Undang No. 17 tahun 2008 tentang Standar Keselamatan Pelayaran dengan pidana berupa denda maksimal 1,5M dan penjara 10 tahun.

2. Pertanggungjawaban Perdata

Pertanggungjawaban Perdata lahir karena ada sifat melawan hukum dan wanprestasi, dalam Pasal 1365 KUHPerdata, yang disebut perbuatan melawan hukum adalah seseorang dengan kesalahannya melawan hukum dan menimbulkan kerugian bagi orang lain mewajibkan orang tersebut mengganti kerugian tersebut. Sedangkan tanggung jawab berdasarkan wanprestasi lahir karena ada perjanjian yang menimbulkan hak dan kewajiban.

Pertanggungjawaban pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim di pelabuhan Raas didasari pada Pasal 1365 KUHPerdata dan Pasal 1366 KUHPerdata yang mewajibkan adanya unsur melawan hukum (kesalaham) dalam suatu perbuatan dan inipun sesuai dengan Prinsip pertanggung jawaban dalam hukum pengangkutan yaitu pertanggung jawaban atas kesalahan (*faul liability*), Kesalahan pengangkut dapat dibuktikan dengan adanya perbuatan pengangkut dalam pengoprasian kapal yang tidak layak laut khususnya dalam pemenuhan standar keselamatan kapal yang mengakibatkan keadaan tidak selamat terhadap penumpang

²¹ Faisol, *Pertanggungjawaban Pidana Pengurus Korporasi Terkait Tindak Pidana Perdagangan Orang*, Vol 2, No 2, Juni 2019, hlm 163 – 178.

²² Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 1993, Cetakan ke-6, hlm.153.

dan/atau barang pengirim, dan dalam hal ini pengangkut dapat dituntut ganti rugi penuh oleh pihak yang dirugikan (penumpang dan/atau pengirim).

Hal mengenai denda ganti kerugian penuh terhadap penumpang dan/atau barang pengirim disebutkan dalam BAB VA Pengangkutan Barang Pasal 476 KUHD yang berbunyi “ dengan menyimpang dari ketentuan pasal – pasal 472 – 475, maka dapat dituntut ganti rugi penuh, bila kerusakan itu, disebabkan oleh kesengajaan atau kesalahan besar pengangkut sendiri”. Dan BAB VB Pengangkutan Orang Pasal 527 yang berbunyi dengan menyimpang dari ketentuan Pasal 525 dan 526, dapat dituntut ganti rugi sepenuhnya, bila cedera itu disebabkan oleh kesengajaan dan kesalahan pengangkut.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Pelaksanaan standar keselamatan pelayaran di pelabuhan Raas masih sangat memperhatikan hal ini dibuktikan dengan tidak adanya sarana dan prasana yang memadai (loket pembelian karcis/tiket) hingga membuat pengangkut dan penumpang melakukan transaksi diatas kapal pada saat kapal akan sampai ketempat tujuan (pelabuhan Raas/Jangkar), tidak hanya itu kapal – kapal di pelabuhan Raas tidak dilengkapi dengan kontruksi kapal yang cocok sebagai kapal penumpang, alat komunikasi radio, meteorologi, dan alat penolong.
2. Berbagai macam kendala yang dihadapi pengangkut dalam pemenuhan standar keselamatan pelayaran di pelabuhan raas, yang pertama karena keterbatasan SDM dalam mengoprasikan alat komunikasi radio, yang kedua penyalahgunaan jenis pelayaran jenis pelayaran yang berada di pulau Raas adalah pelayaran rakyat yang diberikan keringanan oleh menteri namun tetap memperhatikan keselamatan kapal, hal ini terkesan direhkan oleh pengangkut yang pada kenyatannya pengangkut tidak melengkapi alat keselamatan kapal, yang ketiga harga alat keselamatan yang begitu mahal hingga membuat pengangkut enggan memenuhi standar keselamatan kapal, yang ke empat pengawasan, pengawasan harusnya dilakukan oleh pihak syahbandar sejak penelitian dilakukan pihak syahbandar tidak pernah melakukan pengawasan terhadap kapal – kapal di pelabuhan Raas.
3. Pertanggungjawaban Pidana dapat dibebankan kepada pengangkut dengan bentuk tanggung jawab *personal resposibilty*, pengangkut bertanggung jawab atas namanya sendiri dalam tindak pidana yang dilakukannya. Pertanggungjawaban Perdata yang dibebankan kepada pengangkut berupa ganti rugi penuh karena pengangkut telah melakukan kesalahan atas tidak terpenuhinya standar keselamatan pelayaran, hal ini diatur dalam Pasal 527 KUHD dan Pasal 476 KUHD.

Saran

1. Kepada Pemerintah Daerah Kabupaten Sumenep Agar memperhatikan pelabuhan yang berada Diharapkan kepada Pemerintah Daerah Kabupaten Sumenep agar kiranya memperhatikan pelabuhan – pelabuhan yang berada di kepulauan, seperti pelabuhan di kepulauan Raas yang tidak memiliki sarana dan prasarana yang memadai. Agar disediakan tempat pembelian tiket/karcis, guna menunjang pendataan apabila terjadi keadaan tidak selamat pada saat berlangsungnya kegiatan pengangkutan laut. Mengenai kapal – kapal yang beroperasi di pelabuhan Raas pengangkut diharapkan untuk melakukan pemeriksaan secara berkala terhadap alat angkutnya demi mengurangi resiko terjadinya kecelakaan dalam pelayaran.
2. Sebaiknya para pengangkut di pelabuhan Raas melakukan pembinaan terhadap orang yang dipilih untuk mengoperasikan alat komunikasi radio di pelabuhan Raas, dan pengangkut diharapkan untuk selalu memperhatikan segi keselamatan pada saat kegiatan pengangkutan berlangsung khususnya pada pemenuhan keselamatan kapal seperti alat penolong dan alat komunikasi radio. Syahbandar di pelabuhan Raas sebaiknya melakukan pengawasan secara intensif kepada kapal – kapal yang melakukan kegiatan pengangkutan tanpa memenuhi standar keselamatan pelayaran, hingga dapat mengurangi resiko terjadinya terjadinya keadaan tidak selamat pada penumpang dan/atau barang yang diangkut oleh kapal.
3. Sebaiknya para pengangkut di pelabuhan Raas melakukan pembinaan terhadap orang yang dipilih untuk mengoperasikan alat komunikasi radio di pelabuhan Raas, dan pengangkut diharapkan untuk selalu memperhatikan segi keselamatan pada saat kegiatan pengangkutan berlangsung khususnya pada pemenuhan keselamatan kapal seperti alat penolong dan alat komunikasi radio. Syahbandar di pelabuhan Raas sebaiknya melakukan pengawasan secara intensif kepada kapal – kapal yang melakukan kegiatan pengangkutan tanpa memenuhi standar keselamatan pelayaran, hingga dapat mengurangi resiko terjadinya terjadinya keadaan tidak selamat pada penumpang dan/atau barang yang diangkut oleh kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan V. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Mukti. Fajar ND dan Yulianto Achmad, 2007, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar.
- Moeljatno, 1993, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, Cetakan ke-6.

Jurnal

Faisol, 2019, *Pertanggungjawaban Pidana Pengurus Korporasi Terkait Tindak Pidana Perdagangan Orang*, Vol 2, No 2, Juni 2019, hlm 163 – 178.

Sjafril Karana, *Armada Pelayaran Rakyat Sebagai Sarana Transportasi Angkutan Antara Pulau Dalam Era Pasar Bebas*, Vol 8, No 1.

Peraturan Perundang – undangan

Kitab Undang – Undang Hukum Pidana

Kitab Undang – Undang Hukum Perdata

Kitab Undang – Undang Hukum Dagang

Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2002 tentang Perkapalan

Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Menteri Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran