

**KESELAMATAN DAN KEAMANAN ANGKUTAN LAUT FIBER GALAS
SPEED BOAT RUTE JAILOLO-TERNATE DI KABUPATEN HALMAHERA
BARAT**

JEMMY TUHUMURY

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk (1) Untuk mengetahui keselamatan dan keamanan angkutan laut fiber glas speed boat rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat (2) Untuk mengetahui factor apakah yang mempengaruhi keselamatan dan keamanan angkutan laut fiber glas speed boat rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat. Tipe penelitian hukum yang digunakan adalah penelitian hokum yuridis empiris.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Keselamatan dan Keamanan Angkutan Laut Fiber Glas Speed Boat Rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat, realitanya tidak dapat menjamin keselamatan penumpang dan keamanan speed boat yang dijadikan sebagai alat angkut transportasi laut dengan ukuran 6 GT - 3 GT dengan jarak tempuh yang jauh. Hal ini juga bertentangan dengan Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dalam pasal 117 dan Pasal 155 ayat 3 mengatur status hokum sebuah kapal dengan surat ukur di atas dari 7 GT. Disamping itu bahwa dari tingkat keselamatan dan keamanan penumpang, berdasarkan hasil penelitian bahwa 60% lebih memilih Kapal Motor dibandingkan dengan 40% memilih speed boat. (2). Faktor yang mempengaruhi keselamatan dan keamanan angkutan laut fiber glas speed boat rute Jailolo-Ternate adalah, factor substansi hukum, faktor kelembagaan, factor speed boat, serta faktor budaya hukum dan masyarakat, serta factor perubahan rona laut. Kedepan fiber gals speed boat dapat dijadikan sebagai alat angkut transportasi laut dengan jarak tempuh sesuai dengan mata memadamang, kemudian speed boat harusnya berukuran di atas dari 7 GT dan panjang 25 M³ serta dilengkapi dengan standar kelaiklautan pelayaran. Supaya tidak terjadi faktor yang berpengaruh, maka pemerintah khususnya Menteri Perhubungan Nasional Direktur Jenderal Perhubungan Laut, memperhatikan penerapan undang-undang pelayaran yang tidak mengatur fiber glas speed boat dan juga meningkatkan standar kompetensi sumber daya manusia tenaga ahli juru ukur dan pengawas lapangan kelaiklautan sebuah alat transportasi yang berada pada aparatur pelabuhan baik itu Syahbandar dan Dinas

Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

fiber glass Speed Boat adalah jenis kapal yang berkapasitas 4 GT sebagai kapal cepat, yang daya angkutnya bisa mencapai 17 hingga 20 penumpang, dengan menggunakan penggerak mesin tempel berkapasitas 40 PK, Speed boat rute jailolo-Ternate juga sangat memberikan dampak positif yang mendukung kegiatan transportasi laut selain terbuat dari fiber juga sangat cepat menjangkau ke tempat tujuan, namun dari aspek negatif bahwa speed boat yang terbuat dari fiber glas tidak memenuhi kelaiklautan kapal sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

Aspek utama dari setiap kegiatan transportasi laut adalah keselamatan pelayaran, jika merujuk pada aspek ini fiber glas speed boat tidak memenuhi standar pelayaran yang diatur dalam UU No 17 tahun 2008, yang tertuang dalam Pasal 116 tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dan Pasal 124 tentang kelaiklautan keselamatan kapal. Bila ditinjau dari aspek ini jelas bahwa masalah jaminan keselamatan transportasi khususnya transportasi fiber glas speed boat rute jailolo-ternate tidak memenuhi syarat sebagaimana yang tertuang dalam UU No 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

Merujuk pada ketentuan umum Pasal 1 Angka 32, 33, dan 34, Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran menyebutkan bahwa:

- a. Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang

menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.¹

- b. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.²
- c. Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan, alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.³

Realitanya bahwa, kecelakaan laut transportasi laut fiber glas rute Jailolo-Ternate pada umumnya adalah karena faktor kapasitas fiber glas speed boat yang kurang memadai, kelebihan angkutan dari daya angkut yang ditetapkan, baik itu angkutan barang maupun orang. Selain itu juga speed boat tidak memiliki sertifikat keselamatan penumpang dan kemudian sarana pendukung lainnya dalam penyediaan sarana keselamatan speed boat maupun penumpang yang kurang memadai.

Berdasarkan uraian tersebut memberikan gambaran bahwa fiber glas speed boat sebagai alat transportasi laut rute Jailolo-Ternate, secara yuridisbelum menunjukkan kepastian hukum sebagai alat angkut perhubungan laut baik barang, jasa dan penumpang/masyarakat yang dapat menjamin keselamatan dan kemanan penumpang, bila dilihat dari speed boat atas volume dari gros tonasenya yang hanya berkisar 6 GT sampai dengan 3 GT tidak dapat memenuhi standar kelaikan keselamatan dan keamanan penumpang dengan jarak tempuh kepelabuhan tujuan yang jauh.

Sehubungan dengan hal tersebut keberadaan fiber glas speed boat

¹ Ketentuan umum Pasal 1 Angka 32,, Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran

² *Ibid*, ketentuan umum angka 33

³ *Ibid*, ketentuan umum angka 34

rute Jailolo-Ternate juga tidak terlepas dari tanggungjawab aparat pemerintah baik itu Dinas Perhubungan dan Syahbandar, sebagai aparat penentu kebijakan untuk melakukan pengawasan baik dari aspek administrasi pelayaran maupun dari aspek kelaiklautan atau kelayakan speed boat untuk beroperasi, kemudian dari tanggungjawab hukum oleh pengguna speed boat, Nahkoda, KKM dan ABK.

Maksud aspek pengawasan disini, meliputi kegiatan pemantauan, penilaian, dan investigasi, rekomendasi dan tindakan korektif serta penegakan hukum terhadap penyelenggaraan transportasi agar sesuai standar, norma, pedoman, kriteria, prosedur dan perencanaan yang telah ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Keselamatan dan Keamanan Angkutan Laut Fiber Glas Speed Boat Rute Jailolo Ternate di Kabupaten Halmahera Barat"

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana keselamatan dan keamanan angkutan laut fiber glas speed boat rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat?
2. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi keselamatan dan keamanan angkutan laut fiber glas speed boat rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat?

MATERI DAN METODE PENELITIAN

A. Konsep Umum Transportasi atau Pengangkutan

Dalam kegiatan sehari-hari kata pengangkutan sering diganti dengan kata transportasi. Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut.⁴ Secara

⁴ Dalam Tesis Ahmad Zazili, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang*

etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa.

Abbas Salim mengemukakan bahwa transportasi adalah kegiatan pemindahan barang muatan dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dikatakan juga bahwa transportasi menjadi dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah.⁵

Kamaluddin menyatakan bahwa transportasi atau pengangkutan merupakan sarana ekonomi yang berfungsi untuk menunjang pemindahan sesuatu (manusia, hewan, dan barang) dari suatu tempat tujuan dengan maksud untuk menciptakan kegunaan tempat (place utility) dan kegunaan waktu (time utility).⁶

Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Abdulkadir Muhammad mendefinisikan Pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan

terhadap Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional, Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2008

⁵ Jusna, dkk, *Peranan Transportasi Laut Dalam Menunjang Arus Barang Dan Orang Di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna*, Jurnal Ekonomi (JE) Vol .1(1), E-ISSN: 2503-1937, April 2016

⁶ *Ibid*,

bidang angkutan dan kemajuan teknologi.⁷Selanjutnya ia menambahkan bahwa pengangkutan memiliki tiga dimensi pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha, pengangkutan sebagai perjanjian dan pengangkutan sebagai proses. Pengangkutan sebagai usaha memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Berdasarkan suatu perjanjian;
2. Kegiatan ekonomi di bidang jasa;
3. Berbentuk perusahaan;
4. Menggunakan alat angkut mekanik.

Pengangkutan laut merupakan kegiatan mengangkut ataupun membawa maupun memindahkan penumpang, hewan, dan barang dengan menggunakan kapal tertentu yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran baik swasta dan juga pemerintah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang terdapat di pulau lain tersebut. Pengangkutan laut dapat berlangsung antar pulau dalam satu negara atau secara nasional dan antarpulau dari satu negara ke negara lain atau secara internasional.

Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengangkutan laut atau dengan kata lain disebut:⁸

1. Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
2. Angkutan laut khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.
3. Angkutan laut pelayaran rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana

⁷Abdulkadir Muhammad, *Arti Penting dan strategis multimoda pengangkutan niaga di Indonesia, dalam perspektif hukum bisnis di era globalisasi ekonomi*, Penerbit Genta Press, Yogyakarta, hlm, 1.

⁸ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 6, bahwa Jenis-jenis angkutan di Perairan terdiri atas 3 (tiga) jenis, yaitu :

1. Angkutan laut, adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
2. Angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan /atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.
3. Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

B. Gambaran Umum Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, permuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan *International Maritime Organization* (IMO) yang bernaung

dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi (kapal) di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan/keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Dalam kenyataannya 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (*human error*).⁹

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 40 awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya.

Berdasarkan UU No 17 tahun 2008,tentang pelayaran dikemukakan bahwa Kelaikan Lautan kapal adalah : Keadaan kapalyang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan darikapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal sertapenumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Usaha dalam penyelamatan jiwa di laut merupakan suatu kegiatan yang dipergunakan untuk mengendalikan terjadinya kecelakaan di laut

⁹ Wiji Santoso dkk, *Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Di Distrik Navigasi Tarakan Kalimantan Timur*, e Journal Administrative Reform, 2013,1(1):91-104ISSN 0000 -0000,

yang dapat mengurangi sekecil mungkin akibat yang timbul terhadap manusia, kapal dan muatannya. Untuk memperkecil terjadinya kecelakaan di laut diperlukan suatu usaha untuk penyelamatan jiwa tersebut dengan cara memenuhi semua peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh IMO, ILO, ITU maupun oleh pemerintah. Dan lebih lanjut untuk dapat menjamin keselamatan di laut tersebut diperlukan suatu standard (aturan) yang berlaku secara nasional dan internasional antara lain:¹⁰

a. Standard Nasional

1. Undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang dijabarkan dalam Peraturan pelaksanaan dan peraturan teknisnya.
2. Peraturan Pemerintah dan Keputusan Menteri, Peraturan pelaksanaannya.
3. Undang-undang No. 3 tahun 1988 pengganti Undang-undang No. 5 tahun 1964 tentang Telekomunikasi yang dilengkapi dengan PP No. 22 Tahun 1974 tentang Telekomunikasi untuk umum.
4. Peraturan Pemerintah No. 7 tahun 2000 tentang kepelautan yang antara lain mengatur kompetensi, kualifikasi keahlian dan keterampilan bagi awak kapal dan Nakhoda pada semua kapal kecuali kapal layar motor, kapal layar, kapal motor dengan ukuran kurang dari GT 35, kapal pesiar pribadi yang dipergunakan untuk tidak berniaga dan kapal-kapal khusus.
5. peraturan menteri perhubungan Nomor 13 tahun 2012 pendaftaran dan kebangsaan kapal

b. Standar Internasional

Dalam standard Internasional terdapat tiga organisasi dunia yang mengatur tentang keselamatan kapal yaitu IMO (International Maritime Organization), ILO (International Labour Organization) dan ITU (International Telecommunication Union), Indonesia salah satu anggota dari ketiga organisasi tersebut dan telah meratifikasi konvensi-konvensinya. Sebagai konsekuensi dari keanggotaannya, Indonesia harus melaksanakan aturan tersebut secara baik dan dibuktikan secara kongkrit dalam suatu sertifikasi melalui independent evaluation setiap 5 tahun. Konvensi-konvensi Internasional yang mengatur tentang

¹⁰ *Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003 - 2008*, Laporan ini didasarkan pada Kontrak antara Pejabat Pembuat Komitmen Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan Direktur PT Trans Asia Consultants Nomor 002/STD/KNTR/KNKT/IV/09 tanggal 16 April 2009 tentang Pekerjaan Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003 - 2008

keselamatan kapalmeliputi :¹¹

1. SOLAS 1974 (*Safety Of Life At Sea*) dan amandemen amandemennya.Marpol 73/78 dan protocol-protocolnya
2. Load Line Convention 1966
3. Collreg 1972 (*Collision Regulation*)
4. Tonnage Measurement 1966
5. STCW 1978 Amandemen 95
6. ILO No. 147 Tahun 1976 tentang Minimum Standar Kerja bagi Awak KapalNiaga.
7. ILO Convention No. 185 Tahun 2008 tentang SID (*Seafarers IdentificationDocument*) yang telah diratifikasi berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009.

C. Konsep Kelaiklautan Kapal

Sebagaimana tertuang dalam pasal 1 angka 33 UUP mensyaratkan tentang kelaiklautan kapal, yaitu keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal, serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Untuk bisa dikeluarkannya serfifikat laik laut bagi sebuah kapal, maka sebelumnya terlebih dahulu kapal tersebut dikategorikan atau diklasifikasikan sebagai kapal laut berdasarkan ukuran, bentuk dan perlengkapannya.¹²

Kelaiklautan kapal sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Pelayaran tersebut, kemudian diperjelas dengan ketentuan di dalam Pasal UU Nomor 17 tahun 2008, oleh karena itu dapat dilihat pada Pasal-Pasal di bawah ini, yang berhubungan dengan keselamatan dan persyaratan Kapal. Pasal 124

- (1) Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada

¹¹ Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1993, hlm. 407

¹² Sution Usman et,al, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 18

ayat (1) meliputi:

- a. material;
- b. konstruksi;
- c. bangunan;
- d. permesinan dan perlistrikan;
- e. stabilitas;
- f. tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
- g. elektronika kapal.

Pasal 126

- (1) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.
- (2) Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. sertifikat keselamatan kapal penumpang;
 - b. sertifikat keselamatan kapal barang; dan
 - c. sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.
- (3) Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.
- (4) Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.
- (5) Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

Pasal 128

- (1) Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Pemilik, operator kapal, dan Nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 132

- (1) Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah-pelayarannya wajib dilengkapi dengan peralatan meteorologi yang memenuhi persyaratan.
- (2) Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyampaikan informasi cuaca sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib menyebarkanluaskannya kepada pihak lain dan/atau instansi Pemerintah terkait.

D. Sistem Hukum Lawrence M Friedman

Menurut Lawrence M. Friedman membagi sistem hukum dalam tiga bagian yaitu, tentang Struktur hukum, Substansi hukum dan Budaya hukum. Struktur hukum adalah kerangka atau rangkanya, bagian yang tetap bertahan, bagian yang memberi semacam bentuk dan batasan terhadap keseluruhan.¹³ Substansi hukum adalah atauran, norma, dan pola perilaku nyata yang ada dalam sistem itu.¹⁴ Kultur hukum atau budaya hukum adalah sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum kepercayaan, nilai, pemikiran serta harapannya.¹⁵ Dengan kata lain bagian dari budaya umum itulah yang menjadi penentu jalannya proses hukum.¹⁶ Jadi dengan kata lain, kultur hukum adalah suasana pikiran sosial dan kekuatan sosial yang menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari atau disalahgunakan.

Berasarkan pada ke tiga sistem hukum tersebut diatas maka dapat dikaitkan dengan pendapat Soerjono Soekanto, yang telah membagi faktor-faktor yang dapat menghambat atau mempengaruhi penegakkan hukum,¹⁷ Secara konsepsional maka inti dari arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai – nilai yang terjabarkan didalam kaidah – kaidah yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai – nilai ahap akhir Menurut Soerjono soekanto faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum ada lima (5) faktor yaitu

1. Faktor hukumnya sendiri, yang di dalam tulisan ini dibatasi pada undang - undang.
2. Faktor penegak hukum,yaitu pihak pihak yang membentuk dan m

¹³ Lawrence M. Friedman, diterjemahkan oleh Wisnu Basuki, *Hukum Amerika Sebuah Pengantar (American Law An Introducion)*, Jakarta, PT Tatanusa, 2001, hlm. 7

¹⁴ *Ibid.*, hlm. 8

¹⁵ *Ibid.*, hlm. 9

¹⁶ Achamad Ali, *Menguak Realaitas Hukum, Ramapi Kolom dan Artikel Pilihan dalam Bidang Hukum*, Jakarta, Kencana Media Grup, 2008, hlm. 10

¹⁷ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan hukum*, Jakarta.PT RajaGrafindo Persada, 2013, hlm. 8

enegakan hukum.

3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolak ukur daripada epektifitas penegakan hukum. Menurut Soerjono Soekanto¹⁸ Penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan, walaupun di dalam kenyataannya di Indonesia kecenderungan adalah demikian, selain itu, ada kecenderungan yang kuat untuk mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksanaan keputusan hakim". Perlu dicatat bahwa pendapat –pendapat yang agak sempit tersebut mempunyai kelemahan –kelemahan, apabila pelaksanaan perundang-undangan atau keputusan hakim tersebut malahan mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup" .

Lebih lanjut menurut Soerjono Soekanto¹⁹, bahwa : Yang terpenting adalah proses saling mempengaruhi (*interplay*) diantara aturan dan asas karena dalam proses inilah suatu sumber perubahan dibangun kedalam tatanan hukum. Suatu peraturan agar tetap relevan dan bertahan hidup, mesti bergantung pada kondisi- kondisi historis yang tepat. Ketika lingkungan berubah, peraturan –peraturan harus ditata ulang, bukan hanya memenuhi kebutuhan kebijakan namun juga untuk melindungi otoritas peraturan itu sendiri dan integritas ketika diaplikasikan.

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan tipe penelitian yuridis empiris, Penelitian hukum empiris adalah hukum di identikan sebagai perilaku mempola. sedangkan pendekatan yuridis berpangkal dari Undang-

¹⁸ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Penegakan Hukum*, PT. RajaGrafindo Persada. Jakarta. 1983, hlm, 10-15

¹⁹ Ibid.

Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran dan peraturan-peraturan lain, baik dalam skala Nasional maupun Internasional. Bermaksud untuk mengetahui prinsip-prinsip yang terdapat dalam aturan hukum tersebut digunakan untuk melihat dan menelaah masalah-masalah yang akan diteliti. Pendekatan normatif empiris ini dilakukan untuk menguraikan bagaimana sesungguhnya pelaksanaan fiber glas sebagai alat transportasi laut, apakah memenuhi standar pelayaran dan dapat menjamin keselamatan penumpang.

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan di Kabupaten Halmahera Barat, dengan melihat permasalahan hukum terkait dengan, kelaiklautan fiber glas speed boat maupun Kapal Motor rute Jailolo-Ternate sebagai alat transportasi laut yang dapat menjamin keselamatan penumpang dan barang, yang juga berkaitan dengan pengawasan instansi terkait sebagai penentu kebijakan pelayaran.

C. Jenis dan Sumber Data

Jenis dan sumber data yang penulis gunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang telah diperoleh langsung dilapangan terhadap sejumlah responden atau pihak-pihak terkait yang akan diwawancarai, Sedangkan data sekunder terdiri dari jenis data yang di peroleh dari penelitian kepustakaan yang meliputi:

1. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan hukum yang mengikat, seperti: Norma Dasar (UUD 1945), Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah, Peraturan menteri perhubungan dan peraturn hukum lain yang berkaitan dengan transportasi atau angkutan pelayaran.
2. Bahan Hukum sekunder, bahan-bahan yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer, misalnya buku-buku, literatur hukum, hasil-hasil penelitian, Laporan penelitian, jurnal dan hasil karya ilmiah hukum.²⁰

D. Teknik Pengumpulan Data

²⁰Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, Raja Garfindo Persada, 2004, hlm. 13

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh dari

1. Studi kepustakaan, yang sumber datanya dapat melalui buku-buku, Laporan penelitian, Jurnal, dan perundang-undangan yang berlaku.
2. Studi lapangan atau Wawancara langsung terhadap pelaku usaha sebagai sumber informasi yang akan diperoleh sebagai data primer, oleh karena itu penulis akan menentukan beberapa responden yang akan dijadikan sebagai sumber informasi antara lain:
 1. Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat;
 2. Kesabandaran dan KPLP perwakilan Kabupaten Halmahera Barat;
 3. Pelaku usaha Speed boat dan Kapal Motor Rute Jailol-Ternate;

E. Teknik Analisis Data

Kegiatan analisis ini diawali dengan mengumpulkan data sekunder dan data primer. data sekunder di peroleh dari peraturan perundang-undangan dan karya tulis ilmiah hukum, sedangkan data primer diperoleh melalui wawancara lapangan. Kemudian diolah dan dianalisa secara kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif analitis, artinya bahwa data yang diperoleh tersebut akan penulis menjelaskan, menguraikan dan mengagambarkan sesuai dengan permasalahan yang berkaitan dengan permasalahan fiber glas dan kapal motor sebagai alat transportasi laut rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat.

PEMBAHASAN

A. Keselamatan dan Keamanan Angkutan Laut Fiber Glas Speed Boat Rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat

Tabel 4. 1

Data Speed Boat Rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat

No	NAMA SPEED BOAT	GT	PENMPANG	JUMLAH MESIN
1	SB. SHIDANGONE	6 GT	40 orang	Yamaha 5X40 pk
2	SB. GAMMADERO 02	6 GT	45 orang	Yamaha 5X40 pk
3	SB. BUNGA DEPOT 01	6 GT	45 orang	Yamaha 6x40 Pk

4	SB. BINTANG FAJAR	6 GT	50 orang	Yamaha 6x40 Pk
5	SB. LINTAS MALOKO	6 GT	45 orang	Yamaha 4x40 Pk
6	SB. LUCKY STAR	4 GT	32 orang	Yamaha 4x40 Pk
7	SB. RAHMAD ILAHI	4 GT	32 orang	Yamaha 4x40 Pk
8	SB. LUCKY STAR 01	4 GT	32 orang	Yamaha 4x40 Pk
9	SB. RAHMAD ILAHI 02	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
10	SB. RAHMAD ILAHI 03	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
11	SB. ANGGA PRATAMA	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
12	SB. LUMBA-LUMBA	3 GT	22 orang	Yamaha 3x40 Pk
13	SB. CANTIK	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
14	SB. CORDELLIA	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
15	SB. CAHAYA FAJAR	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
16	SB. CAHAYA FAJAR 01	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
17	SB. RIO DANO 02	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
18	SB. PUTRA REZANDI	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
19	SB. MUTIARA IBU	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
20	SB. SINAR GUPANS	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
21	SB. ANCANGO STRAR	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
22	SB. KARUNIA EKSPRES	4 GT	57 orang	Yamaha 5x40 Pk
23	SB. JAILOLO STAR	2 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
24	SB. RIZKI	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk
26	SB. PUTRI TUNGGAL	3 GT	42 orang	Yamaha 4x40 Pk
27	SB. TUKARA	7 GT	24 orang	Yamaha 3x250 Pk
28	SB. KAHATOLA	7 GT	20 orang	Yamaha 3x250 Pk

29	SB. PULAU BABUA	7 GT	20 orang	Yamaha 3x250 Pk
30	SB. PASI TOFIRI	5 GT	10 orang	Yamaha 2x175 Pk
31	SB. SINAR HALBAR	6 GT	40 orang	Yamaha 5x40 Pk
32	SB. RIO DANO	3 GT	24 orang	Yamaha 3x40 Pk

Sumber : data primer diperoleh pada Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat dengan Sertifikat Kesempurnaan tahun 2017.

Berdasarkan pada tabel tersebut, menunjukkan bahwa jumlah speed boat rute Jailolo-Ternate sebanyak 32 (tiga puluh dua) speed boat, yang masing-masing bervariasi dari volume speed boat ada yang berukuran 6 GT sampai dengan 2 GT, dengan jumlah penumpang yang berbeda-beda, mulai dari 57 orang hingga 10 orang. Bila dicermati pada keberadaan speed boat rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat, akan tidak sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, sebab dalam setiap regulasi yang berkaitan dengan pelayaran hanya diberikan izin berlayar harus diatas 7 Gros Tonase (GT), hal ini merupakan kondisi ril yang juga mempengaruhi dan berdampak besar pada keselamatan dan keamanan penumpang trayek Jailolo-Ternate.

TABEL 4.2
DATA RESPONDEN PENILAIAN PENUMPANG TERHADAP
TINGKAT KESELAMATAN DAN KEMAMAN ANGKUTAN LAUT

No	Tanggapan Penumpang	Jumlah	Persentase
	Speed boat	10	40%
	Kapal Motor	15	60%
	Jumlah	25	100%

Sumber: data primer berdasarkan hasil penelitian dengan sejumlah penumpang di Kabupaten Halmahera Barat

Berdasarkan tabel tersebut diatas bahwa rata-rata penumpang yang

diwawancarai sebanyak 25 orang,²¹ dari jumlah tersebut akan mewakili seluruh penumpang yang menjadi sumber informasi, dari data tersebut mendeskripsikan bahwa kebanyakan penumpang dari jumlah 25 orang, ternyata 15 orang diantaranya lebih banyak memilih kapal motor, antara lain penumpang atas nama, Afandi, Jufri, Fredi, Anton, Jubaidah, Ansar, Rugaya, Eli, Wan, Ul, Bram, Mona, Julkifli, Ibdah, Jekson. di bandingkan dengan 10 orang penumpang yang memilih speed boat, yaitu, jimi, amir, haerullah, Alwani, Hi Narti, Saskia, Fabio, Rosida, Afan, Mirna.²² Dengan menggunakan indikator keselamatan dan kemandirian pelayaran dari hasil penelitian menunjukkan bahwa 60% penumpang lebih memilih kapal motor, sedangkan 40% penumpang lebih memilih speed boat.

Menurut peneliti dari uraian tersebut diketahui bahwa speed boat dilihat dari tingkat keselamatan dan keamanan penumpang tidak mendukung secara penuh layaknya sebuah alat angkut transportasi laut khususnya rute Jailolo-Ternate, yang tidak dapat menjamin keselamatan nyawa orang, sebagaimana hal ini disampaikan oleh salah seorang penumpang, ia lebih memilih kapal motor dibandingkan dengan speed boat. Sedangkan yang memilih speed boat dengan alasan karena terlambat kapal motor. Disamping itu bahwa speed boat yang hanya berukuran kecil dari segi ruangnya maupun panjang dan tinggi. Hal ini menurut peneliti kurang memberikan rasa nyaman, aman dan kemandirian dalam kegiatan pelayaran.

Berdasarkan hasil penelitian peneliti yang diketahui secara umum, bahwa kondisi cuaca selat Jailolo-Ternate yang seringkali dapat berubah, apabila speed boat dijadikan sebagai alat transportasi laut akan sangat membahayakan keselamatan penumpang, sebab pada kejadian kecelakaan speed boat terdahulu yang juga mengakibatkan terjadinya

²¹Wawancara dilaksanakan pada tanggal 4 Januari tahun 2017 yang dilakukan di Pelabuhan Jailolo

²²Wawancara dilaksanakan pada tanggal 10 Januari tahun 2017 yang dilakukan di Pelabuhan speed Jailolo.

kecelakaan laut, seperti halnya:

- a. Cuaca buruk
- b. Kebakaran
- c. Kelebihan penumpang
- d. Tidak ada daya apung cadangan akibat muatan yang berlebihan
- e. Terdampar
- f. Tubrukan (*Collision*)
- g. Design & Struktur yang tidak sempurna dan
- h. Kelalaian Kru speed boat

Hal tersebut dapat peneliti jelaskan bahwa, kondisi speed boat yang tidak berdasarkan pada standar kelaiklautan speed boat rute Jailolo-Ternate, juga berdampak pada keselamatan dan keamanan penumpang, sebab kedua indikator ini sangat penting dalam melaksanakan sebuah pelayaran di laut. Disamping itu dilihat dari gros tonase dan daya angkutnya speed boat rute Jailolo-Ternate, akan tidak berbanding lurus dengan volume speed boat serta bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Menurut ketentuan pasal 155 ayat (3) Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran perlu diterbitkan Surat ukur untuk kapal dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh Gross Tonnage) atau yang dinilai sama dengan itu (20 m³) Kemudian kapal yang telah diukur, dapat didaftarkan di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang mana pendaftaran itu dilakukan oleh pejabat pendaftar atau pencatat balik nama kapal (pasal 159 ayat (2) UUP). Untuk di daerah di daftarkan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat dan Syahbandar Kelas III Pelabuhan Jailolo.

Dalam pasal 158 ayat (2) Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dikatakan bahwa, kapal Indonesia yang berukuran paling sedikit 7 GT, dapat dibukukan dalam suatu register kapal menurut ketentuan-ketentuan yang akan ditetapkan dalam suatu ordonansi tersendiri. Ordonansi yang dimaksud adalah ordonansi tentang Pendaftaran Kapal (OPK) S. 1933 – 48 Jo. 38 – 2, m.b. 1 April 1935. Jika mengacu pada ketentuan tersebut merupakan sebuah keharusan karena

memang ada kapal laut Indonesia, yang isi kotornya 20 m³ atau lebih, sedangkan yang tidak perlu didaftarkan, yaitu kapal tak bermotor, yang ukurannya kurang dari 100 m³ isi kotor. Perlu menjadi perhatian bahwa OPK itu berlaku bagi semua golongan rakyat Indonesia dan banyak kapal milik rakyat Indonesia yang berukuran kurang dari 100 m³ isi kotor, tak bermotor, hal ini dapat dilihat pada sertifikat Speed Boat rute Jailolo-Ternate yang mengacu pada ketentuan Ordonansi Pendaftaran Kapal.

Kenyataannya bahwa speed boat rute Jailolo-Ternate sudah memiliki surat ukur speed boat dengan menggunakan cap bakar pada ruas badan speed boat, yang dilakukan oleh aparat pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat.²³ Namun hal ini tidak disesuaikan dengan syarat-syarat yang diatur dalam Undang-Undang, sebab keberadaan speed boat yang berada di pelabuhan jailolo yang besar tonasenya dapat bervariasi mulai dari 6 GT sampai dengan 3 GT, hal ini dapat juga dikatakan bahwa terjadinya penyalagunaan wewenang dari Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat memberikan surat ukur dengan stempel cap bakar pada speed boat di bawah dari 7 Gros Tonase.

Kemudian dilihat dari permasalahan sarana dan prasarana speed boat, yang kenyataannya kurang diperhatikan oleh operator speed boat, sebagaimana yang harus dipersiapkan, oleh karena hal ini sangat sensitif dengan keselamatan dan keamanan penumpang, sarana yang harus dipersiapkan adalah:²⁴

1. Rakit penolong tegar yang dapat menampung seluruh pelayar
2. pelampung penolong dengan tali 30 m minimal 2 buah depan dan belakang
3. baju penolong/life jacket yang tersedia untuk seluruh pelayar
4. alat navigasi atau kompas

²³Wawancara dengan Agus Purwoko Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat

²⁴Wawancara dengan Affan Tabona Syabandar Jailolo pada tanggal 5 Januari tahun 2017.

5. lampu navigasi
6. mesin penggerak harus dalam keadaan baik
7. jangkar dan tali jangkar minimal satu buah
8. alat pemadam api ringan (APAR) minimal satu buah didekat mesin
9. perangkat radio komunikasi atau HT (Handy Talky) minimal satu buah
10. tangki penampung minyak kotor
11. pompa tangan

Sarana dan prasarana angkutan laut fiber glas speed boat rute Jailolo-Ternate tersebut, pada kenyataannya belum maksimal untuk dipersiapkan mulai dari rakit penolong, pelampung penolong, lampu navigasi, alat pemadam api, perangkat radio, tangki penampung minyak kotor, serta kapak yang berfungsi untuk menghancurkan jendela speed boat bila terjadi keadaan yang membahayakan di laut. Menurut peneliti dari perlengkapan sarana dan prasarana sangat penting sebagai syarat speed boat melakukan pelayaran di laut, bila dikaitkan dengan gros tonase speed boat yang hanya berada dibawah 6 GT sangat memprihatinkan, sebab dengan gros tonase yang kecil tidak mungkin pula mampu menyiapkan seluruh persyaratan keselamatan dan keamanan penumpang.

Menurut peneliti permasalahan speed boat Rute Jailolo-Ternate, terkait dengan keselamatan dan keamanan dalam kegiatan transportasi laut, kurang menjamin keselamatan pelayaran, oleh karena itu setidaknya kepada otoritas yang berwenang Dinas Perhubungan Halmahera Barat dan Syahbandar memberikan pemahaman maupun anjuran-anjuran kepada pengusaha speed boat dan kepada pengelola jasa angkutan laut, bahwa speed boat yang hanya berukuran dibawah 6 GT sampai dengan 3 GT tidak dapat diberikan ijin operasi pelayaran dengan jarak tempuh 18 mil laut. Namun fiber glas speed boat hanya diberikan ijin pelayaran dengan jarak tempuh yang tidak terlalu jauh, seperti mata memadamang terhadap

tong-tong yang berada diatas permukaan laut. Jadi fiber gelas speed boat diberikan ijin berlayar hanya berdasarkan pada mata memadamang.

Selain itu, dari sisi keselamatan kru speed boat atau nahkoda dan KKM wajib memiliki kecakapan yang cukup dalam menganalisa cuaca serta menentukan waktu keberangkatan speed boat itu sendiri, disamping itu kru speed boat juga wajib membaca laporan BMKG yang setiap waktu terjadi perubahan. Kemudian itu juga bahwa nahkoda bertanggungjawab dalam mengsosialisasikan penggunaan baju penyelamat, serta menunjukan jalur-jalur efakuasi bila terjadi keadaan yang emergensi. nahkoda juga wajib memastikan bahwa setiap penumpang yang diangkutnya wajib memakai baju penyelamat selama pelayaran samapai di pelabuhan tujuan.

Uraian permasalahan tersebut, menurut peneliti bahwa jika ditinjau dari aspek regulasi speed boat tidak memenuhi standar pelayaran, baik itu dari aspek keselamatan dan keamanan, mulai dari konstruksi kerangka speed boat sampai turung oprasinya, sebab selama ini kurang pernah diawasi dan tidak diawasi oleh instansi yang berkompten, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat. sehingga dapat mempengaruhi standar kelayakan serta keselamatan dan keamanan speed boat itu sendiri.

Dalam surat telegram Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 167/phbl-11 tanggal, 21 oktober 2011. dengan memperhatikan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran dan berkaitan banyaknya kapal-kapal konstruksi sederhana yang digunakan untuk mengangkut penumpang serta memperhatikan hasil pemeriksaan di lapangan dengan ini kami sampaikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Konstruksi kapal harus kuat sesuai dengan bahan yang digunakan;
- b. Geledak cuaca yang digunakan sebagai ruang penumpang harus diperkuat konstruksinya dan diberi perlindungan pagar pengaman yang kuat;
- c. Jumlah penumpang sesuai dengan kapasitas tempat duduk yang ada dengan ukuran minimal perorang 0,47 meter persegi;

- d. Kapal dilengkapi dengan surat ukur, surat tanda kebangsaan kapal, pas tahunan dan sertifikat keselamatan sesuai dengan ketentuan yang berlaku;

Berdasarkan surat telegram direktur jenderal perhubungan laut tersebut, memberikan gambaran bahwa setiap kapal yang berkonstruksi sederhana harus benar-benar kuat sesuai dengan bahan yang dibuat, jika hal ini speed boat yang berukuran kecil dan terbuat dari fiber glas, dilihat dari konstruksinya memang belum sesuai dengan standar yang diinstruksikan, maupun standar dalam Undang-Undang Pelayaran, kemudian itu yang perlu diketahui bahwa keberadaan speed boat rute Jailolo-Ternate bila dikaitkan dengan poin (d) pada surat telegram tersebut, kenyataannya tidak bersesuaian, oleh karena surat ukur, surat kebangsaan kapal, pas tahunan dan sertifikat keselamatan dalam pembuatannya tidak berdasarkan pada mekanisme pembuatan yang sebenarnya.

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor, pm 13 tahun 2012 tentang Pendaftaran dan kebangsaan kapal yang terdapat pada Pasal 5 menyangkut dengan Pendaftaran Hak Milik atas Kapal, menyebutkan bahwa hak milik atas kapal yang telah diukur dan mendapat surat ukur dapat didaftarkan di Indonesia oleh Pemilik kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal. Kemudian Kapal yang dapat didaftarkan kepemilikannya di Indonesia yaitu, Kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*). Sedangkan speed boat rute Jailolo-Ternate hanya berkisar 6 GT sampai dengan 3 GT.

Peneliti katakan pula bahwa, dalam hal pembuatan surat ukur, surat kebangsaan kapal dan sertifikat keselamatan speed boat, kurang memberikan kepastian hukum dalam pembuatan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat. Sebab sangat mustahil bila bentuk surat tersebut kemudian diterbitkan tanpa mempertimbangkan keselamatan penumpang dan keamanan speed boat. Oleh karena itu menurut peneliti kepada lembaga yang berwenang Dinas perhubungan Kabupaten

Halmahera Barat khusus dalam penerbitan surat-surat tersebut kiranya mengacu kepada kondisi ril speed boat, apakah layak menurut hukum atau tidak. Sehingga pada pembuatan surat-surat tersebut tetap berpedoman pada ketentuan hukum yang berlaku, bukan sebaliknya keluar dari koridor hukum yang berlaku.

Peneliti katakan pula bahwa speed Boat, Seharusnya mengikuti standar kompetensi yang disyaratkan oleh Undang-Undang Pelayaran, Pasal 1 butir 33 tentang kelaiklautan kapal dan Pasal 117 yang berbunyi:

1. Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
 - a. kelaiklautan kapal; dan
 - b. kenavigasian.
2. Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi:
 - a. keselamatan kapal;
 - b. pencegahan pencemaran dari kapal;
 - c. pengawakan kapal;
 - d. garis muat kapal dan pemuatan;
 - e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
 - f. status hukum kapal;
 - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
 - h. manajemen keamanan kapal.
3. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Berdasarkan ketentuan Pasal 117, bila dipadukan dengan tanggungjawab hukum otoritas yang berwenang, akan sangat menjamin keselamatan penumpang dan keamanan pelayaran. berhubungan dengan pengawasan oleh petugas terkait, terutama Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat dalam keselamatan dan keamanan kapal yakni:

1. Pelaksanaan keselamatan kapal
2. pelaksanaan pengukuran kapal
3. melaksanakan penerbitan pas kapal atau pas kecil

4. pencatatan/ registrasi kapal
5. Melaksanakan pemeriksaan fisik kapal;
6. melaksanakan pemeriksaan mesin
7. memeriksa kelengkapan kapal
8. melaksanakan penerbitan sertifikat keselamatan
9. menerbitkan dokumen pengawakan kapal
10. melaksanakan penerbitan surat ijin berlayar

Sedangkan pada Sabandar hanya pada penerapan prosedur pengawasan keselamatan kapal dan penetapan standar kelayakan serta pedoman standar keselamatan kapal yang berdasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 38 tahun 2007 tentang pembagian urusan pemerintahan antara pemerintah pusat, propinsi, kabupaten dan Kota (bab 7 pasal 18 ayat 1 sampai dengan 4), yang menjelaskan bahwa pembagian urusan pemerintahan, pemerintah pusat wajib melakukan pembinaan terhadap pemerintah daerah, dalam mendukung kemampuan pemerintah daerah. pembinaan dapat dilakukan dalam bentuk bimbingan teknis, supervisi atau pemeriksaan, konsultasi, monitoring dan evaluasi, pendidikan dan latihan SDM khusus juru ukur.

Bila dikaji dari aspek PP 38 tahun 2007, sudah seharusnya pemerintah pusat dalam hal ini kementerian perhubungan menyerahkannya urusan pengawasan dan penerbitan ijin berlayar atau yang lebih dikenal dengan surat persetujuan berlayar atau SPB kepada instansi pemerintah kabupaten Halmahera Barat yang berkompeten khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat, sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan dan tanggungjawab, serta pengawasan armada speed boat.

Permasalahan fiber glas speed boat rute Jailolo-Ternate, merupakan tanggungjawab hukum semua pihak, bukan hanya berada

pada satu pihak pengusaha speed boat, akan tetapi tanggungjawab hukum tersebut juga dapat berada pada otoritas yang berwenang sesuai dengan kompetensinya masing-masing untuk dapat menegakan perundang-undangan yang berlaku, serta dapat menertibkan seluruh kegiatan angkutan laut. Pengusaha angkutan laut wajib mengetahui hal-hal yang berkaitan dengan kelaiklautan speed boat yang disampaikan oleh instansi yang berwenang untuk itu, mulai dari gros tonase speed boat yang diberikan ijin berlayar, surat ukur, pengawakan, sarana dan prasarana pelayaran, hal ini bertujuan untuk memastikan layaknya sebuah angkutan laut dalam melaksanakan kegiatan pelayaran.

Perlu dijelaskan pula bahwa, instansi yang berwenang adalah Dinas Perhubungan Halmahera Barat dan Syahbandar, yang mana kedua instansi ini berada dibawah Direktur Jenderal Perhubungan Laut, memiliki tanggungjawab hukum besar dalam setiap kegiatan pelayaran, mulai dari penegakan, penindakan, pengawasan dan monitoring secara langsung, baik itu bersifat triwulan atau tahunan terhadap setiap kegiatan angkutan laut.

Penegakan dalam hal ini lebih mengedepankan ketentuan hukum yang berlaku dalam setiap kegiatan pelayaran oleh speed boat apakah speed boat rute Jailolo-Ternate memenuhi syarat sebagaimana diatur dalam Undang-Undang pelayaran atautkah speed boat tidak memenuhi syarat yang diatur dalam Undang-Undang, Kemudian pengawasan lebih menitikberatkan pada kesiapan perlengkapan sarana dan prasarana speed boat, baik pengawasan terhadap surat-suratnya maupun sarana-sarana lain yang menjadi pendukung kegiatan pelayaran untuk menjamin keselamatan dan keamanan.

Menurut peneliti kedepan Dinas Perhubungan Halmahara Barat dan Shabandar kiranya mengutamakan aspek evaluasi setiap angkutan laut, mulai dari surat-suratnya sampai dengan layaknya beroperasi angkutan laut tersebut, supaya dapat memastikan seluruh perlengkapan pelayaran

yang dapat menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Realitanya evaluasi seringkali dilakukan sehingga berakibat pada kecelakaan angkutan laut, sebagaimana pada peristiwa-peristiwa kecelakaan laut rute Jailolo-Ternate, baik itu pada speed boat maupun pada kapal motor. Untuk menghindari hal tersebut, maka dengan itu evaluasi triwulan dapat dijadikan sebagai program prioritas dalam setiap angkutan pelayaran rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat, guna menghindari kecelakaan di laut.

B. Faktor yang Mempengaruhi Keselamatan dan Keamanan Angkutan Laut Fiber Glas Speed Boat Rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat

1. Faktor Substansi Hukum

Terkait dengan fiber glas speed boat dijadikan sebagai alat angkut transportasi laut, yang hanya berada dibawah 6 GT sampai 3 GT, jika melihat gros tonasenya tidak dikehendaki oleh Undang-undang Nomor 17 tahun 2008, sebagaimana diatur dalam Pasal 155 yang berbunyi,

- (1) Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri.
- (2) Pengukuran kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan menurut 3 (tiga) metode, yaitu:
 - a. pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter;
 - b. pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih; dan
 - c. pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu.
- (3) Berdasarkan pengukuran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).
- (4) Surat Ukur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan oleh Menteri dan dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran dalam Pasal 155 tersebut, setiap kapal wajib dilakukan

pengukuran oleh instansi yang berwenang, menurut Undang-Undang ini instansi yang berwenang melakukan pengukuran adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat. Pasal 155 ayat 3 tidak menghendaki dilakukan pengukuran terhadap kapal yang tonase kotor sekurang-kurang 7 GT. Dengan melakukan penafsiran tersebut jelas fiber glas speed boat tidak dapat dijadikan sebagai alat angkut transportasi laut rute Jailolo-Ternate, karena dilihat dari panjang dan tonase kotor tidak memenuhi syarat yang diatur dalam Undang-Undang.

Permasalahan substansi hukum dalam penelitian ini adalah speed boat dijadikan sebagai alat angkut transportasi laut, yang tidak diatur dalam Undang-Undang pelayaran, sebab pada kenyataan hal ini terjadi, namun bisa saja speed boat dijadikan sebagai alat transportasi laut akan tetapi hanya diberikan ijin berlayar dengan jarak tempu yang tidak terlalu jauh, sebab speed boat juga memberikan manfaat dari segi perluasan lapangan kerja bagi masyarakat, kemudian speed boat dibuat dengan menggunakan bahan fiber glas namun diatas dari 7 GT dengan panjang 24 meter persegi atau lebih dari standar yang ditentukan.

Berdasarkan paparan tersebut, kiranya pembentuk undang-undang meninjau kembali penerapan Undang-Undang pelayaran, yang rumusan norma hukumnya lebih diperjelas mengenai fiber glas speed boat dijadikan sebagai alat angkut transportasi laut, sebab di dalam Undang-Undang pelayaran tidak mengatur secara jelas fiber glas dibawah dari 7 GT. Sehingga hal ini dapat mempengaruhi penindakan bagi aparat pelabuhan Dinas Perhubungan Kabupaten dan Syabandar. Sebab ketika speed boat mau diberhentikan beroperasi akan muncul reaksi dari kalangan pengusaha speed boat dan ABK speed boat, yang nantinya akan memunculkan protes.

Menurut peneliti, perlu diperhatikan oleh pemerintah khususnya Kementerian Perhubungan Nasional, dalam menetapkan sebuah regulasi baik yang sederajat atau dibawah dari undang-undang untuk

memperhatikan kepentingan masyarakat secara umum dibidang transportasi laut. Artinya bahwa speed boat dapat diatur dalam Undang-Undang pelayaran dan diajdiakan sebagai alat angkut transportasi laut dengan memperhatikan gros tonasenya maupun panjang yang berskala nasional. Kemudian itu juga bahwa speed boat tidak di jinkan berlayar dengan jarak tempu yang terlalu jauh pada pelabuhan yang dituju yang bertujuan agar adanya batasan opreasi fiber glas speed boat.

2. Faktor Kelembagaan

Faktor kelembagaan juga sangat mempengaruhi keselamatan dan keamanan pelayaran speed boat sebagai alat angkut transportasi laut, selama ini Syabandar dan Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat sudah melakukan komunikasi yang baik antara instansi yang berwenang dalam hal penerapan prosedur standar keselamatan speed boat.

Koordinasi dan komonikasi dalam rangka pemeriksaan terhadap seluruh fasilitas yang tersedia dalam speed boat, sosialisasi terhadap baju penyelamat kepada penumpang, serta upaya tindakan penyelamatan yang terjadi disaat musibah, yakni tabrakan, tenggelam, atau kebakaran. Kemudian pelatihan-pelatihan tanggap darurat diatas laut yang dilaksanakan oleh operator kapal atau kru kapal.

Permasalahan kelembagaan adalah Kurangnya pengetahuan bagi aparatur dinas perhubungan khususnya tenaga-tenaga juru ukur, sehingga dapat berdampak pada tidak diawasinya pembangunan speed boat sampai dengan turun oprasinya speed boat tersebut. pengawsan ini bersifat teknis dimana untuk menentukan kapasitas angkut speed boat harus memiliki ukuran yang disahkan oleh Kementerian perhubungan, khususnya dirjen perhubungan laut, yang mana dalam pengukuran mulai dari 0,47 m atau 47 Cm, untuk ukuran perorang, sehingga itu bisa dijadikan dasar untuk menentukan besarnya sebuah dispensasi untuk ukuran speed boat tertentu.

Kurangnya tenaga dibidang pengukuran dan pengawasan pada Dinas perhubungan, yang juga berpengaruh pada keselamatan dan keamanan penumpang. monitoring dilakukan bisa saja tertulis maupun peringatan secara lisan. tetapi kenyataannya bahwa dinas seringkali melakukan evaluasi per triwulan terhadap speed boat untuk dapat memastikan perlengkapan keselamatan yang berdasarkan pada standar kelaiklautan kapal yang berlaku.

Berdasarkan hal tersebut dapat peneliti katakan bahwa, masalah jumlah personil dan sumber daya manusia pada Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat dan Syabandar perlu ditingkatkan untuk mengaplikasikan tugas dan fungsinya, Ketersediaan personil dan sumber daya manusia selayaknya perlu penambahan baik secara kuantitas maupun kualitas, sehingga dapat mengantisipasi kendala-kendala lapangan, baik melakukan pengawasan, penindakan dan monitoring secara langsung terhadap speed boat tertentu untuk memastikan kesiapan dan perlengkapan pelayaran.

Menurut peneliti bahwa, kementerian perhubungan belum secara keseluruhan melakukan pendidikan dan pelatihan khusus dibidang juru ukur speed boat dibawah 7 GT, hal ini berdampak pada ketidak tertibnya pelaksanaan sistem pengukuran serta penetapan gros tonase speed boat dan dispensasi penumpang yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku, dengan demikian membawa dampak pada tidak terciptanya stabilitas pelayaran.

Pelatihan merupakan indikator penting dalam pengembangan disiplin ilmu maupun praktek di lapangan, guna memastikan sumber daya manusia yang cukup untuk melaksanakan tugas dan fungsi sebagai tenaga juru ukur maupun tenaga pengawas lapangan di bidang pelayaran.

Pendidikan dan pelatihan dimaksudkan sebagai kegiatan untuk meningkatkan kadar keilmuan para tenaga ahli di bidang kelautan dan

pelayaran. Pelatihan tersebut berupa mengikuti kegiatan-kegiatan yang diselenggarakan oleh Direktur Jendral Perhubungan Laut, kemudian mengikuti keterampilan sebagai tenaga ahli ukur dan tenaga pengawas kelaiklautan speed boat atau kapal motor. Pelatihan tersebut bermaksud supaya setiap tenaga ahli pada Dinas Perhubungan Kabupaten Halmehara Barat dapat memaknai tanggungjawabnya sebagai tenaga ahli dibidangnya. Oleh karena keselamatan dalam setiap pelayaran merupakan hal yang paling prinsipil dan fundamental.

3. Faktor Speed Boat

Faktor speed boat juga sangat berpengaruh terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran, hal ini berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa ukuran speed boat tidak mencukupi standar nasional Indonesia, kemudian gros tonasenya hanya berkisar 6 GT sampai dengan 3 GT, disamping itu juga ditemukan bahwa speed boat dari segi penampungan perlengkapan keselamatan pelayaran tidak juga mencukupi kebutuhan ruang speed boat.

Adapun hal-hal lain yang sangat prinsip dalam operasi pelayaran tidak bersesuaian dengan tingkat kelayakan sebuah speed boat, seperti halnya baju penyelamat dan tidak adanya ruang pemisah, serta ketidak cakupannya seorang nahkoda dan ABK speed boat, oleh karena itu dapat peneliti jelaskan.

Baju penyelamat yang sudah ekspair namun masih tetap dipergunakan, serta tidak mencukupi sesuai dengan dispensasi yang diberikan, permasalahan ini seringkali menimbulkan hilangnya nyawa orang lain atau penumpang, karena keterbatasan daya penyimpanan baju penolong maupun baju penolong yang tidak cukup serta ekspair. Sebagaimana diketahui bersama bahwa speed boat hanya berukuran kecil.

Belum tersedianya ruang pemisah antara ruangan BBM Mesin serta

penumpang, yang masih menjadi satu kesatuan, permasalahan ini berhubungan dengan konstruksi sebuah bangunan speed boat yang tidak sesuai dengan kebutuhan penumpang, artinya bahwa dalam konstruksi pembuatan speed boat dengan ukuran yang tidak terlalu besar, baik itu dilihat dari tinggi maupun panjang speed boat ternyata mengganggu keamanan penumpang dan keselamatan penumpang, bila terjadi kecelakaan.

Kecakapan seorang nahkoda yang tidak memenuhi standar kompetensi layaknya seorang pelaut, Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang kepelautan, dalam Pasal 1 ayat 3, dimana pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian dan keterampilan sebagai awak kapal, Disini kita melihat bahwa hampir setiap nahkoda dan ABK speed boat hanya berdasarkan pada pengalaman pelayaran bukan berdasarkan pada keahlian dan kualifikasi pendidikannya. Hal ini sangat bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku. Kemudian itu yang perlu peneliti sampaikan bahwa, kapasitas angkut diatas 12 penumpang seorang perwira harus bersertifikat ahli Nautis Teknik (ANT-IV) dan seorang kepala kamar mesin ahli teknik mesin (ATT IV), dan seorang ABK yang bersertifikat besit seveti training (BST)

Menurut peneliti, bahwa, kedepan dalam konstruksi sebuah fbir glas speed boat harus berada diatas 7 GT dengan panjang 25 M³, agar dalam konstruksi baik menyangkut dengan, ruang, tinggi maupun panjang speed boat, dapat menampung penumpang, jalur evakuasi, bahan bakar, perlengkapan keselamatan pelayaran serta kebutuhan perlengkapan pelayaran lainnya, sesuai dengan tempat yang ditentukan masing-masing.

4. Faktor Budaya Hukum dan Masyarakat

Budaya hukum dan masyarakat juga sangat mempengaruhi keselamatan pelayaran, sebagaimana dalam hasil penelitian ditemukan bahwa masih minimnya tingkat kesadaran hukum masyarakat pengguna

jasa speed boat, dalam hal memiliki tiket sebelum berangkat, jika penumpang yang tidak memiliki tiket maka tidak dapat memastikan bahwa yang bersangkutan sudah terdaftar sebagai calon penumpang. Oleh karena itu peran serta pengguna jasa speed boat sangatlah penting selain peran regulator dan operator, masyarakat pengguna speed boat juga harus turut serta menjamin keselamatan dirinya selama pelayaran.

Disamping itu juga bagi pengguna jasa speed boat atau pemilik juga kurang memiliki kesadaran hukum, yang seringkali mengabaikan instruksi-instruksi yang disampaikan oleh petugas, misalkan instruksi kepala kantor pelabuhan tentang waspadanya cuaca ekstrim, monitoring laporan BMKG tentang pergerakan angin dan gelombang, serta membuat himbauan larangan pada kondisi cuaca tertentu. Sehingga tidak memperhatikan keselamatan dan keamanan pelayaran. Kemudian dari aspek administrasi seringkali speed boat berlayar dalam kondisi surat-surat speed boatnya telah habis masa berlaku, serta seringkali berangkat melapor kepada petugas, untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar.

Permasalahan tersebut sangat memprihantikan bila tidak mengutamakan keselamatan diri bagi penumpang dan pengguna jasa speed boat yang tidak mematuhi anjuran-anjuran yang disampaikan oleh petugas, hal ini sangatlah disayangkan bila terjadi kecelakaan laut. Padahal maksud dari penumpang tertib memiliki tiket agar supaya setiap penumpang telah terdaftar pada daftar manifes, sehingga tidak melebihi kuota daftar manifes penumpang yang telah ditentukan. Kemudian untuk pengguna speed boat kiranya memperhatikan instruksi petugas, guna mengantisipasi terjadinya kecelakaan.

5. Faktor Perubahan Rona Laut

Dari sekian faktor yang ada, juga terdapat sebuah faktor yang sangat mempengaruhi keselamatan dan keamanan pelayaran, yakni

factor perubahan rona laut, merupakan salah satu faktor terjadinya kecelakaan di laut, dimana yang tadinya alur laut perairan Ternate-Jailolo 5 tahun sebelumnya diadakan reklamasi atau perluasan garis pantai Kota Ternate, ini berdampak pada perubahan arah arus yang tadinya searah dari Ternate ke Batu Angus dan dari Ternate ke Jailolo, setelah terjadinya reklamasi tersebut, mengakibatkan penyempitan pada arah arus dan sekarang berubah dari Ternate ke Sofifi dan Arus Sofifi ke Sidangoli maupun dari Sofifi ke Ternate.

Berdasarkan hasil kajian peneliti kepada sejumlah nelayan yang sering melaut disekitaran perairan Ternate Sofifi bahkan di sekitaran Ternate ke Sidangoli, bahwa sudah terjadi perubahan arus yang sangat ekstrim dengan ketinggian gelombang, yang tadinya kisaran 0,5-1 m dengan kecepatan angin mencapai 10 knot perjam, namun sekarang sudah tidak seperti itu lagi yang terjadi ketinggian gelombang bisa mencapai 3 sampai 4 m dengan kecepatan angin di atas 20 knot perjam.

Hal ini menurut para nelayan sangat membahayakan salah satunya bernama Ahmad, Yadi, Rifai, Jali dan Muhammad,²⁵ mereka adalah nelayan yang mata pencahariannya di laut khusus di perairan antara Sofifi dan Ternate. Berdasarkan hal tersebut menurut peneliti bahwa perubahan rona laut juga merupakan faktor yang sangat penting penyebab terjadinya kecelakaan di laut, seperti halnya kecelakaan Kapal Motot Malinda Sakti ukuran 26 GT yang mengangkut bahan bakar BBM berjenis bensin yang mengalami kecelakaan pada tahun 2015 di perairan antara Ternate-Sofifi akibat diterjang ombak.

Kemudian perubahan rona laut terjadi juga terjadi perubahan pola arus di perairan Ternate ke Jailolo, dimana pada tanggal 29 Desember 2016 yang lalu terjadi cuaca ekstrim yang datang secara tiba-tiba dengan ketinggian gelombang mencapai 4 m, serta kecepatan angin mencapai 30

²⁵Wawancara dilaksanakan pada tanggal 28 Oktober 2012

knot perjam, sehingga menyebabkan tenggelamnya KM Karamando 104 GT yang mengangkut 110 orang penumpang (sudah termasuk kru kapal), yang meninggal 4 orang dan dievakuasi 106 (termasuk kru kapal selamat).

Berdasarkan laporan yang kami terima dari petugas Pos pelabuhan dufa-dufa yaitu bapak Haris Umaternate, bahwa berdasarkan laporan BMKG yang diterima bahwa ketinggian gelombang pada tanggal 29 Desember 2016 bahwa ketinggian gelombang diperidiksi oleh BMKG pada hari itu 09.00 s/d 21.00, menyatakan ketinggian gelombang diperairan Ternate-Jailolo adalah 0,5 sampai dengan 1,5 m, sementara kenyataannya terjadi perubahan ketinggian gelombang yang mencapai 4 m.

Berdasarkan uraian peristiwa kecelakaan Kapal Motor tersebut, menurut peneliti menggambarkan bahwaperubahan rona laut akibat daripada reklamasi kawasan pantai yang dilakukan pemerintah Kota Ternate dimana hanya memperhatikan perluasan daratan serta pantai, tanpa memperhatikan aspek perubahan rona laut, maka terjadilah perubahan pola arus antara Sofifi ke Ternate dan Ternate ke Jailolo, hal ini merupakan titik rawan akibat dari perluasan kawasan pantai.

Dari aspek keselamatan pelayaran dengan terjadinya perubahan pola arus dan perubahan kecepatan angin, sangat berdampak pada angkutan laut speed boat dimana dengan ketinggian gelombang yang kisaran 2 sampai 3 m, bisa menyebabkan speed boat itu tenggelam seperti yang terjadi tenggelamnya speed boat Dua Putri 2 GT tahun 2010 diperairan Sidangoli yang menyebabkan 6 orang meninggal termasuk ABK, tidak berbanding dengan konstruksi speed boat yang berbadan datar, kecil dengan ketinggian 0,75 m, tidak akan mampu menghadapi ketinggian gelombang tersebut.

Menurut peneliti seharusnya pemerintah Kota Ternate melakukan perluasan garis pantai demi penataan kota, sekiranya memperhatikan

aspek perubahan rona laut dan perubahan pola arus terhadap daerah pelayaran yang menjadi lintasan pelayaran speed boat maupun Kapal Motor. Oleh karena itu perlu diperhatikan dengan serius pemerintah Kota Ternate dalam melakukan perluasan kawasan pantai agar tetap menjaga perubahan rona laut dan perubahan pola arus, sehingga dapat menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Keselamatan dan Keamanan Angkutan Laut Fiber Glas Speed Boat Rute Jailolo-Ternate di Kabupaten Halmahera Barat, realitanya tidak dapat menjamin keselamatan penumpang dan keamanan khusus speed boat dijadikan sebagai alat angkut transportasi laut hanya berukuran 6 GT-3 GT dengan jarak tempu yang jauh. Hal ini juga bertentangan dengan Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang tertuang dalam pasal 116, 117 dan 124, yang mengatur kelaiklautan sebuah kapal, serta Pasal 155 ayat 3 mengatur status hukum sebuah kapal dengan surat ukur diatas dari 7 GT. Disamping itu juga bahwa dilihat dari tingkat keselamatan dan keamanan penumpang, berdasarkan hasil penelitian bahwa 60% lebih memilih Kapal Motor dibandingkan dengan 40% memilih speed boat.
2. Faktor yang mempengaruhi keselamatan dan keamanan angkutan laut fiber glas speed boat rute Jailolo-Ternate adalah, faktor hukum yakni dalam Undang-Undang pelayaran rumusan norma hukumnya tidak mengatur secara jelas kedudukan fiber glas speed boat yang hanya berukuran 6 GT samapi 3 GT dijadikan sebagai alat angkutan laut dengan jarak tempu yang jauh. Faktor Kelembagaan berhubungan dengan SDM tenaga ahli juru ukur pada Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat, Faktor speed boat yakni speed boat yang hanya berukuran kecil, baik itu ruang, tinggi dan

panjang. Sedangkan faktor budaya hukum dan masyarakat adalah kurangnya kesadaran hukum penumpang maupun pengguna speed boat itu sendiri, Kemudian itu faktor perubahan rona laut yang sangat mempengaruhi keselamatan pelayaran.

B. Saran

1. Kedepan fiber gals speed boat dapat dijadikan sebagai alat angkut transportasi laut dengan jarak tempuh sesuai dengan mata memadam, kemudian speed boat harusnya berukuran di atas dari 7 GT dan panjang 25 M³ serta dilengkapi dengan standar kelaiklautan pelayaran, guna menjamin dan memastikan keselamatan dan kemandirian pelayaran. Disamping itu juga diharapkan kepada otoritas pelabuhan yang berwenang baik itu, Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat dan Syabandar lebih berperan penting mensosialisasikan kepada pengguna speed boat arti pentingnya kelaiklautan sebuah alat angkut transportasi laut menyangkut dengan keselamatan dan perlengkapan sarana dan prasarana pelayaran lainnya.
2. Kedepan agar supaya tidak terjadi faktor-faktor yang berpengaruh, maka pemerintah khususnya Menteri Perhubungan Nasional direktur jenderal perhubungan laut, memperhatikan penerapan undang-undang pelayaran yang tidak mengatur fiber glas speed boat sebagai alat angkut transportasi laut yang lebih mengedepankan standar kelaiklautan fiber glas. kemudian itu meningkatkan standar kompetensi sumber daya manusia tenaga ahli juru ukur dan pengawas lapangan kelaikalutan sebuah alat transportasi yang berada pada aparat pelabuhan baik itu Syabandar dan Dinas Perhubungan Kabupaten Halmahera Barat. Disamping itu juga kepada kru speed boat dapat memiliki sertifikat pelayaran yang sudah ditentukan sesuai dengan pelatihan dan pendidikannya, bukan sertifikat diberikan berdasarkan pada

pengalaman.

C. Rekomendasi

1. Kepada Kementerian Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, agar mengadakan kesesuaian dalam penerapan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran dengan PP Nomo 38 tahun 2007 tentang pembagian urusan pemerintahan antara pemerintah pusat dan pemerintahan Daerah, yang dituangkan dalam lampiran adalah kewajiban Direjen Perhubungan Laut dalam rangka pembinaan sumber daya manusia, untuk melaksanakan pendidikan dan pelatihan khusus tenaga Juru Ukur pada Instansi Dinsa Perhubungan Kabupaten dan Kota, yang melaksanakan kewenangan pengukuran kapal dibawah 7 GT.
2. Kepada Dinas Perhubungan Kabupaten dan Kota agar melakukan pengukuran ulang, untuk mendapatkan dispensasi pengangkutan penumpang dengan standar ukuran yang wajib, yaitu ukuran panjang tempat duduk dibagi vaktor atau 0,47 m atau 47cm untuk ukuran badan normal satu orang, serta memiliki ruang bebas untuk pejalan kaki dengan ukuran 60 cm dan wajib memiliki dua pintu utama disayap kiri dan kanan. Dinas Perhubungan Kabupaten dan Kota sebelum menerbitkan pas kecil sebagai tanda bukti pengukuran wajib memastikan bahwa speed boat tersebut sudah sesuai dengan gambar atau desain yang sesuai dengan aturan yang berlaku, serta memastikan semua alat keselamatan pelayaran termasuk navigasi, radio yang tersedia dan berfungsi baik.
3. Sesuai dengan aturan konstruksi kapal tahun 1935 Lembaran Negara Nomor 344, maka speed boat hanya dapat diberikan pas kecil sebagai tanda pendaftaran dan tidak bias diberikan sertifikat angkut penumpang, serta penetapan pola trayek yang bertentangan dengan peraturan yang berlaku, sehingga pada

prinsipnya fungsi speed boat adalah moda angkutan carteran dan atau kegiatan wisata.

4. Kepada pemerintah Kabupaten dan Kota agar meninjau kembali perluasan garis pantai atau reklamasi, dengan memperhatikan perubahan rona laut, pola arah arus dan arah angin yang semakin ekstrim dan juga dapat mengancam keselamatan pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Achamad Ali, 2008, *Menguak Realitas Hukum, Ramapi Kolom dan Artikel Pilihan dalam Bidang Hukum*, Jakarta, Kencana Media Grup,
- Ahmad Zazili, 2008, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang terhadap Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional*, Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Semarang,
- Abdulkadir Muhammad, 1998, *Arti Penting dan strategis multimoda pengangkutan niaga di Indonesia*, dalam perspektif hukum bisnis di era globalisasi ekonomi, Penerbit Genta Press, Yogyakarta,
- Abdulkadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, Citra Aditiya,
- A.N. Pramono, *Perkapalan*, Diklat Kuliah Hukum Laut STIP,
- Achmad Ichsan, 1993, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta,
- H.M.N. Purwosutjipto, hlm 14, <http://www.gogel.com>. diakses pada tanggal 3 Desember 2016
- Lawrence M. Friedman, diterjemahkan oleh Wisnu Basuki, 2001, *Hukum Amerika Sebuah Pengantar (American Law An Introducion)*, Jakarta, PT Tatanusa,
- Muchtarudin Siregar, 1978, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemen Pengangkutan*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta,;
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2004, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, Raja Garfindo Persada, ,
- Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta Jakarta,
- Sution Usman et,al, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta,
- Salim, Abbas. 2006, *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo, Jakarta,
- Soerjono Soekanto, 2013, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan hukum*, Jakarta. PT Raja Grafindo Persada
- Widyhartono, 1986, *Peranan Transportasi*. BPFE: Yogyakarta,
- Wiji Santoso dkk, *Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Di Distrik*

Navigasi Tarakan Kalimantan Timur , e Journal Administrative Reform, 2013,1(1):91-104ISSN 0000 -0000,

B. Perundang-Undangan, Jurnal,, Laporan, dan Internet

Jusna, dkk, 2016, *Peranan Transportasi Laut Dalam Menunjang Arus Barang Dan Orang Di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna*, Jurnal Ekonomi (JE) Vol .1(1), E-ISSN: 2503-1937,

Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003 – 2008, Laporan ini didasarkan pada Kontrak antara Pejabat Pembuat Komitmen Komite NasionalKeselamatan Transportasi dengan Direktur PT Trans Asia Consultants Nomor 002/STD/KNTR/KNKT/IV/09 tanggal 16 April 2009 tentang Pekerjaan Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003 - 2008

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 tahun 2012 tentang PENDAFTARANDANKEBANGSAANKAPAL

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 70 tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga,

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 tahn 2013 tentang Pengukuran Kapal

SOLAS 1974 (*Safety Of Life At Sea*) dan amandemen amandemennya. Marpol 73/78 dan protocol-protocolnya

ILO Convention No. 185 Tahun 2008 tentang SID (*Seafarers Identification Document*) yang telah diratifikasi berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009.

MARPOL (Marine Pollution) 1973/1978

<http://www.gogel.comHukum-pengangkutanlaut> diakases pada tanggal 3 Desember 2016

<http://www.gogel.com.laporan> hasil penelitian tahun 2003-3008 diakses pada tanggal 2 Desember 2016.