

# **TINJAUAN YURIDIS PERAN DAN TUGAS *MARINE INSPECTOR* DALAM PENGAWASAN PEMBANGUNAN KAPAL TRADISIONAL BERBENDERA INDONESIA**

Sudarso, Universitas Merdeka Pasuruan, sudarsoboma22@gmail.com

Yudhia Ismail, Universitas Merdeka Pasuruan, yudhiaismail@unmerpas.ac.id

Wiwin Ariesta, Universitas Merdeka Pasuruan, wiwinariesta@unmerpas.ac.id

**Abstrak:** Setiap kapal harus memenuhi unsur-unsur keselamatan yang dibuktikan dengan sertifikat setelah melalui pemeriksaan dan pengujian oleh *marine inspector*. Penilaian terhadap pemenuhan unsur-unsur keselamatan sudah dimulai sejak kapal dirancang bangun, pada saat pembangunan, kapal beroperasi hingga kapal tidak digunakan lagi. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 54 tahun 2021 Tentang Pengesahan Gambar Rancangan Bangun Kapal, Pelaksanaan dan Pengawasan Pembangunan dan Pengerjaan Kapal merupakan salah satu upaya pemerintah dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, namun dalam implementasi peraturan tersebut masih ditemui adanya ketidaksesuaian dengan keadaan sosial budaya masyarakat khususnya terhadap pembangunan kapal tradisional berbendera Indonesia. Mengingat kedudukan kapal tradisional dalam sistem transportasi laut dan sistem perekonomian negara maka *marine inspector* sebagai pejabat negara yang melaksanakan wewenang *statutoria* diharapkan dapat melaksanakan sertifikasi kapal tersebut meskipun menemui berbagai permasalahan. Pendekatan yang dilakukan dalam menganalisa permasalahan tersebut menggunakan metode penelitian yuridis normatif dengan ruang lingkup pembahasan pada peran dan tugas *marine inspector* dalam pengawasan pembangunan kapal tradisional berbendera Indonesia, dengan tujuan untuk mengetahui prosedur pengawasan pembangunan oleh *marine inspector*, menguraikan permasalahan yang ada serta mengetahui dasar pertimbangan *marine inspector* dalam melakukan *diskresi* ketika melaksanakan sertifikasi kapal tradisional berbendera Indonesia.

**Kata kunci:** Kapal; Pengawasan; pembangunan; *marine inspector*

**Abstract:** Each ship must meet safety elements as proven by a certificate after undergoing inspection and testing by a marine inspector. Assessment of the fulfillment of safety elements has begun since the ship was designed and built, during construction, the ship is in operation until the ship is no longer used. Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number PM 54 of 2021 concerning Ratification of Ship Design Drawings, Implementation and Supervision of Ship Construction and Work is one of the government's efforts to ensure the safety and security of shipping as well as protecting the maritime environment, However, in the implementation of these regulations, there are still discrepancies found in the socio-cultural conditions of the community, especially regarding the construction of traditional Indonesian-flagged ships. Considering the position of traditional ships in the maritime transportation system and the country's economic system, marine inspectors as state officials who exercise statutory authority are expected to be able to carry out ship certification even though they encounter various problems. The approach taken in analyzing these problems uses normative juridical research methods with the scope of discussion on the role and duties of marine inspectors in supervising the construction of traditional Indonesian-flagged ships, with the aim of knowing the procedures for supervising construction by marine inspectors, explaining existing problems and knowing the basic considerations of marine inspectors exercise discretion when carrying out certification of traditional Indonesian-flagged vessels.

**Keywords:** ships; supervision; construction; marine inspector

## **PENDAHULUAN**

Setiap kapal yang berlayar harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang merupakan kondisi dimana kapal telah memenuhi persyaratan yakni berupa persyaratan keselamatan kapal dan persyaratan dari luar faktor kapal.<sup>1</sup> Keselamatan kapal terwujud ketika semua unsur-unsur keselamatan pada kapal terpenuhi sebagaimana standar yang harus diterapkan pada kapal sebagaimana ukuran, jenis, fungsi, dan daerah pelayaran kapal. Keselamatan kapal merupakan pemenuhan terhadap standar persyaratan material atau bahan pembuatan kapal ditinjau dari legalitasnya, kualitasnya serta kesesuaian jenis bahan dengan konstrusi badan kapal, permesinan baik mesin induk (*main enggine*), motor bantu (*auxiliary engine*) dan perlengkapannya yang digunakan di kapal harus memenuhi standar *marine (marine use)*, kapal dalam keadaan kosong memiliki stabilitas ideal atau positif serta dilengkapi dengan informasi stabilitas untuk setiap keadaan pemuatan, perlengkapan termasuk alat-alat penolong keselamatan jiwa (*life saving appliance /LSA*), radio dan elektronika kapal memenuhi persyaratan tentang jumlah, tata letak serta susunannya.<sup>2</sup>

Faktor kelaiklautan dari luar kapal berkaitan dengan manajemen operasional kapal, yaitu pengawakan kapal (*safe manning*), dimana kapal harus diawaki secara cakap dan cukup. Cakap artinya kapal diawaki oleh awak kapal dengan kompetensi minimal sesuai persyaratan, sedangkan cukup artinya jumlah minimal awak kapal yang dipersyaratkan terpenuhi. Faktor garis muat kapal (*load line*) berkaitan dengan penataan atau penempatan muatan (*cargo handling*) yang melindungi konstruksi kapal, orang serta muatannya itu sendiri, rencana memadat muatan sesuai dengan teori pemuatan yang dikenal dengan istilah *full and down* namun tetap menghasilkan stabilitas ideal atau positif. Faktor kesejahteraan dan kesehatan penumpang serta awak kapal, faktor status hukum kapal yang didapatkan dengan pendaftaran kapal ke daftar kapal negara tertentu serta penerapan manajemen keselamatan, manajemen pencegahan pencemaran dan manjemen keamanan kapal ketika berlayar.

Keselamatan bagi semua jenis kapal baik kapal penumpang (*passenger ship*) dan kapal barang (*cargo ship*), maupun kapal penangkap ikan (*fishing boat*)<sup>3</sup> ditentukan melalui mekanisme pengawasan pembangunan kapal bangunan baru oleh *marine inspector* yang sudah dimulai sejak kapal dirancang bangun dan pada setiap tahapan pembangunan kapal sampai kapal dapat dioperasikan sebagaimana ketentuan dalam Pasal 32 Ayat (2) huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 54 Tahun 2021 Tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun

---

<sup>1</sup> Pasal 1 Angka 33 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>2</sup> Pasal 1 Angka 34 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>3</sup> Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : PK.201/1/1/DJPL-18 Tahun 2018 Tentang Pembagian Jenis Dan Tipe Kapal Serta Pemberian Kode.

Kapal, Pelaksanaan dan Pengawasan Pembangunan dan Pengerjaan Kapal (selanjutnya disebut PM 54 Tahun 2021).

Prosedur pembangunan kapal bangunan baru sebagaimana diatur dalam PM 54 Tahun 2021 dimulai dari proses perancangan kapal dalam bentuk gambar rancang bangun kapal, perhitungan serta data kelengkapan kapal harus mendapatkan pengesahan oleh direktorat jenderal perhubungan laut (ditjenhubla) dan/atau badan klasifikasi bagi kapal wajib klass. Kemudian berdasarkan gambar rancang bangun kapal, perhitungan serta data kelengkapan kapal yang telah mendapat pengesahan tersebut, *marine inspector* melaksanakan pengawasan tahapan proses pembangunan kapal yang dimulai sejak saat peletakan lunas (*keel laying*), pembangunan konstruksi, pemasangan perlengkapan kapal serta uji cobanya, peluncuran (*launching*) kapal dari galangan ke air, uji stabilitas kapal dan pelaksanaan uji coba berlayar (*sea trial*) hingga kapal diserahkan kepada pemilik kapal.

Terhadap kapal tradisional berbendera Indonesia yaitu kapal yang sudah terdaftar dalam daftar kapal berbendera Indonesia dengan spesifikasi bahan atau material utama pembuatan kapal berupa kayu, memiliki konstruksi sederhana tanpa menerapkan kaidah rancang bangun konvensi atau dirancang hanya berdasarkan kearifan lokal,<sup>4</sup> ditemui adanya pembangunan kapal yang tidak dilaksanakan di galangan (*dock*), kapal dibangun tanpa gambar rancang bangun kapal perhitungannya dan data kelengkapannya, pengesahan gambar rancang bangun kapal perhitungannya serta data kelengkapannya dilengkapi ketika kapal sedang dibangun atau saat kapal sudah selesai dibangun serta tanpa pengawasan pembangunan oleh *marine inspector* sebagai pejabat yang mempunyai kualifikasi dan keahlian dibidang pengawasan pembangunan kapal serta keselamatan kapal.

Setiap kapal yang telah terpenuhi persyaratan keselamatannya sebagaimana ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian oleh *marine inspector* akan diberikan sertifikat keselamatan, namun dengan adanya berbagai permasalahan tersebut tentunya akan menjadi beban tanggung jawab tersendiri bagi para *marine inspector* dalam melaksanakan sertifikasi kapal sebagai bukti terpenuhinya unsur-unsur keselamatan kapal yang meliputi pemenuhan persyaratan bahan atau material pembuatan kapal, konstruksi bangunan kapal, permesinan yang meliputi mesin induk (*main engine*) maupun motor bantu (*auxiliary engine*), sistem propulsi, sistem perlindungan, stabilitas kapal, tata letak dan susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong, radio, dan elektronika kapal.

---

<sup>4</sup> Pasal 1 Ayat (17) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 54 Tahun 2021 Tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun Kapal, Pelaksanaan dan Pengawasan Pembangunan dan Pengerjaan Kapal.

## METODE

Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam jurnal ini adalah yuridis normatif atau penelitian kepustakaan dengan metode analisa menggunakan pendekatan doktrinal terhadap data sekunder yang mencakup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer yang digunakan kajian dalam jurnal ini meliputi peraturan perundang-undangan serta dokumen yang berkaitan dengan pelayaran.

Bahan hukum sekunder berupa buku-buku dan jurnal tentang perkapanan, metode penelitian hukum, hukum administrasi negara yang digunakan bersifat sebagai bahan referensi untuk pendalaman materi dan memperluas pengetahuan penulis. Selanjutnya bahan hukum *tersier* yang digunakan adalah Kamus Lengkap Bahasa Indonesia serta Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan.

Ruang lingkup penelitian adalah peran dan tugas *marine inspector* dalam pengawasan pembangunan kapal tradisional bangunan baru berbendera Indonesia berdasarkan prosedur sebagaimana diatur PM 54 Tahun 2021 serta pelaksanaan sertifikasinya. Jenis metode pengumpulan data yang digunakan selain menggunakan studi pustaka (*bibliography study*) juga menggunakan metode studi dokumen (*document study*) yang kemudian dianalisa dengan metode analisis *kualitatif* selanjutnya dituliskan secara *deskritif* dan disimpulkan dengan cara *deduktif*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Analisis Prosedur Pengawasan Pembangunan Kapal Tradisional Berbendera Indonesia oleh *Marine Inspector* Berdasarkan Pasal 32 Ayat (2) huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 54 Tahun 2021 Tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun Kapal, Pelaksanaan dan Pengawasan Pembangunan dan Pengerjaan Kapal.

Prosedur pengawasan pembangunan kapal tradisional bangunan baru berbendera Indonesia baik jenis pengangkut barang, penumpang maupun kapal penangkap ikan oleh *marine inspector* sebagaimana diatur dalam Pasal 32 Ayat (2) huruf a PM 54 Tahun 2021 meliputi :

#### 1. Ketentuan pemberlakuan

Pengawasan pembangunan dilakukan untuk kapal tradisional bangunan baru yang memiliki ukuran panjang keseluruhan atau LOA (*length over all*) 10 m (sepuluh meter) atau lebih dan/atau ukuran isi kotor dari GT.7 (tujuh gross

*tonnage*) atau lebih<sup>5</sup> yang dibuat di galangan (*dock*) kapal dalam negeri maupun di luar negeri bagi kapal yang langsung berbendera Indonesia.<sup>6</sup>

2. Rancang bangun kapal

Rancang bangun kapal yang berbentuk gambar rancang bangun kapal beserta perhitungan dan data kelengkapannya dapat dibuat oleh pemilik kapal, galangan (*dock*) kapal atau oleh konsultan perencana.

3. Pengesahan gambar rancang bangun kapal

Pengesahan gambar rancang bangun kapal beserta perhitungan dan data kelengkapannya oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut (dirjenhubla) diberikan setelah melalui tahapan penelitian dan pemeriksaan oleh *marine inspector*.

4. Pengawasan pembangunan kapal

Berdasarkan gambar rancang bangun kapal, perhitungan dan data kelengkapannya yang sudah disyahkan, *marine inspector* melaksanakan pengawasan semua tahapan pembangunan kapal dan memastikan kesesuaian pelaksanaan pembangunan dengan perencanaannya. Adapun pengawasan yang dilakukan oleh marine inspector dalam pembangunan kapal tradisional bangunan baru meliputi :

a. Peletakan lunas (*keel laying*), merupakan penentuan tahap awal dalam pembangunan atau pembuatan kapal yang berupa pembangunan konstruksi lunas kapal (*keel*) yang berfungsi sebagai penopang atau pondasi utama kekuatan struktur kapal.

b. Pembangunan konstruksi bangunan kapal, merupakan proses fabrikasi (*fabrikasi*), perakitan (*assembly*) dan penyambungan (*erection*) konstruksi bagian blok-blok bangunan kapal yang meliputi bagian lambung kapal (*hull*), haluan (*bow*), buritan (*stern*), geladak utama (*main deck*) dan bangunan atas kapal (*superstructure*) serta identifikasi material atau pemeriksaan keabsahan dan pengukuran kekuatan material pembuatan kapal.

c. Pemasangan dan uji coba perlengkapan kapal, merupakan kegiatan pemasangan perlengkapan kapal beserta uji fungsinya, yang meliputi instalasi mesin induk (*main engine*) dan motor bantu (*auxiliary engine*), instalasi perlistrikan, perlengkapan geladak dan bangunan atas serta akomodasi, sistem tangki, perlengkapan penerangan, peralatan

---

<sup>5</sup> Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 54 Tahun 2021 Tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun Kapal, Pelaksanaan dan Pengawasan Pembangunan dan Pengerjaan Kapal.

<sup>6</sup> Pasal 2 Huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 54 Tahun 2021 Tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun Kapal, Pelaksanaan dan Pengawasan Pembangunan dan Pengerjaan Kapal.

keselamatan jiwa dan pencegahan kebakaran serta peralatan navigasi dan radio kapal.

- d. Peluncuran kapal (*launching*), merupakan tahapan proses pembangunan kapal berupa menurunkan kapal dari atas galangan (*dock*) ke air. Peluncuran kapal dapat dilakukan apabila lambung (*hull*) dan bangunan atas (*superstructure*) sudah terpasang serta pekerjaan di bawah garis air (*under water line*) sudah selesai dan disetujui oleh *marine inspector*.
- e. Uji stabilitas kapal, merupakan proses pengujian bangunan kapal melalui metode uji kemiringan (*inclining test*) atau *darft survey* (*lightweight survey*) dengan tujuan mendapatkan data berat dan titik berat kapal kosong.
- f. Uji coba berlayar (*sea trial*), merupakan kegiatan pengujian kapal dengan cara berlayar dalam kurung waktu tertentu serta melakukan manuver olah gerak tertentu guna mendapatkan informasi kinerja kapal, stabilitas kapal, fungsi perlengkapan dan daya tahan mesin (*endurance*).
- g. Serah terima kapal, merupakan tahapan akhir dalam pembangunan kapal yang ditandai serah terima sertifikat pembangun (*builder certificate*) dari pihak galangan (*dock*) ke pemilik kapal diketahui oleh *syahbandar*.

Berdasarkan laporan kegiatan operasional Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo bulan Agustus 2023 dan berkas persyaratan pengukuran serta Surat keterangan pembangunan kapal (*builder certifikat*) Banawa Nusantara 14 nomor : 002/TCP/BC/XI/2017 tanggal 01 Desember 2017 dan pengesahan gambar rancang bangun kapal dan perhitungannya<sup>7</sup> serta data kelengkapannya dengan nomor pengesahan 98/KM/PAS/XII-17 tanggal 29 Desember 2017, didapati pembangunan kapal tradisional bangunan baru berbendera Indonesia yang pelaksanaan pembangunan yang tidak sesuai prosedur sebagaimana diatur dalam PM 54 Tahun 2021,<sup>8</sup> yaitu :

1. Pembangunan dilakukan tidak di galangan (*dock*).

Pembangunan kapal yang dilakukan di luar galangan (*dock*) oleh tukang tradisional dibibir pantai atau tidak di galangan (*dock*) terjadi karena anggaran untuk mendirikan galangan (*dock*) membutuhkan biaya yang besar seperti pengadaan tanah dan peralatan penunjangnya. Mendirikan galangan (*dock*) juga membutuhkan perijinan khusus seperti ijin usaha ke dinas perindustrian, studi dampak lingkungan terhadap masyarakat sekitar

---

<sup>7</sup> Lampiran IV Laporan kegiatan operasional Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo Bulan Agustus 2023 Nomor : UM.003/89/7/KSOP.Pbl/2003.

<sup>8</sup> Dokumen pengukuran kapal Banawa Nusantara 14 No.1248/Mg.

galangan (*dock*) dan dampak terhadap lingkungan maritim oleh dinas lingkungan hidup, serta penetapan ijin prinsip atau lokasi, ijin pembangunan dan penetapan ijin operasional oleh kementerian perhubungan. Galangan (*dock*) resmi membutuhkan biaya operasional rutin dan kewajiban membayar pajak usaha serta kewajiban membayar PNBP (penghasilan negara bukan pajak) berupa sewa perairan setiap tahunnya, hal ini akan menjadi beban bagi pengelola galangan (*dock*) tradisional yang kegiatan pembangunan kapalnya biasanya tidak rutin, sementara tukang tradisional mampu membangun kapal dengan fasilitas dan peralatan yang sederhana berdasarkan keahlian yang didapatkan secara turun-temurun.

2. Dilakukan tanpa gambar rancang bangun kapal, perhitungannya dan data kelengkapannya.

Kapal tradisional pada umumnya dibangun dengan konstruksi sederhana dan dirancang menyesuaikan kearifan lokal tanpa kaidah rancang bangun kapal. Pembangunan kapal tradisional oleh tukang tradisional dikerjakan berdasarkan pengalaman tanpa melalui pendidikan atau pelatihan tertentu sehingga para tukang tradisional tidak memiliki kemampuan membaca data teknis dalam gambar rancang bangun kapal, perhitungannya dan data kelengkapannya.

3. Pengesahan gambar rancang bangun kapal, perhitungannya serta data kelengkapannya dilengkapi ketika kapal sedang dibangun atau saat kapal sudah selesai dibangun.

Sebagaimana ketentuan dalam PM 54 Tahun 2021 yang mewajibkan setiap pembangunan kapal bangunan baru harus dilengkapi dengan gambar rancang bangun kapal, perhitungannya serta data kelengkapannya yang telah disyahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut (dirjenhubla).<sup>9</sup> Terhadap kapal yang sedang dibangun maupun yang telah selesai dibangun tanpa pengesahan gambar rancang bangun kapal, perhitungannya serta data kelengkapannya pada akhirnya harus melengkapi persyaratan tersebut karena selain ketentuan yang diatur dalam PM 54 Tahun 2021, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (selanjutnya disebut PP 31 Tahun 2021) juga mempersyaratkan gambar rancang bangun kapal, perhitungannya serta data kelengkapannya ketika akan dilakukan proses pendaftaran kapal

---

<sup>9</sup> Pasal 8 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 54 Tahun 2021 Tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun Kapal, Pelaksanaan dan Pengawasan Pembangunan dan Pengerjaan Kapal.

kedalam daftar kapal berbendera Indonesia guna mendapatkan status hukum yang berlaku bagi kapal tersebut.<sup>10</sup>

4. Tanpa pengawasan *marine inspector* sebagai pejabat berkompeten atau yang mempunyai kualifikasi dan keahlian dibidang pengawasan pembangunan kapal serta keselamatan kapal.

Kapal tradisional yang dibangun tanpa pengawasan pembangunan oleh *marine inspector* pada umumnya terjadi karena kapal tidak dibangun di galangan (*dock*) dan/atau pemilik kapal tidak melaporkan rencana pembangunan kapalnya ke *syahbandar*, sementara dengan kondisi geografis negara Indonesia yang memiliki garis pantai sangat panjang tidak memungkinkan pemerintah dalam hal ini *syahbandar* melakukan pengawasan secara menyeluruh.

## **B. Sertifikasi Kapal Tradisional Berbendera Indonesia Oleh *Marine Inspector* Yang Dibangun Tanpa Melalui Prosedur Pengawasan.**

*Marine inspector* dalam melaksanakan sertifikasi kapal tradisional bangunan baru yang dibangun tanpa prosedur pengawasan akan menemui berbagai permasalahan. Kapal yang tidak dibangun di galangan (*dock*) dapat diasumsikan bahwa tempat pembangunan kapal tidak memiliki perijinan sehingga tidak dapat dilakukan pengawasan oleh *marine inspector* karena tidak adanya legalitas kegiatan pembangunan kapalnya. Meskipun tidak melakukan pengawasan pembangunan, akan tetapi *marine inspector* juga perlu mempertimbangkan adanya surat keterangan pembangunan kapal oleh tukang yang diketahui oleh Lurah atau Camat sebagai bukti bahwa kapal tidak dibangun digalangan akan tetapi disuatu tempat diwilayah administrasi pemerintah daerah tersebut sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi (selanjutnya disebut PM 12 Tahun 2021)<sup>11</sup> dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal (selanjutnya disebut PM 39 Tahun 2017).<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Pasal 85 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

<sup>11</sup> Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi, hal.729.

<sup>12</sup> Pasal 7 Ayat (3) Hurub b Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK.103/2/8/DJPL-17 Tentang Petunjuk Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang, menyatakan secara tegas bahwa tempat pembangunan kapal tradisional pengangkut penumpang selain galangan (*dock*) yang mempunyai ijin dari instansi yang berwenang tetapi juga pada suatu tempat dan dibuat oleh tukang secara tradisional,<sup>13</sup> sehingga kegiatan pengawasan pembangunan khusus untuk kapal tradisional pengangkut penumpang oleh *marine inspector* dapat dilakukan diluar galangan (*dock*) dengan pertimbangan untuk menjamin keselamatan mengingat tingkat resiko dan standar keselamatan yang diterapkan lebih tinggi dibanding kapal tradisional jenis lainnya.

Kapal yang dibangun tanpa dilengkapi gambar rancang bangun kapal, perhitungannya serta data kelengkapannya yang telah disyahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut (dirjenhubla) mengakibatkan tidak bisa dilaksanakannya pengawasan pembangunan oleh *marine inspector*, karena tidak ada data-data teknis sebagai acuan pelaksanaan pembangunan dan pengawasannya. Dalam hal ini galangan (*dock*) atau pemilik kapal wajib melengkapi pembangunan kapal dengan gambar rancang bangun kapal, perhitungannya serta data kelengkapannya yang telah disyahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut (dirjenhubla).

Gambar rancang bangun kapal, perhitungannya serta data kelengkapannya yang telah disyahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut (dirjenhubla) sebagai persyaratan pembangunan kapal yang dilengkapi setelah kapal selesai dibangun atau pada saat proses pembangunan sedang berlangsung akan menimbulkan permasalahan ketika kondisi fisik dan teknis kapal terdapat ketidaksesuaian dengan perencanaan dalam gambar rancang bangun kapal tersebut. Dengan adanya permasalahan tersebut maka harus dilakukan perombakan kapal atau pengajuan pengesahan gambar rancang bangun kapal ulang ke Direktur Jenderal Perhubungan Laut (dirjenhubla) yang tentunya akan menambah biaya dan waktu pelaksanaan pembangunan kapal.

Kapal yang telah selesai dibangun dan tanpa pengawasan akan mengakibatkan *marine inspector* menemui kendala dalam melakukan penilaian terpenuhinya unsur-unsur keselamatan karena tidak didukung data teknis yang lengkap. Adapun data teknis yang tidak didapatkan dari tahapan proses pembangunan kapal tradisional bangunan baru adalah pada tahapan peletakan lunas (*keel laying*), pembangunan konstruksi badan kapal dan peluncuran kapal (*launching*), sedangkan pemeriksaan dan penilaian pada tahapan tersebut seharusnya dan efektif dilakukan pada saat tahapan

---

<sup>13</sup> Pasal 3 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK.103/2/8/DJPL-17 Tentang Petunjuk Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang.

pembangunan tersebut sedang berlangsung atau saat kapal masih di atas galangan (*dock*). Ketika kapal sudah diluncurkan ke perairan maka *marine inspector* tidak dapat melakukan pemeriksaan bagian-bagian kapal yang berada di bawah garis air (*under water line*) secara detail, adapun metode pemeriksaan yang dapat digunakan ketika kapal di air adalah UWILD (*under water inspection in lieu dry docking*) namun metode pemeriksaan ini tidak direkomendasikan untuk kapal bangunan baru.

Tahapan berikutnya dalam pembangunan kapal yang meliputi uji coba perlengkapan kapal, uji stabilitas kapal dan uji coba berlayar (*sea trial*) serta serah terima kapal dikerjakan setelah kapal selesai dibangun dan kapal sudah diturunkan dari galangan (*dock*) ke perairan, sehingga tidak menimbulkan permasalahan yang signifikan meskipun *marine inspector* tidak melakukan pengawasan pembangunan karena waktu pelaksanaan tahapan tersebut memang dilaksanakan ketika kapal selesai dibangun dan kapal sudah berada di air.

Pemeriksaan dan pengujian oleh *marine inspector* dalam melaksanakan sertifikasi kapal tradisional bangunan baru adalah jenis pemeriksaan pertama (*initial survey*). Pemeriksaan pertama (*initial survey*) dilaksanakan sebelum kapal dioperasikan yaitu mulai saat kapal masih di atas galangan (*dock*) atau pada saat dilimbungkan serta semua tahapan pembangunan kapal telah dilaksanakan dan kapal dibangun sesuai dengan spesifikasi teknis yang direncanakan.

Secara umum, kapal tradisional berbendera Indonesia yang dibangun tanpa prosedur pengawasan sebagaimana diatur dalam PM 54 Tahun 2021 tidak bisa disertifikasi, namun mengingat kapal tradisional biasanya dibangun dengan menggunakan rancang bangun sederhana tanpa kaedah rancang bangun konvensi, hanya sebagian tahap pembangunan yang tidak dilakukan pengawasan oleh *marine inspector*, peran kapal tradisional sebagai moda transportasi utama perpindahan barang dan orang didaerah pedalaman atau pulau terluar negara Indonesia yang tidak bisa disinggahi atau belum memiliki nilai ekonomis bagi kapal niaga atau kapal baja, serta karena adanya ketidakjelasan (*absurd*) hukum, maka bisa dijadikan pertimbangan *marine inspector* melaksanakan *diskresi* dalam melaksanakan sertifikasi kapal tradisional yang dibangun tanpa prosedur pengawasan dengan guna mewujudkan tujuan kemanfaatan hukum (*zweckmassigkeit*) sebagaimana dikemukakan oleh Gustav Radbruch. Adapun batasan yang dapat digunakan oleh *marine inspector* dalam melaksanakan *diskresi* tanpa mengesampingkan faktor keselamatan adalah dengan mengklasifikasikan temuan atau ketidaksesuaian (*non conformity / NC*) dalam pemeriksaan dan pengujian kapal dalam kategori *minor* dan *major*. NC *minor* artinya ketidaksesuaian

yang ditemukan dalam pemeriksaan dan pengujian kapal tidak berpengaruh langsung terhadap keselamatan kapal sehingga sertifikasi keselamatan dapat diterbitkan dengan masa berlaku dalam kurun waktu tertentu, guna dilakukan pemeriksaan diluar jadwal atau pemeriksaan tambahan (*additional survey*) dengan tujuan memastikan bahwa NC *minor* telah dipenuhi oleh pemilik kapal sebelum berakhirnya masa berlaku sertifikat keselamatan kapal tersebut. Terhadap rekomendasi pemeriksaan *marine inspector* yang berupa NC *major* akan mengakibatkan sertifikasi tidak dapat dilaksanakan karena adanya ketidaksesuaian yang berpengaruh secara langsung terhadap keselamatan kapal.

Adapun yang dimaksud ketidakjelasan (*absurd*) hukum tersebut timbul karena PM 12 Tahun 2021 dan PM 39 Tahun 2017 mengatur bahwa bukti hak milik atas kapal bangunan baru untuk semua ukuran kapal yang dibangun oleh tukang secara tradisional diluar galangan (*dock*) adalah surat keterangan tukang yang diketahui Lurah atau Camat, sementara bukti hak milik kapal yang dibangun di galangan (*dock*) berdasarkan PM 54 Tahun 2021 adalah sertifikat pembangun (*builder certificate*) bagi kapal yang memiliki panjang keseluruhan atau LOA (*length over all*) 10 m (sepuluh meter) atau lebih dan/atau isi kotor dari GT.7 (tujuh gross tonnage) atau lebih. Menurut hemat penulis seharusnya surat keterangan tukang diberlakukan untuk kapal dengan ukuran panjang keseluruhan atau LOA (*length over all*) kurang dari 10 m (sepuluh meter) dan/atau ukuran isi kotor dari kurang dari GT.7 (tujuh gross tonnage) sebagaimana ketentuan pengecualian yang diatur dalam PM 54 Tahun 2021.

## **KESIMPULAN**

Sebagaimana analisa serta hasil penelitian di atas, dapat disimpulkan bahwa :

1. Terdapat permasalahan dalam pelaksanaan pembangunan kapal tradisional berbendera Indonesia sebagaimana ketentuan yang diatur dalam PM 54 Tahun 2021. Adapun permasalahan-permasalahan tersebut adalah :
  - a. Pembangunan dilakukan tidak di galangan (*dock*) atau diluar galangan (*dock*).
  - b. Dilakukan tanpa gambar rancang bangun kapal, perhitungannya dan data kelengkapannya.
  - c. Pengesahan gambar rancang bangun kapal, perhitungannya serta data kelengkapannya dilengkapi ketika kapal sedang dibangun atau bahkan saat kapal sudah selesai dibangun.
  - d. Tanpa pengawasan *marine inspector* sebagai pejabat yang *kompeten* atau mempunyai kualifikasi dan keahlian dibidang pengawasan pembangunan kapal serta keselamatan kapal.

2. *Marine inspector* dalam melaksanakan sertifikasi kapal tradisional berbendera Indonesia yang dibangun tanpa melalui prosedur pengawasan dapat melakukan *diskresi* dengan pertimbangan :
- a. Adanya ketidakjelasan (*absurd*) hukum dalam pengaturan tentang bukti hak milik atas kapal dalam PM 12 Tahun 2021 dan PM 39 Tahun 2017 dibanding PM 54 Tahun 2021.
  - b. Kapal tradisional dapat memperkuuh kedaulatan negara dan upaya pertahanan dan keamanan negara, karena Keberadaannya sebagai moda transportasi yang bisa menjangkau seluruh wilayah negara Indonesia termasuk pulau-pulau terluar dan terpencil serta daerah pedalaman yang perairannya hanya bisa dilayari kapal-kapal tradisional serta belum memiliki nilai ekonomis bagi pelayaran kapal baja.
  - c. Kapal tradisional merupakan salah satu warisan budaya bangsa sehingga keberadaannya patut dipertahankan oleh negara.
  - d. Kapal tradisional termasuk dalam kategori pelayaran rakyat yang biasanya dibangun hanya menggunakan rancang bangun sederhana tanpa kaedah rancang bangun konvensi.
  - e. Dari tahapan prosedur pengawasan pembangunan, hanya sebagian tahapan pembangunan yang tidak dilakukan pengawasan.
  - f. Sertifikat keselamatan kapal tradisional hanya diterbitkan untuk rekomendasi pemeriksaan *marine inspector* dengan klasifikasi temuan atau ketidaksesuaian (*non conformity / NC*) kategori minor, dengan masa berlaku sertifikat lebih pendek serta membatasi daerah pelayaran yang diijinkan lebih sempit dibandingkan dengan kapal yang dibangun sesuai prosedur guna dilakukan pengawasan terhadap pemenuhan rekomendasi *marine inspector* tersebut. Sedangkan untuk temuan atau ketidaksesuaian (*non conformity / NC*) kategori mayor dilakukan penundaan pelaksanaan sertifikasi kapal sampai batas waktu dipenuhinya rekomendasi pemeriksaan tersebut oleh pemilik kapal atau galangan (*dock*) kapal.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **BUKU**

Fardiansyah Hardi, Nanda Dwi Rizkia, Muhamad Sadi, Firman Freaddy Busroh, Ferdinandus Ngau Lobo, Fahmi Miftah Pratama, Aris Triyono, Anggriani Wau, Fatmawati, Fatria Khairo, Andri Nurwandri, Luad Backmon Berkat Parulian Sinaga, 2022, *Pengantar Ilmu Hukum*, Infes Media, Bali.

Gultom Elfrida R., 2020, *Hukum Pengangkutan Laut*, Mitra Wacana Media, Bogor.  
Indra Mexsasai, Oksep Adhayanto, Pery Rehendra Sucipta, 2021, *Hukum Administrasi Negara*, Samudra Biru, Yogyakarta.

Kurniawan Danang, 2022, *Dasar-Dasar Teknik Konstruksi Kapal*, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi, Jakarta.

- Marzuki Peter Mahmud, 2005, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada, Jakarta.
- Muhammad Abdulkadir, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Press, Mataram.
- Nugroho Sigit Sabto, Hilman Syahrial Haq, 2019, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Pustaka Iltizam, Solo.
- Pribadi Antoni Arif, 2020, *Dasar-dasar Penanganan dan Pengaturan Muatan Kapal Niaga*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Ridwan HR, 2010, *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo, Jakarta.
- Sarwono Jonathan, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Solikin Nur, 2021, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*, Qiara Media, Pasuruan.
- Wantu Fence M., 2015, *Pengantar Ilmu Hukum*, Reviva Cendekia, Gorontalo.
- Buku Saku Pemeriksaan Kapal*, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.
- Pedoman Teknis Keselamatan Transportasi Laut Peralatan Keselamatan*, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.

## **PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

*Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.*

*Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*

*Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan.*

*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 Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.*

*Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2006 Tentang Kewajiban Bagi Kapal Berbendera Indonesia Untuk Masuk Klas Pada Biro Klasifikasi Indonesia.*

*Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non-Konvensi (Non-Convention Vessel Standard) Berbendera Indonesia.*

*Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 110 Tahun 2016 Tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.*

*Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.*

*Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi.*

*Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2021 Tentang Pengukuran Kapal.*

**Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 54 tahun 2021** Tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun Kapal, Pelaksanaan dan Pengawasan Pembangunan dan Pengerjaan Kapal.

**Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 tahun 2021** Tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, Dan Sertifikasi Keselamatan Kapal.

**Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor: Py.66/1/2-02 tahun 2002** tentang Persyaratan Keselamatan Bagi Kapal Layar Motor (KLM) Berukuran Tonase Kotor Sampai Dengan GT 500.

**Peraturan Dirjenhubla HK.103/1/4/DJPL-14 tahun 2014** Tentang Pengedokan (Perlimbungan) Kapal Berbendera Indonesia.

**Peraturan Dirjenhubla HK.103/2/19/DJPL-19 tahun 2016** Tentang Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal.

**Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/2/8/DJPL-17** Tentang Petunjuk Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang.

**Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: PK.201/1/1/DJPL-18 Tahun 2018** Tentang Pembagian Jenis Dan Tipe Kapal Serta Pemberian Kode.

## JURNAL

Statutoria Perkapalan-Kemenhub Limpahkan Wewenang Kepada BKI, 2018, **Transocean Maritim**, <https://www.transoceanmaritime.com/ship-management-indonesia-news/52-statutoria-perkapalan-kemenhub-limpahkan-wewenang-kepada-bki.html>.