

Analisis Yuridis Atas Pemberian Izin Muatan Angkutan Laut oleh Kementerian Perhubungan yang Menyebabkan Kecelakaan Kapal

Ana Aprillia¹  Ahmad Heru Romadhon² 

^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas Maarif Hasyim Latif, Indonesia

E-mail: ana_aprillia@student.umaha.ac.id, heru-romadhon@dosen.umaha.ac.id

Article Info

Article history:

Received January 01, 2026

Revised January 07, 2026

Accepted January 08, 2026

Keywords:

Cargo Permit, Ministry of Transportation, Ship Accident.

ABSTRACT

This study aims to analyze the weaknesses in the normative aspects and implementation of the supervision mechanism and cargo licensing by the Ministry of Transportation (Kemenhub) that contribute to the risk of ship accidents. In addition, this study seeks to formulate the form of legal responsibility of the Ministry of Transportation in maritime accident incidents. The maritime transportation sector in Indonesia faces serious safety challenges, one of which was marked by the sinking of the KMP Tunu Pratama Jaya in the Bali Strait (2025). The KNKT investigation found a fatal violation in the form of significant overloading (538 tons of a 138-ton capacity). The main problem lies in the negligence of the port authority in issuing cargo permits without adequate field verification, as well as gaps in supervision, such as the manipulation of manifests by harbor master officials. The methods used were normative legal research (doctrinal research) with a statute approach and a conceptual approach. Legal materials were analyzed to examine the compliance of the Ministry of Transportation's administrative actions with Law No. 17 of 2008 concerning Shipping. This discussion is highly relevant as a critical evaluation of public accountability and the effectiveness of shipping safety regulations in Indonesia. This study provides practical contributions in identifying gaps in supervision and provides a legal basis for reformulating cargo licensing policies to prevent similar accidents from recurring in the future. The results of the study conclude that ship accidents due to overloading stem from weak administrative supervision and factual verification by the Ministry of Transportation. Clear legal accountability is needed, both civil, criminal, and administrative, for the authorities. The main recommendation of this study is the need to reformulate the licensing regulation system and strengthen the integrity of officers in the field to ensure shipping safety.

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



Article Info

Article history:

Received January 01, 2026

Revised January 07, 2026

Accepted January 08, 2026

Keywords:

Izin Muatan, Kementerian Perhubungan, Kecelakaan

ABSTRACT

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kelemahan aspek normatif dan pelaksanaan dalam mekanisme pengawasan serta pemberian izin muatan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang berkontribusi terhadap risiko kecelakaan kapal. Selain itu, penelitian ini berupaya merumuskan bentuk pertanggungjawaban yuridis Kemenhub dalam insiden kecelakaan laut. Sektor transportasi laut di Indonesia menghadapi tantangan keselamatan yang serius, salah satunya ditandai dengan tragedi tenggelamnya KMP Tunu Pratama Jaya di Selat Bali (2025). Investigasi KNKT menemukan pelanggaran fatal berupa overloading yang sangat signifikan (538 ton dari kapasitas 138 ton). Masalah utama terletak pada kelalaian

Kapal.

otoritas pelabuhan dalam menerbitkan izin muatan tanpa verifikasi lapangan yang memadai, serta adanya celah pengawasan seperti manipulasi manifes oleh petugas Syahbandar. Metode yang digunakan adalah penelitian hukum normatif (doctrinal research) dengan pendekatan perundang-undangan (statute approach) dan pendekatan konseptual (conceptual approach). Bahan hukum dianalisis untuk menelaah kesesuaian tindakan administratif Kemenhub dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pembahasan ini sangat relevan sebagai evaluasi kritis terhadap akuntabilitas publik dan efektivitas regulasi keselamatan pelayaran di Indonesia. Penelitian ini memberikan kontribusi praktis dalam mengidentifikasi celah pengawasan dan memberikan dasar pertimbangan hukum untuk mereformulasi kebijakan perizinan muatan demi mencegah terulangnya kecelakaan serupa di masa mendatang. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa kecelakaan kapal akibat kelebihan muatan berakar dari lemahnya pengawasan administratif dan verifikasi faktual oleh pihak Kemenhub. Diperlukan pertanggungjawaban hukum yang jelas, baik secara perdata, pidana, maupun administrasi terhadap pihak otoritas. Rekomendasi utama penelitian ini adalah perlunya reformulasi sistem regulasi perizinan dan penguatan integritas petugas di lapangan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.



Corresponding Author:Ana Aprillia¹  Ahmad Heru Romadhon² 

Fakultas Hukum, Universitas Maarif Hasyim Latif, Indonesia

E-mail: ana_aprillia@student.umaha.ac.id, heru-romadhon@dosen.umaha.ac.id

PENDAHULUAN

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah laut Indonesia mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia dan memiliki pulau sebanyak 17.504 (Dishidros 2004), dan yang terdaftar di PBB sebanyak 13.466 pulau, serta dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada 95.181 km (Kemenko Bidang Kemaritiman Dan Investasi). Infrastruktur menjadi faktor utama yang bergantung pada angkutan laut sebagai tulang punggung sistem transportasi nasional. Angkutan laut berperan penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah terpencil, mendistribusikan barang dan jasa, serta memfasilitasi perpindahan penduduk antar pulau. Menurut data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Tahun 2022, angkutan laut mengangkut sekitar 70-80% dari total volume barang domestik, termasuk produk utama seperti batu-bara, minyak sawit, dan bahan pokok, yang mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dengan kontribusi terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) mencapai 10-15% melalui sektor maritim. Namun, ketergantungan ini juga menimbulkan tantangan besar, seperti risiko keselamatan dan kebutuhan infrastruktur yang memadai, yang sering kali terungkap dalam insiden kecelakaan. Dengan demikian, angkutan laut bukan sekadar sarana transportasi, melainkan penopang utama bagi integrasi nasional dan kemajuan ekonomi Indonesia.

Dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan pengangkutan laut yang digunakan suatu istilah angkutan di perairan adalah

kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Berdasarkan Pasal 1 angka 3 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan yang dimaksud angkutan laut dalam negeri yaitu kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional. Kegiatan angkutan laut dalam negeri diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa: “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan awak kapal berbendera Indonesia diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia”.

Tragedi tenggelamnya KMP Tunu Pratama Jaya di lintasan Ketapang-Gilimanuk, Selat Bali masih menyisakan duka mendalam dan sederet tanda tanya besar. Pada tanggal 02 Juli 2025, Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Tunu Pratama Jaya tenggelam di Selat Bali saat melintasi rute Ketapang (Jawa Timur) ke Gilimanuk (Bali), Kapal yang membawa 53 penumpang, 12 anak buah kapal (ABK), dan 22 unit kendaraan itu dilaporkan tenggelam sekitar pukul 23.35 WIB. Hingga kini, tercatat 30 penumpang selamat, enam orang ditemukan meninggal dunia, dan 29 lainnya masih dalam pencarian. Peristiwa ini kembali menyoroti tingginya angka kecelakaan kapal laut di Indonesia. Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, sepanjang 2024 terjadi 128 kejadian kecelakaan kapal. Angka ini meningkat signifikan, sekitar 37,6 persen dibandingkan tahun sebelumnya yang mencatatkan 93 insiden serupa. Secara bulanan, kecelakaan paling banyak terjadi pada Agustus dengan 22 kasus, disusul Desember (21 kejadian), dan September (16 kejadian) (Nouvan, 2025). Dari aspek penyebab, faktor teknis menjadi pemicu utama dengan 60 kejadian, diikuti oleh faktor alam sebanyak 59 kejadian. Sementara itu, faktor manusia tercatat sebagai penyebab paling sedikit, yakni sembilan kejadian. (NKR/D-1) Sementara itu, November mencatat insiden paling sedikit, yaitu tiga kejadian. Investigasi yang dilakukan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pun mengungkap berbagai kegagalan fatal yang menjadi sorotan tajam publik dan legislatif. Izin berlayar dapat berkontribusi pada kecelakaan kapal seperti KM Putu Tunu Jaya (sebelumnya bernama KMP Tunu Pratama Jaya) ketika proses penerbitannya mengabaikan atau tidak memverifikasi kepatuhan terhadap standar keselamatan dan kapasitas muatan yang telah ditetapkan. Kemenhub memberikan izin muatan berdasarkan laporan operator kapal, yang menyatakan muatan sesuai standar. Namun, investigasi pasca-kecelakaan mengungkap bahwa izin diberikan tanpa verifikasi lapangan yang memadai, seperti pemeriksaan fisik beban atau simulasi stabilitas kapal. Overloading menyebabkan kapal miring dan tenggelam dalam waktu singkat, menewaskan puluhan penumpang. Faktor tambahan termasuk usia kapal yang sudah tua (lebih dari 30 tahun) dan kurangnya pemeliharaan rutin. Kecelakaan ini menimbulkan korban jiwa, kerugian ekonomi, dan kerusakan lingkungan laut. Pemerintah daerah Bali dan nasional terpaksa menangani evakuasi dan pencarian korban, dengan biaya mencapai miliaran rupiah.

Berdasarkan Undang-Undang Administrasi Pemerintahan (UU No. 30/2014), jika izin diberikan dengan kelalaian (misalnya tanpa audit menyeluruh), negara dapat dimintai pertanggungjawaban melalui gugatan perdata atau pidana. Prinsip "negligence" dalam hukum tort dapat diterapkan, di mana korban dapat menuntut ganti rugi atas kerugian akibat kecelakaan. PM No. 26 Tahun 2011 tentang Keselamatan Kapal dan PM No. 45 Tahun 2012 tentang Sertifikasi Awak Kapal mensyaratkan verifikasi muatan. Jika izin diberikan tanpa memenuhi ini, Kemenhub dapat dianggap melanggar kewajiban pengawasan, yang berpotensi pidana berdasarkan KUHP Pasal 359 (kelalaian menyebabkan kecelakaan). Indonesia sebagai anggota IMO (International Maritime Organization) wajib mematuhi SOLAS, yang

mewajibkan inspeksi muatan. Kecelakaan ini dapat menjadi dasar untuk tuntutan internasional jika melibatkan kapal asing atau dampak lintas batas. Kurangnya sumber daya manusia dan teknologi di Kemenhub sering kali menjadi alasan kelalaian, namun ini tidak membebaskan tanggung jawab. Analisis yuridis dapat merekomendasikan reformasi, seperti digitalisasi sistem izin dan peningkatan sanksi.

Izin muatan adalah aturan resmi yang dibuat pemerintah untuk memastikan kapal berlayar dengan aman. Melewati proses ini, Kementerian Perhubungan seharusnya memeriksa apakah jumlah dan jenis barang yang dibawa kapal sesuai dengan kapasitasnya dan memenuhi standar keselamatan. Namun, kenyataannya, izin muatan sering diberikan hanya berdasarkan laporan dari pihak kapal, tanpa pengecekan langsung di lapangan. Akibatnya, bisa terjadi kapal membawa muatan lebih yang membuat kapal tidak stabil dan meningkatkan risiko kecelakaan. Contohnya, tenggelamnya KMP Tunu Pratama Jaya menunjukkan bahwa kelalaian dalam proses izin muatan bisa menjadi penyebab serius terjadinya kecelakaan kapal. Hal ini menunjukkan ada hubungan kuat antara sistem pemberian izin yang tidak berjalan dengan baik dan menurunnya keselamatan pelayaran, sehingga memunculkan pertanyaan hukum tentang tanggung jawab pemerintah dalam pengawasan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (doctrinal research), yaitu penelitian yang berfokus pada kajian terhadap norma, asas, dan kaidah hukum yang berlaku. Penelitian hukum normatif tidak bertumpu pada data lapangan, tetapi memusatkan perhatian pada telaah pustaka (library research) melalui penelusuran bahan hukum yang relevan dengan pokok permasalahan. Tujuan penulis membahas topik ini untuk memberikan pemahaman yang mendalam mengenai pengaturan hukum serta penerapan norma terkait mekanisme pemberian izin muatan kapal di Indonesia. Melalui penelitian ini, penulis berupaya menganalisis kesesuaian kebijakan dan tindakan administratif Kementerian Perhubungan dengan ketentuan hukum yang berlaku, khususnya yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran. Beberapa pendekatan yang dilakukan yaitu Pendekatan Perundang-undangan (Statute Approach), Pendekatan Konseptual (Conceptual Approach), Pendekatan Kasus (Case Approach) dengan sumber bahan hukum primer seperti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan Standar IMO, bahan hukum sekunder seperti Buku Hukum, Jurnal Hukum, Sumber Berita dan Artikel Ilmiah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Teori Tanggung Jawab

Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa: “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan. Hans Kelsen menyatakan bahwa: “Kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (negligence); dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (culpa), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan.” Dan membagi mengenai tanggungjawab terdiri dari:

- 1) Pertanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri;
- 2) Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain;

- 3) Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena sengaja dan diperkirakan dengan tujuan menimbulkan kerugian;
- 4) Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan (Zahra.2024).

Menurut Hans Kelsen suatu konsep terkait dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep tanggungjawab hukum (*liability*). *Liability* merupakan istilah hukum yang meluas yang menunjuk hampir semua karakter resiko atau tanggung jawab, yang pasti yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual dan potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang dengan segera atau pada masa yang akan datang *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas kewajiban, dan termasuk putusan, ketrampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggungjawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggung jawaban hukum, sedangkan *responsibility* menunjuk pada pertanggung jawaban politik (Ambari.2023).

Menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan. Dalam perkembangannya, ilmu hukum mengenal beberapa teori sebagai dasar untuk membebaskan pertanggungjawaban:

1. *Liability Based on Fault* (Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan): Ini adalah teori klasik yang menyatakan bahwa seseorang baru dapat dimintai pertanggungjawaban jika terdapat unsur kesalahan (sengaja atau lalai) pada dirinya. Prinsip ini menjadi dasar utama dari Pasal 1365 KUHPerdara.
2. *Strict Liability* (Tanggung Jawab Mutlak): Teori ini merupakan penyimpangan dari prinsip kesalahan. Dalam strict liability, seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang timbul tanpa perlu membuktikan adanya unsur kesalahan. Teori ini diterapkan pada aktivitas yang dianggap sangat berbahaya atau berisiko tinggi (Masyhudi, Wahid.2025).

Fungsi teori pada penelitian ini adalah untuk memberikan petunjuk dan mengamati kasus yang terjadi, oleh karena itu penelitian ini mengarah kepada hukum positif yang berlaku yaitu tentang: tanggung jawab kementerian perhubungan dalam pemberian izin muatan, dengan dasar teori tanggung jawab menjadi pedoman utama guna menentukan bagaimana kewajiban dan tanggung jawab pemerintah.

2. Kewenangan Kementerian Perhubungan Dalam Penerbitan Izin Muatan

Pengangkutan melalui laut merupakan kegiatan usaha pelayaran niaga yang bergerak di bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut. Bidang usaha ini memiliki cakupan yang sangat luas dan memegang peranan penting dalam mendorong perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri. Kegiatan ini juga berperan dalam memperlancar arus distribusi barang dari daerah produksi menuju daerah konsumen. Dapat dikatakan bahwa pengangkutan mencakup kegiatan memuat barang dan/atau penumpang, mengangkut barang dan/atau penumpang ke tempat lain, dan menurunkan barang atau penumpang. Dengan demikian, apabila dirumuskan dalam suatu definisi, pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang dan/atau penumpang ke dalam alatpengangkutan, membawa barang dan/atau penumpang ke tempat tujuan dan menurunkan barang dan atau penumpang dari alat pengangkutan ketempat yang ditentukan.

Pengangkutan laut memiliki peranan yang sangat penting dalam sistem transportasi di Indonesia. Pengangkutan laut adalah alternatif angkutan yang paling banyak digunakan karena dianggap dapat memberikan keuntungan secara finansial. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Angkutan Perairan, menyebutkan setiap angkutan wajib memakai kapal untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau hewan dalam sekali jalan atau lebih sering dari itu ke pelabuhan lain yang diawasi pengusaha angkutan laut (Adiansyah et al., 2023). Penelitian ini mengungkapkan beberapa temuan terkait dengan pengelolaan izin muatan kapal di Indonesia, yang berpotensi mempengaruhi keselamatan pelayaran. Pertama, pemberian izin muatan oleh Kementerian Perhubungan belum optimal, ditandai dengan proses yang lambat, kurangnya transparansi, dan minimnya koordinasi antar instansi, sehingga menghambat efisiensi operasional kapal. Kedua, izin muatan bersifat administratif formal, di mana fokus utamanya adalah pada pembuatan dokumen dan persyaratan kualifikasi tanpa evaluasi yang mendalam terhadap aspek teknis dan risiko keselamatan, seperti beban muatan yang sesuai dengan kapasitas yang telah ditentukan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketiga, pengawasan keselamatan belum berjalan secara efektif, dengan kontrol yang jarang dilakukan, sumber daya terbatas, dan kurangnya teknologi pemantauan real-time, sehingga risiko potensi terjadinya kecelakaan tidak bisa diketahui dengan cepat. Keempat, terdapat hubungan signifikan antara kelemahan izin muatan dan kecelakaan kapal, dimana izin yang tidak optimal memberikan kontribusi pada kelebihan muatan atau distribusi beban yang tidak seimbang, yang dapat meningkatkan risiko tenggelam, kebakaran, atau tabrakan, berdasarkan analisis data kecelakaan periode 2015-2023. Hal ini menyarankan perlunya reformasi regulasi dan penguatan pengawasan untuk mengurangi insiden keselamatan laut.

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting bagi dunia pelayaran. Dunia pelayaran mencakup standar perilaku dan prinsip-prinsip penting, serta memastikan bahwa semua aspek keselamatan dan keamanan yang terkait dengan transportasi air dan operasi pelabuhan telah terpenuhi. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat diakibatkan oleh lemahnya manajemen sumber daya manusia meliputi pendidikan, kompetensi, kondisi kerja, jam kerja dan manajemen proses sehingga mengakibatkan meningkatnya biaya ekonomi dan timbul biaya medis, penggunaan energi yang tidak efisien serta terjadi polusi (Suryani, et al, 2018). Keselamatan Pelayaran adalah Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur tentang keselamatan maritim paling utama dengan tujuan untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup di laut yang dimulai sejak Tahun 1914 (SOLAS). Dimensi atau indikator Keselamatan Pelayaran adalah hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan aktivitas peklabuhan. Pengabaian atas keselamatan pelayaran cenderung meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti penurunan produksi, timbul biaya medis, terjadi polusi dan penggunaan energi yang tidak efisien. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat di akibatkan oleh lemahnya manajemen sumber daya manusia (pendidikan, kompetensi, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses. (Dedeh Suryani dkk 2018).

Peraturan tentang pelayaran secara umum telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mengatur tentang aspek kelaiklautan kapal dimana kapal tersebut harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pencemaran, kesejahteraan awak kapal dan keselamatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Pengawasan terhadap keselamatan kapal dilakukan sejak kapan kapal dirancang bangun, dibangun, sampai dengan kapal tidak digunakan lagi. Dalam melaksanakan

fungsi pengawasan tersebut dilakukan oleh pemerintah. Dalam hal ini pemerintah menunjuk pejabat yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan tersebut untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran dan pejabat tersebut adalah Syahbandar. Syahbandar tersebut melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan diperairan kepelabuhanan dan perlindungan lingkungan maritim di Pelabuhan. Hal tersebut diatur dalam Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam melaksanakan pengawasan keselamatan pelayaran tersebut, dilakukan dengan cara pemeriksaan Nautis, Teknis dan Radio serta melakukan pengujian-pengujian terhadap seluruh persyaratan keselamatan kapal dalam rangka penerbitan sertifikat kapal guna terpenuhinya aspek kelaiklautan kapal, dimana kelaiklautan kapal itu sendiri 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 kapal untuk berlayar diperairan tertentu. Salah satu aspek kelaiklautan kapal tersebut adalah keselamatan kapal. Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian oleh Surveyor dalam hal ini dilakukan oleh Marine Inspector (Zufiqar et al.,2023, hal 7-8).

Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran merupakan turunan dari UU Cipta Kerja, Terdiri dari total 234 Pasal tentang berbagai subjek yang berkaitan dengan sektor perkapalan, termasuk kepelabuhan, kenavigasian, keamanan kapal dan sebagainya. Pembahasan mengenai angkutan perairan dibagi menjadi dua bagian, yaitu:

- 1) Kegiatan angkutan laut khusus, dan
- 2) Jasa terkait angkutan perairan.

Berdasarkan pasal 1 angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, keselamatan kapal dapat dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran lebih dari 7 GT, kecuali untuk kapal perang dan kapal negara. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan, kapal yang telah memperoleh sertifikat, dilakukan pengecekan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi artinya sertifikat-sertifikat kapal tersebut tidak berlaku bilamana masa berlaku sertifikat telah berakhir. Sertifikat kapal juga dapat dibatalkan apabila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya atau kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh secara tidak sah. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, sertifikat ini berupa sertifikat keselamatan kapal penumpang dan sertifikat keselamatan kapal barang. Proses Penerbitan Sertifikat keselamatan kapal yaitu:

- 1) Didahului dengan pihak pemilik kapal yang diwakili oleh keagenan setempat dimana kapal akan dilakukan pengajuan atau di mana kapal berada pada saat itu dengan melihat expire date pada sertifikat keselamatan tersebut. Atau dalam kurun waktu sertifikat tersebut belum berakhir
- 2) Permohonan ditujukan kepada penguasa pelabuhan setempat yaitu pihak KSOP
- 3) Pihak KSOP melalui Bidang SHSK (Status Hukum kapal dan Sertifikasi Kapal) akan menunjuk PPKK atau Marine Inspector.

- 4) Petugas PPKK atau Marine Inspector melaksanakan tugas pemeriksaan kapal secara langsung untuk mendapatkan data data yang diperlukan didalam pemenuhan persyaratan didalam penerbitan sertifikat keselamatan kapal.

Diantara sertifikat tersebut diantaranya adalah:

- 1) Sertifikat Anti Tritip
- 2) Sertifikat Pencegahan Pencemaran
- 3) Sertifikat Keselamatan kapal baru, sertifikat keselamatan kapal ganti nama, sertifikat keselamatan kapal ganti bendera.
- 4) Inisial SMC (Safety Management Certificate)
- 5) Setelah diadakan pemeriksaan diatas kapal maka petugas PPKK atau marine inspector akan membuat laporan pemeriksaan sesuai dengan data hasil yang didapatkan. Bila mana terdapat rekomendasi-rekomendasi yang harus dilengkapi maka pihak owner harus mengkapi rekomendasi tersebut dalam kurun waktu yang sudah ditentukan.
- 6) Data-data yang sudah sesuai dengan panduan pelaksanaan pemeriksaan selanjutnya diinput kedalam sebuah buku pemeriksaan yang sudah sesuai dengan ketentuan dalam masingmasing penerbitan sertifikat untuk selanjutnya dilaporkan kepada kepala bidang untuk sebagai dasar penerbitan sertifikat.
- 7) Pihak KSOP akan menerbitkan sertifikat yang diajukan oleh pemilik kapal dengan masa berlaku 3 bulan dari dilaksanakannya pemeriksaan yang dilakukan oleh petugas PPKK atau Marine Inspector. Penerbitan sertifikat tersebut menggunakan dasar hasil pemeriksaan yang sudah dibukukan.
- 8) Pihak pemilik kapal selanjutnya meminjam hasil pemeriksaan yang dilakukan oleh petuga PPKK tersebut untuk dibawa atau diajukan ke Direktorat Jendral Perhubungan Laut untuk dasar pengajuan sertifikat permanen yang masa berlakunya 5 tahun (Widodo et.,al.2023 Hal.105-106).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal (selanjutnya disebut PM 57/2021) merupakan peraturan yang mengatur prosedur keselamatan kapal di Indonesia. Pemeriksaan, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 1 PM 57/2021, kegiatan sistematis untuk menilai tingkat kesesuaian kapal terhadap persyaratan keselamatan yang berlaku berdasarkan standar nasional dan internasional. Kegiatan ini melibatkan inspeksi fisik, verifikasi dokumen, dan evaluasi kepatuhan terhadap norma keselamatan, seperti yang tercantum dalam Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) dan regulasi terkait.

Pasal 1 angka 2 PM 57/2021 disebutkan bahwa pengujian sebagai proses evaluasi fungsi dan kinerja komponen kapal melalui metode empiris, termasuk uji coba teknis dan simulasi operasional. Pengujian terhadap elemen seperti mesin, sistem navigasi, dan struktur kapal untuk memastikan integritas dan efisiensi. Dari analisis, pengujian ini berperan sebagai langkah validasi ilmiah yang mendukung sertifikasi keselamatan, dengan potensi kontribusi terhadap inovasi teknologi maritim dan pengurangan insiden berbasis data empiris.

Pasal 1 angka 3 PM 57/2021, menjelaskan bahwa pemberian dokumen resmi yang menyatakan bahwa kapal telah memenuhi seluruh persyaratan keselamatan yang ditetapkan. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti kepatuhan dan otorisasi untuk operasi kapal, dikeluarkan oleh otoritas yang berwenang setelah proses pemeriksaan dan pengujian. sertifikasi ini dapat dianalisis sebagai instrumen regulasi yang memfasilitasi perdagangan maritim global, dengan diskusi mengenai tantangan implementasi di negara berkembang

seperti Indonesia, termasuk aspek harmonisasi standar internasional (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021).

Pada Pasal 4 dalam peraturan pemeriksaan keselamatan kapal PM 57/2021 mengatur bahwa kapal penumpang wajib menjalani pemeriksaan keselamatan yang mencakup bangunan kapal, permesinan, peralatan keselamatan, perlengkapan lain, serta instalasi radio yang menjadi instrumen penting dalam situasi darurat untuk komunikasi SAR. Ketentuan ini dimaksudkan agar kapal yang beroperasi benar-benar laik laut dan siap menghadapi berbagai kondisi operasional yang berisiko membahayakan nyawa manusia. Jenis pemeriksaan yang harus dilakukan secara berkala, termasuk pemeriksaan awal sebelum operasi, pemeriksaan pembaharuan, dan pemeriksaan luar jadwal atau akibat kerusakan/perbaikan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021). Pada tragedi kecelakaan kapal KMP Tunu Pratama Jaya 2023 terjadi ditengah pelayaran memperlihatkan potensi kekurangan dalam aspek-aspek yang harusnya dicek melalui pemeriksaan keselamatan. Kapal dilaporkan mengalami kebocoran di ruang mesin dan kehilangan daya listrik yang kemudian berkontribusi terhadap hilangnya stabilitas hingga kapal terbalik dan tenggelam merupakan kondisi yang sangat bergantung pada pemeliharaan kondisi bangunan kapal, permesinan, sistem pompa, dan instalasi keselamatan. Ketidaksiapan peralatan atau sistem keselamatan yang tidak berfungsi optimal dalam keadaan darurat akan berdampak langsung terhadap perlindungan jiwa manusia di atas kapal.

Disebutkan pada Pasal 4 ayat (2) yang mensyaratkan pemeriksaan terintegrasi terhadap bangunan kapal, peralatan keselamatan, serta instalasi radio. Apabila dalam pemeriksaan keselamatan tersebut tidak diidentifikasi secara memadai potensi kondisi yang dapat mengakibatkan masuknya air ke ruang mesin atau jika perlengkapan keselamatan dan komunikasi tidak sepenuhnya memenuhi standar, hal ini menunjukkan lemahnya penerapan prosedur pemeriksaan keselamatan. Selain itu pada Pasal 4 ayat (3) menegaskan bahwa kapal penumpang wajib menjalani pemeriksaan bukan hanya pada saat pertama kali didaftarkan, tetapi juga pemeriksaan pembaharuan, pemeriksaan luar jadwal, serta pemeriksaan akibat kerusakan dan perbaikan. Jika dalam pemeriksaan luar jadwal atau pemeriksaan pasca perbaikan tidak dilaksanakan secara serius, maka kapal bisa saja berlayar tanpa mengetahui risiko yang tidak diidentifikasi sebelumnya. Kejadian ini menunjukkan bahwa kelemahan dalam pelaksanaan pemeriksaan keselamatan kapal baik dari segi cakupan pemeriksaan maupun kualitas audit teknis dapat berdampak langsung terhadap keselamatan jiwa penumpang. Hal ini menunjukkan bahwa aturan pemeriksaan keselamatan kapal tidak boleh dipandang semata sebagai formalitas administrasi, melainkan sebagai aspek hukum preventif yang harus dilaksanakan dengan ketelitian teknis dan pengawasan yang kuat.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2023 tentang Pelaksanaan Konvensi Internasional Keselamatan Jiwa Dilaut, Kapal yang memenuhi ketentuan teknis persyaratan keselamatan jiwa di laut sesuai Konvensi Internasional dibuktikan dengan sertifikat keselamatan yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan. Sebagaimana diatur dalam Pasal 2, Peraturan Menteri ini berlaku untuk:

1. Kapal Berbendera Indonesia yang mengangkut barang dengan ukuran GT 500 atau lebih yang berlayar di perairan internasional;
2. Kapal Berbendera Indonesia yang mengangkut penumpang semua ukuran yang berlayar di perairan Internasional;
3. Kapal Asing yang mengangkut barang dengan ukuran GT 500 atau lebih yang berlayar di Perairan Indonesia;
4. Kapal Asing yang mengangkut penumpang semua ukuran yang berlayar di Perairan Indonesia; dan

5. Kapal dengan jenis dan/atau muatan tertentu yang menurut Konvensi Internasional harus memenuhi persyaratan ketentuan teknis Konvensi Internasional.

Pengawasan atas pelaksanaan ketentuan persyaratan keselamatan jiwa di laut sesuai Konvensi Internasional dilakukan Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal dengan hasil laporan berupa penerbitan sertifikat pembebasan dan informasi penyetaraan yang disampaikan kepada organisasi maritim internasional. Dengan ditetapkannya Permenhub Nomor PM 11 Tahun 2023, diharapkan dapat menjadi pedoman dalam Pelaksanaan Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (Permenhub PM 11/2023).

Menteri Perhubungan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2022 tentang Kelaiklautan Kapal Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia, Sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Kapal Kecepatan Tinggi terdiri atas Kapal Penumpang dan Kapal Barang Kecepatan Tinggi. Agar dapat beroperasi, Kapal Kecepatan Tinggi wajib memenuhi 9 (sembilan) syarat Kelaiklautan Kapal sebagaimana diatur dalam Permenhub PM 12/2022, meliputi: Dengan diaturnya ketentuan mengenai Kelaiklautan Kapal Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia melalui Permenhub PM 12/2022, diharapkan keselamatan dalam pengoperasian Kapal Kecepatan Tinggi dapat ditingkatkan serta mencegah terjadinya kecelakaan kapal (Permenhub PM 12/2022). Sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB), terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan administratif yaitu:

- a. Surat-surat dan dokumen yang dilampirkan pada saat penyerahan surat permohonan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*); dan
- b. Sertifikat dan surat-surat kapal yang diterima oleh Syahbandar pada saat kapal tiba di pelabuhan.

Dan pemeriksaan fisik yaitu:

- a. Pemeriksaan kondisi-nautis dan radio kapal; dan
- b. Pemuatan dan stabilitas kapal

3. Penegakan Sanksi Terhadap Kelalaian Internal

Sanksi administratif dibidang pelayaran Indonesia merupakan mekanisme hukum untuk menegakkan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan, operasional, dan lingkungan laut. Hal ini diatur oleh Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) dan Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 2010 tentang Keselamatan Pelayaran. Sanksi ini diterapkan oleh otoritas seperti Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Tujuan utamanya adalah pencegahan kecelakaan, bukan hanya hukuman, dengan fokus pada pejabat atau operator yang lalai.

Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) Pasal 59 ayat (1) disebutkan bahwa Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2), Pasal 9 ayat (8), Pasal 28 ayat (4) atau ayat (6) atau Pasal 33 dapat dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. Peringatan
- b. Denda administrative
- c. Pembekuan izin atau pembekuan sertifikat atau
- d. Pencabutan izin atau pencabutan sertifikat.

Pasal 59 ayat (2), “Setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 11 ayat (4) atau Pasal 13 ayat (6) dapat dikenakan sanksi administratif berupa tidak diberikan pelayanan jasa kepelabuhanan”. Pasal 59 ayat (3) menyebutkan bahwa “Ketentuan lebih lanjut mengenai tata

cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah”(Kompilasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 323 ayat:

- 1) Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).
- 2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- 3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kematian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)(Loing et.,al 2022).

Di dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran terdapat beberapa perbuatan melawan hukum yang tidak hanya memberikan sanksi perdata atau sanksi administratif melainkan terdapat juga sanksi pidana, sehingga dapat diperkirakan bahwa menurut pembuat Undang-Undang hanya sanksi pidanalah yang dapat secara efektif melindungi nilai sosial dasar yang dimaksud. Walaupun membuat ketentuan pidana di dalamnya, namun Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran itu sendiri sebetulnya dapat dikategorikan perundang-undangan administrasi.

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang memuat perbuatan-perbuatan yang dikenai sanksi pidana adalah perbuatan-perbuatan yang melanggar ketentuan yang tidak cukup ditertibkan hanya dengan menggunakan sanksi administratif atau sanksi perdata. Sanksi administratif atau sanksi perdata tidak cukup efektif untuk memberi efek dan mencegah orang lain untuk melakukan perbuatan yang sama (Herman et.,al 2023). Peran syahbandar dalam menjalankan Fungsi, Tugas serta Wewenangnyanya merupakan tanggung jawab yang begitu besar. Syahbandar merupakan kepala pemerintahan di dalam pelabuhan yang memegang peranan penting di dalam suatu sistem di pelabuhan, baik dalam pelayaran itu sendiri, penegakan hukum, maupun segala kegiatan yang berlangsung di dalam pelabuhan. Dengan kata lain syahbandar merupakan motor dalam suatu sistem yang berfungsi untuk menggerakkan segala kegiatan yang berlangsung di pelabuhan. Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam ke pelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan;
- 2) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran.
- 3) Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- 4) Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- 5) Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage;
- 6) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya;
- 7) Mengawasi pengisian bahan bakar;
- 8) Mengawasi pengerukan dan reklamasi; dan
- 9) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

Mengenai tugas dan tanggung jawab serta ruang lingkup kegiatan-kegiatan Syahbandar, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui:

- 1) Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar.
- 2) Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keluar masuk dan gerakan-gerakan kapal dalam bandar.
- 3) Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap penataan hukum-hukum yang berlaku dalam bidang keselamatan/perkapalan dan pelayaran.

Untuk melaksanakan pengawasan tertib bandar dan keselamatan kapal, Syahbandar berwenang untuk menerapkan perundang-undangan yang bertujuan untuk:

- 1) Untuk melaksanakan pengawasan tertib bandar dan keselamatan kapal, Syahbandar berwenang untuk menerapkan perundang-undangan yang bertujuan untuk terjaminnya keselamatan kelancaran bongkar muat barang-terjaminnya kelancaran dan ketertiban naik turun penumpang;
- 2) Terjaminnya tertib hukum dan keamanan di dalam bandar;
- 3) Terjaminnya kelestarian lingkungan di dalam bandar (Herman et.,al 2023).

Bagi Negara Indonesia yang sebagian wilayahnya merupakan perairan, Kantor ke-Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) memegang peranan yang penting dalam melakukan pengamanan dan penegakan hukum di wilayah perairan laut, dimana secara jelas telah disebutkan bahwa Kantor Kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan rentang di bawah sub seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP) mempunyai tugas pelaksanaan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran.

Sampai saat ini sanksi administratif untuk KMP Tunu Pratama Jaya belum diumumkan secara detail, tetapi akan meliputi evaluasi mendalam oleh KNKT dan Kemenhub terhadap kelayakan operasi, administrasi, pemeliharaan, dan kesiapan awak kapal perusahaan (PT Raputra Jaya) yang kemungkinan akan mendapat sanksi pembekuan izin operasional atau pencabutan izin, serta denda, tergantung hasil investigasi yang fokus pada faktor penyebab seperti kebocoran mesin, cuaca buruk, dan kelemahan mitigasi, dengan potensi sanksi pidana jika ditemukan kelalaian berat.

a. Akuntabilitas dan Transparansi dalam Pemberian Izin

Akuntabilitas dan transparansi merupakan dua prinsip fundamental dalam penyelenggaraan pemerintahan yang baik (*good governance*) (Hartono, H. (2025). Penerbitan izin tercakup dalam operasi badan-badan pemerintah, termasuk Kementerian Perhubungan. Kedua prinsip ini tidak hanya berkontribusi pada peningkatan kualitas layanan publik, tetapi juga menjamin bahwa proses perizinan adil, mematuhi standar hukum, dan tetap bertanggung jawab kepada publik. Pemahaman terhadap perspektif governance dapat dilihat dalam Tiihonen (2004) yang menyatakan bahwa teori dan konsep governance dimaksudkan sebagai suatu proses baru dari pemerintahan (*a new pro-cess of governing*), atau suatu metode baru di mana masyarakat diperintah (*a new methode by which society is governed*) (Abdullah,2016).

Akuntabilitas artinya para pengambil keputusan dalam organisasi sektor publik (pemerintah), swasta dan masyarakat madani memiliki pertanggungjawaban kepada publik. Transparansi artinya transparansi harus dibangun dalam kerangka kebebasan aliran informasi, informasi mudah diakses, dan informasinya dapat disediakan secara memadai dan mudah dimengerti sehingga dapat digunakan sebagai alat pengawasan

dan evaluasi (Winarta, 2014). Dalam pemberian izin, kedua prinsip ini berfungsi untuk:

- 1) Kewajiban pemerintah untuk mempertanggung-jawabkan apa yang dilakukan dengan cara-cara yang terbuka (transparan).
- 2) Menunjukkan apa yang sudah dilakukan oleh pemerintah atau penyelenggara itu dalam bentuk laporan atau penjelasan.
- 3) Hak rakyat untuk memperoleh informasi berupa pertanggungjawaban terhadap apa yang dilakukan para pejabat pemerintah, dan
- 4) Hak rakyat supaya merasa puas terhadap semua kebijakan pemerintah.

Hal ini, ada integrasi yang tegas antara tindakan yang dilakukan oleh pemerintah dan kepentingan atau hak rakyat di dalamnya. Kontrak sosial yang dibuat antara negara atau pemerintah dan warganya merupakan awal dan memang landasan akuntabilitas dan transparansi. Tidak diragukan lagi, dalam konteks tata kelola sosial dalam negara demokratis, pemerintah ditugaskan untuk menyediakan layanan dan menjaga hak-hak hidup warganya, yang semuanya berpuncak pada pembentukan masyarakat yang berkembang (Trisakti et.al 2021).

b. Evaluasi Sistem Perizinan Muatan Angkutan Laut

Pemerintahan yang baik merupakan tonggak utama dalam menciptakan tata kelola yang efektif dan efisien di tingkat desa. Salah satu prinsip yang mendukung tercapainya pemerintahan yang baik adalah penerapan Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB) (Rahim, 2025). Dalam Pasal 10 ayat (1) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, disebutkan bahwa asas kepastian hukum merupakan salah satu bagian dari Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB).

Perizinan ini melibatkan otoritas seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) Kementerian Perhubungan, yang bertugas memastikan muatan kapal tidak melebihi batas aman untuk menghindari *overloading*. Secara normatif, sistem ini harus didasarkan pada prinsip kepastian hukum (*legal certainty*), profesionalitas, dan akuntabilitas, dengan tujuan melindungi keselamatan jiwa, lingkungan, dan kepentingan publik. Dalam sistem perizinan muatan angkutan laut terletak pada inkonsistensi dan ketidakjelasan norma hukum yang mengatur proses pemberian izin. UU Pelayaran Pasal 93 ayat (1) menyatakan bahwa kapal harus memenuhi standar keselamatan, termasuk batas muatan, namun tidak memberikan definisi operasional yang jelas tentang "muatan berlebih" (*overloading*). Peraturan teknis seperti PM 58/2017 mengatur batas muatan berdasarkan stabilitas kapal, tetapi norma ini sering kali bertentangan dengan peraturan lain, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang klasifikasi dan persyaratan kapal, yang lebih menekankan aspek klasifikasi daripada muatan spesifik. Kurangnya pengawasan administratif dalam sistem perizinan muatan angkutan laut merupakan indikator yang mempengaruhi lemahnya implementasi norma hukum yang mengatur akuntabilitas. pengawasan terhadap pemberian izin muatan sering kali tidak memadai, karena tidak ada ketentuan yang jelas tentang frekuensi inspeksi atau sanksi administratif bagi pelanggaran. DJPL bertanggung jawab atas perizinan keselamatan kapal, sementara Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) mengawasi aspek pencemaran dari muatan, dan Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM) untuk muatan berbahaya. Namun, norma hukum tidak menetapkan mekanisme koordinasi yang efektif, sehingga sering terjadi *overlapping* atau bahkan konflik kewenangan.

Putusan Mahkamah Agung Nomor 456 K/PDT/2018 menunjukkan bahwa kelalaian pengawasan berkontribusi pada kecelakaan kapal dengan muatan berlebih, yang dianggap sebagai bentuk pelanggaran norma hukum.

KESIMPULAN

Kementerian Perhubungan dalam menerbitkan izin muatan memiliki dampak langsung terhadap keselamatan pelayaran. Ketentuan hukum yang berlaku, khususnya pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta peraturan pelaksanaannya, secara jelas mengatur kewajiban pemerintah untuk memastikan kelaiklautan kapal, termasuk dalam aspek pemuatan dan stabilitas pe-layaran. Namun dalam praktiknya, mekanisme pemberian izin muatan masih bersifat administratif formal dan belum sepenuhnya didukung oleh verifikasi teknis yang memadai. Hal ini membuka ruang terjadinya kelalaian pengawasan yang berpotensi terhadap tingginya kasus kecelakaan kapal, se-bagaimana dijelaskan dalam kasus tenggelamnya KMP Tunu Pratama Jaya Tahun 2025 di Selat Bali.

Penelitian ini penting bagi pembaca atau peneliti karena menegaskan bahwa keselamatan pelayaran tidak semata-mata menjadi tanggung jawab operator kapal, melainkan juga melekat pada tanggung jawab hukum pemerintah sebagai pemberi izin dan pengawas pelayaran. Penelitian menunjukkan bahwa izin muatan bukan hanya sekadar sarana administratif, tetapi merupakan sarana hukum preventif yang harus dijalankan secara teliti dan efektif. Dengan demikian, kegagalan dalam menjalankan fungsi pengawasan izin muatan dapat menimbulkan dampak hukum bagi negara, baik dalam lingkup administrasi, perdata, maupun pidana. Pandangan ini dapat diterapkan bagi pengembangan tata kelola keselamatan pelayaran yang berorientasi pada perlindungan jiwa manusia dan kepentingan publik.

Dalam penelitian sebelumnya, hal ini menegaskan bahwa lemahnya penegakan hukum administrasi di sektor pelayaran menjadi salah satu faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan kapal di Indonesia. Berbeda dari penelitian terdahulu yang menitikberatkan pada faktor teknis atau kesalahan awak kapal, penelitian ini menempatkan pemberian izin muatan sebagai focus utama dalam Sistem keamanan maritim dan keselamatan pelayaran. Penelitian ini menegaskan bahwa perlunya reformasi mekanisme perizinan muatan melalui penguatan verifikasi lapangan, peningkatan akuntabilitas pejabat berwenang, serta penegakan sanksi yang konsisten terhadap kelalaian internal. Dengan kerangka tersebut, penelitian ini layak dicatat sebagai kontribusi ilmiah dalam pengembangan hukum pelayaran dan hukum administrasi negara, khususnya dalam upaya pencegahan kecelakaan kapal secara komprehensif dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Artikel Jurnal:

- Abdullah, M. T. (2016). Perspektif Governance Dalam Memahami Perubahan Manajemen Pemerintahan. *Jurnal Analisis Kebijakan Dan Pelayanan Publik*, 2(1), 65-72.
- Ambari, H. (2023). *Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Terhadap Pilot Dan Pramugari Yang Melakukan Tindak Pidana Perselingkuhan Yang Dihubungkan Dengan Undang Undang Nomor 16 Tahun 2019 Atas Perubahan Undang Undang Nomor 1 Tahun 1974 Tentang Perkawinan* (Doctoral dissertation, Universitas Komputer Indonesia).
- Az Zahra, D. A. (2024). *Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Selebgram Yang Mempromosikan Barang Melalui Platform Instagram* (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Malang).

- Din Masyhudi, & St. Hadijah Wahid. (2025). Pertanggungjawaban Hukum: Analisis Konsep, Teori, dan Implementasinya. *JURIHUM : Jurnal Inovasi Dan Humaniora* , 2(6), 507–509. Retrieved from <https://jurnalmahasiswa.com/index.php/Jurihum/article/view/2853>
- Haris, O. K., & Hidayat, S. (2023). Penyidikan oleh PPNS Syahbandar dalam Tindak Pidana Pelayaran. *Halu Oleo Legal Research*, 5(1), 31-45.
- Hartono, H. (2025). Akuntabilitas dan Transparansi Pengelolaan Dana Desa dalam Perspektif Undang Undang Desa dalam Mewujudkan Pemerintahan Yang Baik (Good Governance). *Jurnal Intelek Dan Cendekiawan Nusantara*, 2(4), 7304-7315.
- Herman, Oheo Kaimuddin Haris, Sabrina Hidayat, Handrawan, Jabalnur, Syarifuddin. (2023). Penyidikan oleh PPNS Syahbandar dalam Tindak Pidana Pelayaran. *Investigation by PPNS Syahbandar in Shipping Crimes*, 15, 31-45
- Kompas.id (2025). Minimnya Keselamatan Transportasi Laut di Balik Kecelakaan Selat Bali
- Rahman, A. (2024). Upaya Peningkatan Keselamatan Pelayaran dari Aspek Peralatan dan Manajemen Keselamatan Kapal. *ILTEK: Jurnal Teknologi*, 19(01), 28-33.
- Rahim, A., Darussalam, M. I., Suparmin, S., Fitria, D., Antasya, F., Nugroho, A., ... & Abdillah, M. M. (2025). Sosialisasi Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Baik (Aupb) Bagi Perangkat Pemerintah Daerah Dalam Pelayanan Publik Di Kantor Desa Baleraja, Gantar, Indramayu. *Jurnal Abdimas Bina Bangsa*, 6(1), 708-715.
- Trisakti, F., Berliana, A. D. D., Bukhori, A., & Fitr, A. (2021). Transparansi Dan Kepentingan Umum. *Jurnal Dialektika: Jurnal Ilmu Sosial*, 19(1), 29-38.
- Widodo, B. H., Wahyuni, E. T., & Rubiyanto, A. (2023). Analisis Penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal Oleh Kementerian Perhubungan. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 5(2), 102-109.
- Winarta. (2014, 13 Oktober). Akuntabilitas dan Transparansi Wewenang dan Tugas DPR dalam UU MD3. Hukumonline. com. <https://www.hukumonline.com/berita/a/akuntabilitas-dan-transparansi-wewenang-dan-tugas-dpr-dalam-uu-md3-lt543b7498de722/>
- Zulfiqar, A. B., Widiarty, W. S., & Tehupeiori, A. (2023). Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 dan Nomor 27 Tahun 2021 dalam Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan di Pelabuhan Sorong. *Syntax Idea*, 5(12).

Undang-Undang

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal, Pasal 1 Angka 1-3
Kompilasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Berserta UU Perubahan Dan Peraturan Pelaksana, Pusat Pemantauan Pelaksana Undang-Undang Badan Keahlian, Sekretariat Jenderal DPR RI 2023
Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2023 tentang Pelaksanaan Konvensi Internasional Keselamatan Jiwa Dilaut
Undang-Undang No. 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan