

## KAJIAN HUKUM KELAIKLAUTAN KAPAL MOTOR KAYU TRADISIONAL TRANSPORTASI RUM-BASTIONG

Abdul Rahim Taha<sup>1</sup>, Irham Rosyidi<sup>2</sup>, Nam Rumkel<sup>3</sup>  
<sup>1,2,3</sup> Program Studi Magister Ilmu Hukum, Pascasarjana Universitas Khairun, Ternate



DOI: <http://dx.doi.org/10.33603/hermeneutika.v3i2>  
Diterima: 5 Juni 2021; Direvisi: 10 Juli 2021; Dipublikasikan: Agustus 2021

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Kapal Motor Kayu Tradisional Pelayaran Rum – Bastiong telah memenuhi Kelaiklautan Kapal dari sisi hukum. Jenis penelitian yang digunakan yaitu penelitian hukum yuridis-normatif. Bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer yakni regulasi hukum dan bahan hukum sekunder yang terdiri dari buku-buku teks, dan jurnal-jurnal hukum. Pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen dan studi kepustakaan. Data yang terkumpul kemudian dianalisis secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kapal Motor Kayu tradisional Pelayaran Rum – Bastiong belum memenuhi kriteria Kelaiklautan Kapal, secara teknis kapal dibangun tidak mengikuti kaidah rancang bangun konvensi dan belum terklasifikasi oleh BKI, dibangun secara tradisional tanpa dokumen pedoman pembangunan dan pengawasan. Secara non teknis tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang serta status hukum kapal.

**Kata kunci:** kajian hukum, kelaiklautan kapal, motor kayu tradisional, rum-bastiong.

<sup>1</sup> Abdul Rahim Taha<sup>✉</sup>  
Email: [abdulrahimtaha@gmail.com](mailto:abdulrahimtaha@gmail.com)

<sup>2</sup> Irham Rosyidi<sup>✉</sup>  
Email: [irhamrosyidi@gmail.com](mailto:irhamrosyidi@gmail.com)

<sup>3</sup> Nam Rumkel<sup>✉</sup>  
Email: [namrumkel@gmail.com](mailto:namrumkel@gmail.com)

## I. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara dengan karakter wilayah geografis kepulauan tentu memiliki nilai ekonomi dalam kepentingan transportasi laut demi menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lain, kawasan yang memiliki pulau terbanyak dimana pulau-pulau tersebut terpisahkan oleh lautan yang mengelilingi Indonesia. Sebagai Negara dengan kepulauan terbesar di dunia Indonesia di kenal sebagai “negeri bahari”. Sejak dahulu pelaut Indonesia terkenal karena kemampuan untuk mengarungi lautan dengan menggunakan perahu layar.<sup>1</sup>

Kelautan merupakan suatu peristilahan yang berhubungan dengan segala kegiatan di laut yang meliputi masalah kedaulatan dan kewenangan suatu Negara, ekspolasi dan eksploitasi sumber daya alam, baik hayati maupun non-hayati yang berada di permukaan, dasar laut maupun ruang udara di atasnya serta perlindungan lingkungan laut. Dengan kata lain, kelautan mengatur hal-hal yang berhubungan dengan fungsi laut sebagai penyedia sumber daya alam terbesar. Sedangkan kemaritiman lebih mengacu pada pelayaran (*Navigation*), perdagangan (*seaborne trade*), urusan kepelabuhanan dan segala macam kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan jasa maritim. Dengan kata lain, kemaritiman mencakup hal-hal yang berkaitan dengan fungsi laut sebagai sarana transportasi guna terciptanya perdagangan lewat laut nasional terutama perdagangan internasional.<sup>2</sup>

Indonesia merupakan negara maritim yang mempunyai wilayah laut cukup luas, untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau-pulau lainnya dilakukanlah pelayaran. Pelayaran menjadi penting bagi bangsa Indonesia, dengan berlayar bangsa

ini mejadi saling terkait satu sama lain sehingga Indonesia kaya akan keanekaragamana budaya selain sumber daya alamnya. Ketentuan Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dapat dikenakan pada semua kegiatan angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia. Selain itu tidak hanya perlindungan kedalam tapi juga memberika perlindungan keluar bagi semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.<sup>3</sup>

Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/19/DJPL-16 tentang Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal, ini memberikan penjaminan bagi pelayaran di perairan Indonesia sehingga tujuan dari Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat dicapai, Meningkatkan ketahanan nasional merupakan salah satu butir dari tujuan dari pelayaran di Indoneisa yang dijabarkan dalam keselamatan dan keamanan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan dan keamanan dalam perairan dibagi dalam katagorikan kelaikan kapal sangat di utamakan dalam pelayaran untuk dapat berlayar sebuah kapal harus memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan dan harus di buktikan oleh sertifikat dan surat kapal yang dikeluarkan pemerintah.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indoensia Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal mengatur tata cara pendaftaran kapal baik milik swasta, pribadi maupun yang dikelola oleh BUMN dalam hal dapat mengverifikasi standar layak berlayar serta kapasitas angkutan dan kapal yang bisa dikategorikan angkutan barang,

<sup>1</sup> Mirja Fauzul Hamdi, Kewenangan Pemerintah Terhadap Keselamatan dan Keamanan Perairan Indonesia, *Jurnal Hukum Samudera Keadilan*, Volume 2, Nomor 1 Januari-Juni 2016, hlm. 2

<sup>2</sup> Andi Hendrawan, Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga, *Jurnal Saintara*, Volume 3 Nomor 2 Maret 2019, hlm. 3

<sup>3</sup> Mirja Fauzul Hamdi, *Op.Cit.*, hlm. 32

penumpang maupun angkutan alat-alat transportasi lainnya.<sup>4</sup>

Dasar peraturan dan aturan dalam pelayaran dalam rangka mengantisipasi kecelakaan laut yang kerap terjadi di pelayaran laut Indoensia. Proses pertanggungjawaban administrasi ganti rugi dan sebagainya menjadi kendala dalam terjadi kecelakaan laut disebabkan karena kesalahan dan kelalaian manusia dan/atau orang-orang pribadi maupun badan hukum yang melakukan aktivitas pelayaran.

Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyebutkan bahwa “*Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat dilakukan oleh orang perseorangan warga Negara Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia*”, dalam bunyi klausul pasal diatas difokuskan pada norma ‘*Kelaiklautan kapal*’ yang sering diabaikan oleh pelaku pelayaran sehingga seringkali terjadi kecelakaan laut tidak patuh pada regulasi yang ada.<sup>5</sup>

Hukum publik yang berlaku di Indonesia yang normanya mengatur hubungan antara negara dan alat kelengkapannya, negara dan Perorangan, dan antar negara, sementara sifat dari hukum memaksa yakni dalam keadaan bagaimana juga harus ditaati dan memaksa mutlak. Efisiensi dan efektifitas penegakan norma dan sifat dari aturan tentang Pelayaran maupun berkaitan dengan pengangkutan Laut di Indonesia masih belum maksimal sehingga dalam operasioal sering terjadi dalam proses pelaksanaan pelayaran dan pengangkutan laut.

Upaya dalam menentukan apakah penegakan supremasi hukum Pelayaran, hukum laut dan hukum maritim di Indonesia tidak cukup dengan melihat dari

banyaknya regulasi yang dibuat, lebih dari itu harus dilihat bagaimana penerapan terhadap asas-asas dari norma regulasi yang begitu banyak dilahirkan sehingga output dari keberadaan suatu regulasi bisa efektif dan efisien sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan Negara. Peraturan pokok akan pula dilahirkan peraturan pelaksana yang umumnya berdasarkan pada Undang-Undang RI Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang kemudian diubah dengan Undang-Undang RI Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, bahwa suatu peraturan pelaksana di buat untuk mengoperasi aturan pokok dan/atau aturan umum dengan memperhatikan asas *lex superior derogate lex inferiori* yang berarti bahwa peraturan yang lebih tinggi dapat mengesampingkan peraturan yang lebih rendah untuk mencegah terjadinya tumpang tindih (*overlapping*). Artinya jika dalam pelaksanaan pelaku usaha pengangkutan tidak patuh pada peraturan yang lebih tinggi kemudian menggunakan peraturan dibawahnya semisal peraturan daerah maka secara tidak langsung Peraturan daerah setempat batal demi hukum karena bertentangan dengan ketentuan yang ada, walaupun dalam aturan bahwa eksistensi dan/atau keberadaan suatu peraturan Perundang-undangan mengikuti kemauan dan kebutuhan dari masyarakat akan tetapi asas kemanfaatan dan perlindungan Hak asasi Manusia harus diutamakan.

Kapal Motor Tradisional menjadi alat transportasi lokal untuk melayani kepentingan pelayaran di daerah-daerah maupun sebagai alat angkutan laut lokal. Kegiatan pelayaran seperti ini wajib mempunyai izin kelaikan sehingga menjamin keselamatan dan rasa aman

Kapal Motor Kayu Tradisional sebagai angkutan transportasi yang mengangkut kendaraan roda dua (2) dan penumpang yang melayari rute Rum - Bastiong dan sebaliknya merupakan kapal

<sup>4</sup> Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 39 Tahun 2007 tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal

<sup>5</sup> Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

pelayaran rakyat yang digagas oleh kalangan masyarakat tradisional lewat hasil karya kapal motor dari masyarakat yang berprofesi sebagai perajin pembuatan perahu lokal daerah tersebut, dirancang bangun kapalnya tidak memiliki desain dan pengesahan gambar dari Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Rancangan umum suatu kapal sangat penting dalam menunjang kestabilan kapal seperti tata letak ruangan/pertinggian geladak pada kapal dan muatan kapal, Parameter hidrostatis untuk menggambarkan kondisi kapal di dalam air.

Hukum hadir dalam masyarakat adalah untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan kepentingan-kepentingan yang bisa bertubrukan satu sama lain. Pengkoordinasian kepentingan-kepentingan tersebut dilakukan dengan cara membatasi dan melindungi kepentingan-kepentingan tersebut.<sup>6</sup>

Jaminan keselamatan pelayaran, maka kapal dinyatakan laik laut jika berlayar, suatu kapal dinyatakan laik laut harus memenuhi ketentuan yang mengatur terhadap keselamatan kapal, antara lain tentang badan kapal, perlengkapan, Sertifikat keselamatan penumpang/barang, alat-alat penolong keselamatan serta persyaratan lain yang juga harus dipenuhi adalah menyangkut awak kapal tingkat Ijazahnya atau Sertifikat Ketrampilan dan pemenuhan jumlah awak kapal sesuai dengan ketentuan.

Kapal Motor Kayu Tradisional transportasi Rum dan Bastiong sebagai sarana angkutan laut dan tempat banyak orang mendambakan hidupnya. Setiap saat keselamatan jiwanya terancam, baik para pelaut maupun yang ikut berlayar, data diperoleh bahwa kecelakaan laut Kapal Kayu Tradisional Rum-Bastiong pernah mengalami kecelakaan laut dan memakan korban jiwa dan harta yang tidak sedikit.

Sesuai dengan data yang dapat diperoleh sebagai berikut:

1. Pada hari Kamis 02 Juli 2015 terjadi kecelakaan laut yaitu Speed Boat dari Bastiong menuju Rum dan kapal kayu PM. Fajar yang baru masuk ke pelabuhan Bastiong dari Rum, saling menabrak, dan 4 (empat) orang penumpang mengalami luka ringan, dan dirawat di RSUD. Chasan Bosori Ternate, peristiwa tersebut seorang penumpang yang tasnya jatuh ke laut berisi uang Rp.100.000.000 (seratus juta rupiah) dan cincin batu bacan seharga Rp.30.000.000 (tiga puluh juta rupiah) sehingga penumpang tersebut mengalami kerugian mencapai Rp.130.000.000 (seratus tiga puluh juta rupiah). Dan Speed Boat tersebut mengalami kerusakan ringan diperkirakan kerugian mencapai Rp.10.000.000 (sepuluh juta rupiah)
2. Pada hari jum'at 09 Desember 2016 terjadi kecelakaan laut yaitu Speed Boad Kaka 01 dari pelabuhan Rum ke Bastiong dan Kapal Kayu PM. Nuarafat dari Bastiong tujuan Rum saling menabrak akibat dari kejadian tersebut 3 (tiga) dirujuk ke RSUD. Chasan Bosori Ternate. Kejadian itu mengakibatkan Speed Boat Kaka 01 mengalami kerusakan/bocor dan PM. Nrarafat mengalami retak pada bagian buritan serta mengalami kerugian materil laka laut tersebut Rp.40.000.000 (empat puluh juta rupiah)
3. Pada hari sabtu 22 juni 2019 terjadi kecalakan laut yaitu Speed Boat Delta dari pelabuhan Bastiong tujuan pelabuhan Rum bertepatan dengan datangnya Kapal Kayu Tradisional PM. Nila dari pelabuhan Rum maka terjadi saling ketabrakan dan salah satu

<sup>6</sup> Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.

penumpang dari PM. Nila anak gadis berusia 10 (sepuluh) tahun mengalami putus lengannya mengakibat anak gadis tersebut mengalami cacat tetap. Diberikan santunan Asuransi korban kecelakaan cacat tetap Rp.50.000.000 (lima puluh juta rupiah) dan biaya perawatan untuk kecelakaan Laut sebesar Rp.20.000.000 (dua puluh juta rupiah)

Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum atau dengan kata lain perlindungan hukum adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun.<sup>7</sup> Penyebab terjadinya kecelakaan laut harus dilihat karakteristik untuk dapat menganalisa penyebab kecelakaan kapal. pada umumnya karakteristik yang biasa digambarkan adalah:

- 1) Kecelakaan adalah sebagai kejadian yang langka
- 2) Kecelakaan adalah sebagai suatu peristiwa yang tidak tahu kapan akan terjadi
- 3) Kecelakaan sebagai peristiwa-peristiwa multi faktor.

Penyebab-penyebab Kecelakaan Kapal Motor Kayu tradisional Rum-Bastiong dari berbagai faktor yaitu:

#### a. Faktor Manusia

- 1) Kecerobohan awak kapal didalam menjalankan Kapal
- 2) Kekurangmampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal.
- 3) Lalai dalam menjalankan tugas sebagai aparat dalam pengawasan
- 4) Secara sadar memuat muatan secara berlebihan dan penempatan barang tidak sesuai dengan keseimbangan kapal /lasing

#### b. Faktor Teknis

- 1) kurang cermatan didalam desain kapal
- 2) penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan pada bagian-bagian kapal yang mengalami kebocoran dan pemesinan mengalami aus.
- 3) pemuatan kendaraan roda 2 di klasifikasi sebagai Barang Berbahaya yang beresiko tinggi sesuai dengan *IMDG CODE* dan kategori kelas 3 (tiga) cairan yang mudah terbakar. Perlu penanganan khusus.
- 4) Alur masuk keluar pelabuhan bastiong sangat padat dengan kapal-kapal yang tambat di dermaga sehingga mempersempit olah gerak kapal.

#### c. Faktor Alam

- 1) Faktor cuaca buruk, badai,
- 2) Gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai,
- 3) Arus yang besar
- 4) Kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas.

Keselamatan pelayaran diantaranya meliputi sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan pelayaran. Perlindungan lingkungan maritim

<sup>7</sup> Salmond, Penyelenggaraan Keadilan Dalam Masyarakat yang Sedang Berubah, *Jurnal Masalah Hukum*, 1993.

diantaranya mencakup mengenai pencemaran perairan yang disebabkan oleh kecelakaan kapal.<sup>8</sup> Pada dasarnya keselamatan transportasi adalah hak setiap warga Negara sehingga pemerintah wajib mewujudkan dan melindungi penyelenggaraan transportasi yang aman, tertib, lancar dan terjangkau. penumpang yang di angkut wajib memperoleh jaminan keselamatan dan barang yang di bawah/diangkut diterima dipelabuhan tujuan dalam keadaan sebagaimana pada waktu di terima di pelabuhan keberangkatan.

Asas Kepastian Hukum adalah pelaku maupun konsumen mentaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen serta negara menjamin kepastian hukum.<sup>9</sup> Layanan transportasi dengan jaminan keselamatan akan memberikan rasa kepastian dan ketenangan bagi pelaku perjalanan atau bagi pemilik barang. Sehingga kegiatan sosial ekonomi masyarakat dapat terlindung. jika aspek keselamatan transportasi terjamin, dan hak masyarakat pengguna terlindung. tidak akan menimbulkan kontra produktif.

Fenomena sosial yang Penulis lihat bahwa jasa angkutan laut yang menghubungkan antara Rum dan Bastiong di Provinsi Maluku Utara terdapat sejumlah persoalan dalam hal kelaiklautan Kapal, syarat-syarat terhadap pengangkutan yang menggunakan Kapal Kayu Tradisional masih jauh dari norma Undang-undang tentang Pelayaran sehingga penting untuk dijadikan sebagai objek Penelitian hukum

Propinsi Maluku Utara pada umumnya khususnya perhubungan laut Kota Ternate dan Kota Tidore Kepulauan

<sup>8</sup> Dewan Kelautan Indonesia, *Penyusunan Kembali Rancangan (Redesign) Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Pelayaran*, Kementerian Kelautan Dan Perikanan Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia Tahun Anggaran 2012, hlm. 11

<sup>9</sup> Elsi, Advendi, *Hukum Dalam Ekonomi*, PT. Grasindo, Jakarta, 2007, hlm. 159

menjadi antitesa penelitian yang kami angkat dilihat dari fenomena sosial berubah menjadi fenomena hukum di pelayaran laut wilayah perairan Rum - Bastiong yang menurut hemat penulis perlu untuk dikaji secara normatif terhadap norma kelaiklautan Kapal karena terdapat ketidak taatan hukum dari aturan pokok dan aturan yang bersifat kebijakan tentang pelayaran dan pengangkutan laut. Berdasarkan pemaparan tersebut, maka permasalahan yang dikaji dalam tulisan ini adalah Apakah Kapal Motor Kayu Tradisional Pelayaran Rum – Bastiong telah memenuhi Kelaiklautan Kapal dari sisi hukum?

## II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan yaitu penelitian hukum yuridis-normatif.<sup>10</sup> Bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer yakni regulasi hukum dan bahan hukum sekunder yang terdiri dari buku-buku teks, dan jurnal-jurnal hukum. Pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen dan studi kepustakaan. Data yang terkumpul kemudian dianalisis secara kualitatif.

## III. HASIL PENELITIAN

### Kelaiklautan Kapal Motor Kayu Tradisional

#### Gambar Rancang Bangun

Pada awal Kapal Motor Kayu Tradisional Rum – Bastiong dirancang dan dibangun melalui hasil pembelajaran dari garis turunan masyarakat setempat. Kemampuan membangun kapal dengan menggunakan teknologi yang secara turun-temurun diterapkan tanpa menggunakan gambar. Kapal tradisional tersebut dibuat oleh tangan-tangan ahli tanpa menggunakan bantuan peralatan modern, dikerjakan pada galangan tradisional atau di tepi pantai dengan proses pembuatan tanpa menggunakan

<sup>10</sup> Kadarudin, *Penelitian di Bidang Ilmu Hukum (Sebuah Pemahaman Awal)*, Semarang: Formaci Press, 2021, hlm. 117

catatan. Pembangunan kapal kayu ini merupakan suatu keahlian dari para pembuatnya tanpa menggunakan petunjuk teknis gambar-gambar rancangan sebagaimana layaknya kapal modern, sehingga kapal tersebut memiliki karakteristik tersendiri serta bentuk dan modelnya sama.

Kapal Motor Kayu Tradisional Transportasi Rum - Bastiong beroperasi sejak tahun 1973, dengan jumlah armada 10-unit untuk mengangkut penumpang, barang kebutuhan pokok, pada tahun 1987 Kapal Motor Kayu Tradisional tersebut mulai mengangkut kendaraan roda dua. Pada tahun 1989 mengalami peningkatan dari 10-unit menjadi 12-unit kapal hingga saat ini, Sistem operasi armada tersebut menggunakan metode pembagian sief yakni perhari 6-unit kapal yang beroperasi kemudian hari berikutnya 6-unit lagi yang beroperasi, untuk mengangkut kebutuhan dasar, hasil-hasil pertanian dan perkebunan serta penumpang juga mengangkut kendaraan roda dua berjumlah 12 unit.<sup>11</sup>

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/2/8/DJPL-17 tentang Petunjuk Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang. Pasal 1 ayat (1) Kapal Tradisional adalah kapal yang dibangun secara tradisional atau tidak mengikuti kaidah rancang bangun. Pasal 5 ayat (1) Sebelum pelaksanaan pembangunan dan/atau perombakan Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang, pemilik kapal atau galangan harus membuat serta mengajukan usulan pengesahan gambar rancang bangun kapal kepada Direktur Jenderal. Ayat (4) Setelah gambar rancang bangun kapal diperiksa dan disahkan oleh Direktur Jenderal selanjutnya pemilik kapal atau galangan atau tukang pembuat kapal secara tradisional memberitahukan rencana pelaksanaan pembangunan dan/atau perombakan kapal kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan kapal pada UPT

setempat untuk mendapatkan pengawasan. Ayat (5) Segala resiko yang terjadi apabila kegiatan pembangunan dan/atau perombakan Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang yang dilaksanakan sebelum dilakukan pemeriksaan gambar rancang bangun kapal oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal dan disahkan oleh Direktur Jenderal menjadi tanggung jawab mutlak pemilik kapal.

Kapal Motor Kayu tradisional Pelayaran Rum – Bastiong di bangun tidak mengikuti kaidah rancang bangun Konvensi, di bangun secara tradisional oleh para perajin pembuat kapal masyarakat setempat, sehingga penyebab kestabilan kapal perlu mendapat perhatian serius. Keselamatan terhadap terbaliknya kapal berkaitan erat dengan stabilitas pada saat merancang kapal, di samping cara mengopersikan kapal dalam kondisi bergelombang, serta kemungkinan menghadapi situasi berbahaya yang dapat mengakibatkan kapal terbalik.

Kapal Motor Kayu Tradisional tersebut mengangkut muatan, kendaran roda dua dan penumpang dampak berpengaruh pada stabilitas dan keseimbangan dipengaruhi oleh susunan dan tata letak muatan dan kendaran roda dua di atas geladak/deck Hal tersebut dapat melemahkan konstruksi dan stabilitas kapal. Pada saat merancang sebuah kapal yang diutamakan adalah kriteria stabilitas karena menyangkut dengan keselamatan terhadap terbaliknya kapal. Kecelakaan Kapal Motor Kayu Tradisional di perairan Rum - Bastiong cenderung berulang mengulangi kejadian atau kesalahan yang lebih banyak pada persoalan kondisi cuaca dan kelebihan muatan terutama diatas geladak/deck disebabkan karena armada kapal dibuat tanpa standar keselamatan.

#### Konstruksi Kapal

Kapal Motor Kayu Tradisional Transportasi Rum – Bastiong sesuai dengan kondisi yang ada terbuat dari bahan material Kayu dengan penggerak

<sup>11</sup> Data dari UPP Soasio Tahun 2019

dari mesin, bahan-bahan material pembuatan konstruksi kapal tradisional tersebut cukup mudah diperoleh di wilayah Provinsi Maluku Utara dan pengerjaannya tidak memerlukan teknologi tinggi. Gambaran konstruksi kapal pada Kapal Motor Kayu Tradisional pelayaran Rum – Bastiong menunjukkan kapal cukup kuat untuk menahan tegangan yang dialami oleh kapal.

Jenis-jenis kayu yang digunakan dengan kegunaannya telah ditetapkan dalam peraturan kapal non konvensional. Biro Klasifikasi Indonesia juga menegaskan bahwa pemilihan jenis kayu untuk struktur kapal didasarkan pada sifat-sifatnya seperti keawetan, kekuatan masa jenis, dan kelembabannya. Karena kayu rentan terhadap kondisi cuaca maka perlu diperhatikan bagian-bagian kapal kapal yang terendam air, dan tidak terendam namun terkena panas matahari dan hujan. Oleh karena itu dibutuhkan kayu yang kuat tidak mudah pecah, tidak cacat dan tahan terhadap gangguan organisme laut. Metode pembangunan Kapal Tradisional masih menerapkan metode yang diwariskan secara turun temurun, sehingga pemilihan kayu didasarkan pada metode tersebut dan belum menggunakan standar atau perhitungan yang baku.

Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) telah menerbitkan peraturan tentang kapal kayu diantaranya Peraturan Konstruksi Kapal Kayu, akan tetapi tidak mengeluarkan sertifikat kelas untuk kapal tradisional. Kebanyakan kapal-kapal niaga dibangun sesuai dengan peraturan kelompok klasifikasi yang dibentuk oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) tujuannya adalah meyakinkan bahwa kapal yang telah diklasifikasi adalah baik, aman dan dapat diandalkan dalam istilah pelayaran laut disebut *safe and reliable*, keyakinan yang didasari atas aturan dari masing-masing klasifikasi diterapkan terhadap kapal terbuat dari baja dan bahan lain seperti aluminium, fiberglass, maupun kapal kayu, akan tetapi Kapal Motor Kayu Tradisional Rum – Bastiong yang

dikerjakan secara tradisional di kalangan tradisional oleh tukang kayu tradisional belum masuk klasifikasi dan terklasifikasi kategori layak laut.<sup>12</sup>

Kelemahan-kelemahan yang terjadi pada Kapal Motor Kayu Tradisional transportasi Rum – Bastiong adalah pembatas antara ruang muatan dan penumpang yang disatukan dan tidak ada sekat kedap mesin ruang muat pada haluan dan buritan, sehingga dapat mengganggu aktifitas di ruang mesin. Diatas geladak/deck ditempatkan kendaraan roda dua dan muatan lainya serta penumpang sebagian duduk dan berdiri diatas geladak. Pintu utamanya satu dan akses daruratnya tidak dipasang bahan yang mudah pecah. Kapal tersebut uga tidak adah ruang WC/kakus.

Konstruksi kapal pada umumnya termasuk Kapal Kayu Tradisional harus memiliki kekuatan struktur harus mampu menahan beban muatan yang terkadang pemuatan sampai diatas deck melindungi diri sendiri dari guncangan atau pengaruh eksternal selama berlayar. Pada saat yang sama *hull girder* dan seluruh konstruksi memanjang (*longitudinal strength*) mengalami deformasi, sehingga mengakibatkan beban dalam deformasi yang dialami oleh struktur kapal yang kritis antara lain pada kondisi “*sagging*” dan “*hogging*”. Karena kapal adalah merupakan benda yang tidak homogen tidak teratur sepanjang kapal, baik berat kapal itu sendiri maupun muatannya.

Sistem Konstruksi kapal kayu juga sangat rentan terhadap tubrukan dengan benda keras karena sambungan bilah lambung kapal dengan gading kapal yang hanya diperkuat dengan paku dapat mudah lepas apabila mendapat beban yang besar selain korosi juga berpengaruh terhadap kekuatan paku.

Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah

<sup>12</sup> <http://ika.ppns.ac.id/pt-biro-klasifikasi-indonesia-bki/> di unduh pada tanggal 28 Desember 2020



mengeluarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/2/8/DJPL-17 tentang Petunjuk kapal Tradisional Pengangkut Penumpang. Pasal 6 ayat (2) Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang harus dilengkapi dengan:

- a. Perlengkapan akomodasi yang cukup
- b. Ruang penumpang harus dilengkapi dengan ventilasi dan alat penerangan yang cukup.
- c. Ruang penumpang harus aman terhadap hujan, angin dan panas matahari.

Ayat (3) Ketentuan Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang:

- a. Untuk setiap penumpang harus tersedia ruangan dengan luas geladak sekurang-kurangnya 1,12 m<sup>2</sup> ditambah dengan 0,37 m<sup>2</sup> luas geladak untuk peranganin.
- b. Untuk setiap kamar penumpang sekurang-kurangnya 3,10<sup>3</sup> ditambah dengan 0,37 m<sup>2</sup> ruang geladak untuk peranganin
- c. Bangunan Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang untuk panjang kapal sampai dengan 10 (sepuluh) meter harus dilengkapi dengan pintu utama minimal 2 (dua) dan akses darurat minimal 2 (dua), untuk panjang kapal sampai dengan 24 (dua puluh empat) meter harus dilengkapi dengan pintu utama 4 (empat) dan akses darurat minimal 4 (empat), dan untuk panjang kapal lebih dari 24 (dua puluh empat) meter harus dilengkapi dengan 6 (enam) pintu utama dan 8 (delapan) akses darurat.
- d. Pintu utama harus lebar 1 (satu) meter dan tinggi minimal 1,6 meter dilengkapi dengan ambang dengan tinggi minimal 600 (enam ratus) milimeter untuk geladak utamadan tinggi ambang minimal 380 milimeter untuk geladak diatasnya.

- e. Ukuran akses darurat minimal lebar dan tinggi 800 (delapan ratus) millimeter dan terbuat dari bahan mudah dipecah.
- f. Kamar mandi dan WC/kakus harus tersedia dengan memadai minimal jumlah 1 (satu) buah.

Permesinan

Kapal Motor Kayu Tradisional Pelayaran Rum – Bastiong menggunakan mesin (*marine*) Motor tempel (*outboard*) sebagai penggerak. Dari 12 (dua belas) kapal tradisional yang melayari perairan Rum – Bastiong menggunakan mesin outboard Yamaha 2 x 40 Power Kuda (PK) dengan bahan bakar minyak (BBM) minyak tanah dan bensin sebagai bahan bakar pancingan untuk menghidupkan mesin, dalam satu kali pelayaran dari Rum Kota Tidore tujuan Bastiong kota Ternate memerlukan bahan bakar minyak tanah sebanyak 5 (lima) liter, dan bensin 1 (satu) liter, dengan jarak tempuh 3,2 mil, memerlukan waktu 25 menit.

Mesin outboard adalah merupakan motor tempel jenis 2 tak sangat mudah dipasang dan dilepas yang ditempatkan pada geladak bawah buritan bagian belakang untuk mendorong kapal dan mesin ini juga dilengkapi dengan poros dan *propeller* yang berfungsi sebagai kemudi untuk membelokkan kapal.

Tengki bahan bakar yang digunakan untuk mesin outboard di gunakan jeriken 30 (tiga puluh) liter, dan disediakan bahan bakar cadangan pada jeriken-jeriken yang ditempatkan di palka buritan kapal yang terpisah dengan ruang penumpang. Pada ruang tempat untuk mesin juga sebagai pusat komando/poros kemudi sebagai penentu arah tujuan dalam perjalanan kapal.

Selain mesin outboard sebagai penggerak, Kapal Tradisional tersebut menggunakan mesin pompa untuk menghisap/memompakan air yang masuk kedalam kapal untuk membuang keluar. Mesin pompa tersebut menggunakan

bahan bakar bensin. Dan ditempatkan pada ruangan penumpang.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor. HK. 103/2/8/DJPL-17 tentang Petunjuk Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang pasal 7 ayat (2) Mesin penggerak bantu ditempatkan secara baik dan kokoh dalam ruangan tersendiri terpisah dari ruang muatan, ruang akomodasi penumpang dan ruang awak kapal. ayat (4) Mesin penggerak bantu tidak diperbolehkan memakai bahan bakar bensin dan sejenisnya, ayat (6) Tangki bahan bakar harus memakai bahan logam, ayat (7) Tangki bahan bakar tidak boleh ditempatkan di dalam ruang penumpang.

Kapal Kayu Tradisional Pelayaran Rum - Bastiong penempatan mesinnya di ruang terbuka bebas tempat tersebut sering ditempati para penumpang dan tempat itu juga penempatan poros kemudi/penentu arah dan ini sangat beresiko menimbulkan kebakaran apabila penumpang ada yang merokok dan tidak berhati-hati di tempat tersebut.

Penempatan bahan bakar bensin dan tangki bahan bakar yang menggunakan jiregen yang terbuat dari plastik, sangat beresiko kebakaran karena bensin tersebut sangat mudah bila ada pecikan api, dan jiregen plastik yang untuk tempat bahan bakar juga tidak mampu menahan panas api/mudah terbakar.

#### Pelistrikan

Pelistrikan yang ada pada Kapal Motor Kayu tradisional Pelayaran Rum - Bastiong tidak menggunakan listrik sebagai alat penerangan dan penggerak tenaga pada komponen-komponen alat bantu lainnya. Kapal Motor Kayu Tradisional tersebut melaksanakan aktifitasnya pada siang hari. Sebagian dari jumlah Kapal Motor Tradisional Pelayaran Rum – Bastiong menggunakan daya listrik Arus Searah / DC (Baterai Accu) alat penerangan pada malam hari maupun lampu navigasi bila keadaan darurat berlayar pada malam hari. Instalasi listrik maupun peralatan listrik yang digunakan

di kapal tersebut tidak sesuai dengan standar kebutuhan pelayaran (*jenis marine use*) maupun standar dari Lemaga Jaminan Kelistrikan (LJK).

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/8/DJPL-17 tentang Petunjuk Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang. Pasal 8 ayat (1):

- a. Semua daya listrik yang diperlukan untuk mempertahankan kapal sehingga dapat beroperasi secara normal dan dalam kondisi wajar harus dipastikan tersedia tanpa penggunaan sumber listrik darurat.
- b. Daya listrik yang penting untuk keselamatan harus tersedia pada kondisi darurat; dan
- c. Keselamatan penumpang, Awak Kapal dan kapal itu sendiri harus dijamin dari bahaya listrik.

Ayat (2) Perlindungan harus disediakan untuk mencegah kontak yang tidak sengaja antara Awak Kapal dan penumpang dengan bagian instalasi listrik yang bertegangan dalam kondisi normal dan bagian instalasi listrik yang bertegangan pada waktu keadaan darurat. Ayat (4) Instalasi Listrik dan bagian dari instalasi harus dilengkapi dengan isolasi untuk mencegah atau meniadakan bahaya yang terkait dengan operasi yang tidak normal. Ayat (5) Instalasi baterai harus didesain dan dipasang untuk meminimalkan resiko yang berkaitan dengan menguapnya gas-gas, cairan korosif elektrokimia, pergerakan, kerusakan mekanis dan terminal yang terbuka.

#### IV. KESIMPULAN

Kapal Motor Kayu tradisional Pelayaran Rum – Bastiong belum memenuhi kriteria Kelaiklautan Kapal, secara teknis kapal dibangun tidak mengikuti kaidah rancang bangun konvensional dan belum terklasifikasi oleh BKI, dibangun secara tradisional tanpa

dokumen pedoman pembangunan dan pengawasan. Secara non teknis tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang serta status hukum kapal.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Andi Hendrawan, Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga, *Jurnal Sainlara*, Volume 3 Nomor 2 Maret 2019.
- Data dari UPP Soasio Tahun 2019.
- Dewan Kelautan Indonesia, *Penyusunan Kembali Rancangan (Redesign) Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Pelayaran*, Kementerian Kelautan Dan Perikanan Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia Tahun Anggaran 2012.
- Elsi, Advendi, *Hukum Dalam Ekonomi*, PT. Grasindo, Jakarta, 2007.
- <http://ika.ppns.ac.id/pt-biro-klasifikasi-indonesia-bki/> di unduh pada tanggal 28 Desember 2020
- Kadarudin, *Penelitian di Bidang Ilmu Hukum (Sebuah Pemahaman Awal)*, Semarang: Formaci Press, 2021.
- Mirja Fauzul Hamdi, Kewenangan Pemerintah Terhadap Keselamatan dan Keamanan Perairan Indonesia, *Jurnal Hukum Samudera Keadilan*, Volume 2, Nomor 1 Januari-Juni 2016.
- Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 39 Tahun 2007 tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal
- Salmond, Penyelenggaraan Keadilan Dalam Masyarakat yang Sedang Berubah, *Jurnal Masalah Hukum*, 1993.
- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.
- Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran