

# PELAYARAN NIAGA HUKUM MARITIM

Buku Panduan SMK



Deddy Rusdiana, S.Si, MH, C.Ht  
Sendriani Ekowati, ANT III, A.Md

**PELAYARAN NIAGA HUKUM MARITIM**  
**Buku Panduan SMK**

Penulis

**Deddy Rusdiana, S.Si, MH, C.Ht**  
**Sendriani Ekowati, ANT III, A.Md**

**ISBN 978-623-6404-34-8**  
**Cetakan Pertama, Juli 2021**  
iv, 86 hlm; 14.8 x 21 cm

Penyunting  
**Umi Salamah**  
**Misbahul Munir**  
Desain Sampul  
**A. Syarif**  
Desain Layout  
**Mutiara Inwar**

**Penerbit :**  
**CV. Pustaka Learning Center**  
Karya Kartika Graha A.9 Malang 65132  
**Anggota IKAPI No.271/JTI/2021**  
Whatsapp 08994458885  
**[www.pustakalearningcenter.com](http://www.pustakalearningcenter.com)**

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang . Dilarang memperbanyak atau memindahkan Sebagian atau seluruh isi buku ini ke dalam bentuk apapun secara elektronik maupun mekanis tanpa izin Tertulis dari penulis dan Penerbit Pustaka Learning Center

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil 'alamin, segala puji bagi Allah SWT. Tuhan semesta alam yang selalu melimpahkan segala rahmat dan hidayah-Nya kepada kami, sehingga buku ini dapat diterbitkan. Tak lupa buat keluarga, rekan kerja Sidoarjo Training Center, para kontributor dan narasumber lainnya yang kami cantumkan dalam daftar pustaka kami ucapkan banyak terima kasih atas dukungannya.

Hukum maritim adalah himpunan peraturan-peraturan termasuk perintah-perintah dan larangan-larangan yang bersangkutan paut dengan lingkungan maritim dalam arti luas, yang mengurus tata tertib dalam masyarakat maritim dan oleh karena itu harus ditaati oleh setiap pelaut. Pemahaman atas hukum maritim sangat perlu di ikuti terutama untuk calon pelaut atau pelaut pemula yang baru mengenal dunia pelayaran.

Semoga buku ini bermanfaat bagi para pembaca. Kami menyadari bahwa dalam pembuatan buku ini masih banyak kekurangan dan tentu saja masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kami mengharapkan saran dari para pembaca.

Surabaya, 20 Juli 2021

Tim Penulis

## DAFTAR ISI

<b>Kata Pengantar</b> .....	<b>iii</b>
BAB 1 Hukum Maritim .....	1
BAB 2 Peraturan SOLAS.....	7
BAB 3 International Maritim Organization .....	14
BAB 4 Struktur Organisasi Kapal .....	19
BAB 5 Peraturan Pengawakan dan Sertifikasi .....	26
BAB 6 Sertifikat dan Surat Kapal .....	41
BAB 7 Pelabuhan .....	50
BAB 8 Maritim Labour Convention 2006.....	60
BAB 9 Marine Pollution .....	66
BAB 10 ISM Code .....	71
BAB 11 Peraturan Komunikasi .....	78
<b>Daftar Pustaka</b> .....	<b>83</b>
<b>Biografi Penulis</b> .....	<b>84</b>



**PELAYARAN NIAGA**  
**HUKUM**  
**MARITIM**

**Buku Panduan SMK**

# BAB 1

## Hukum Maritim

### Pendahuluan

Hukum maritim adalah himpunan peraturan-peraturan termasuk perintah-perintah dan larangan-larangan yang bersangkutan paut dengan lingkungan maritim dalam arti luas, yang mengurus tata tertib dalam masyarakat maritim dan oleh karena itu harus ditaati oleh masyarakat itu.

Tujuan hukum maritim antara lain:

- Menjaga kepentingan tiap-tiap manusia dalam masyarakat maritim, supaya kepentingannya tidak dapat diganggu.
- Setiap kasus yang menyangkut kemaritiman diselesaikan berdasarkan hukum maritim yang berlaku.

Yang bersangkutan paut dalam lingkungan hukum kemaritiman itu antara lain dapat dibedakan menjadi 2 batasan antara lain:

### SUBYEK HUKUM MARITIM

contoh (1): manusia (Person)

- Nakhoda kapal (Ship's Master)
- Awak kapal (Crew's)
- Pengusaha kapal (Ship's operator)
- Pemilik kapal (Ship's owner)
- Pemilik muatan (Cargo owner)
- Pengirim muatan (Cargo shipper)

## BAB 2

### Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS)

#### Pendahuluan

Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup di laut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti:

- Desain Konstruksi Kapal
- Permesinan Dan Instalasi Listrik
- Pencegah Kebakaran
- Alat-Alat Keselamatan
- Alat Komunikasi Dan Keselamatan Navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara

## **BAB 3**

### **International Maritime Organization (IMO)**

#### **Pendahuluan**

Dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran, PBB dalam konferensinya pada tahun 1948 telah menyetujui untuk membentuk suatu badan Internasional yang khusus menangani masalah-masalah kemaritiman. Badan tersebut dibentuk pertama kali dengan nama Inter Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO). Sepuluh tahun kemudian, yakni pada tahun 1958 organisasi tersebut baru diakui secara Internasional. Kemudian berubah nama menjadi International Maritime Organization (IMO) sejak tanggal, 22 Mei 1982.

Empat tahun sebelum IMO diberlakukan secara Internasional yakni pada tahun 1954 Marine Pollution Convention sudah mulai diberlakukan tetapi baru pada tahun 1959 secara resmi di administrasikan dan di sebar luaskan oleh IMO. International Maritime Organization (IMO) berkedudukan di London, dengan alamat 4 Albert Embankment yang merupakan satu-satunya Badan Spesialisasi PBB yang bermarkas di Inggris. Sedang Paripurna IMO disebut Assembly melakukan pertemuan tahunan satu kali dalam selang waktu dua tahun dan biasanya diadakan pada bulan September atau Oktober. Pertemuan tahunan yang diadakan

## BAB 4

### Struktur Organisasi Kapal

#### Pendahuluan

Struktur organisasi kapal terdiri dari seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan Anak Buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (subordinate crew). Struktur organisasi kapal diatas bukanlah struktur yang baku, karena tiap kapal bisa berbeda struktur organisasinya tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal tersebut. Selain jabatan-jabatan tersebut dalam contoh struktur organisasi kapal diatas, masih banyak lagi jenis jabatan di kapal, diluar jabatan Nakhoda. Misalnya di kapal pesiar ada jabatan-jabatan Bar-tender, cabin-boy, swimming-pool boy, general purpose dan lain sebagainya. Di kapal lain misalnya terdapat jabatan juru listrik (electrician), greaser dan lain sebagainya. Semua orang yang mempunyai jabatan di atas kapal itu disebut Awak kapal, termasuk Nakhoda, tetapi Anak kapal atau Anak Buah Kapal (ABK) adalah semua orang yang mempunyai jabatan di atas kapal kecuali jabatan Nakhoda. Untuk kapal penangkap ikan masih ada jabatan lain yaitu Fishing master, Boy-boy (pembuang umpan, untuk kapal penangkap pole and Line (cakalang), dll

## BAB 5

# Peraturan Pengawakan Kapal dan Sertifikat Kepelautan (STCWW)

### Pendahuluan

Dengan diberlakukannya Amandemen International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1995 sebagai penyempurnaan STCW 1978, maka Menteri Perhubungan menetapkan peraturan dalam bentuk Keputusan Menteri Perhubungan No.70 Th. 1998 tanggal, 21 Oktober 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga. Pada BAB II Pasal 2 ayat (1) dan (2) bahwa pada setiap kapal niaga yang berlayar harus diawaki dengan susunan terdiri dari : seorang Nakhoda, sejumlah perwira, sejumlah rating. Susunan awak kapal didasarkan pada : daerah pelayaran, tonase kotor kapal (gross tonnage/GT) dan ukuran tenaga penggerak kapal (kilowatt/KW). Pada pasal 8 menetapkan dan memperjelas bahwa awak kapal yang mengawaki kapal niaga sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- Bagi Nakhoda, Muallim atau Masinis harus memiliki sertifikat keahlian pelaut yang jenis dan tingkat sertifikatnya sesuai dengan daerah pelayaran, tonase kotor dan ukuran tenaga penggerak kapal dan memiliki

## BAB 6

### Sertifikat dan Surat Kapal

#### Pendahuluan

Sertifikat dan Surat Kapal harus dimiliki oleh sebuah kapal pertama sekali dimana saat kapal baru selesai dibangun atau baru dibeli. Tentu perlu diadakan surey untuk melengkapi data-data kapal yang diperlukan mengeluarkan sertifikat atau surat-surat kapal oleh instansi yang berwenang dan sesuai dengan peraturan dan undang-undang yang berlaku, setelah segala sesuatunya selesai, maka kapal yang bersangkutan diberikan Sertifikat dan atau Surat-surat kapal antara lain:

#### 1. Surat Ukur (Certificate of Tonnage and Measurement)

Surat Ukur (Certificate of Tonnage and Measurement) ialah suatu Sertifikat yang diberikan setelah diadakan pengukuran terhadap kapal oleh juru ukur dan instansi pemerintah yang benvenang, yang merupakan sertifikat pengesahan dan ukuran-ukuran dan tonase kapal menurut ketentuan yang berlaku. Pasal 347-352 KUHD serta pasal 45 UU. 21, Th 1992 mengatur tentang Surat Ukur. Setelah diadakan pengukuran kepada kapal diberikan Surat Ukur Kapal Isi dari sebuah Surat Ukur itu

# BAB 7

## Pelabuhan

### Pendahuluan

Identifikasi peraturan-peraturan di pelabuhan Menurut Keputusan Menteri Perhubungan tentang penyelenggaraan laut No. KM.26 Tahun 1988, yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 10/MEN/2004 yang dimaksud dengan pelabuhan perikanan itu adalah sama dengan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang dipergunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh dan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang

## BAB 8

### MARITIM LABOUR CONVENTION 2006

#### **Pendahuluan**

Maritim Labour Convention (MLC) 2006 adalah konvensi yang diselenggarakan oleh International Labour Organization (ILO) pada tahun 2006 di Genewa, Swiss. MLC 2006 bertujuan untuk memastikan hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut. Ini dilakukan karena pelaut bekerja lintas negara sehingga perlu diatur suatu standar bekerja yang berlaku secara internasional. MLC 2006 pada mulanya hanya bersifat anjuran untuk diterapkan oleh semua pihak yang berkaitan dengan pekerjaan di dunia maritim. Namun, per 20 Agustus 2013, standar MLC 2006 mulai diwajibkan untuk diterapkan meskipun sayangnya sampai saat ini Indonesia belum meratifikasi MLC 2006. Apa isi dari MLC 2006?

Ada 5 tema (klausul) yang dibahas dalam MLC 2006 yang berisi persyaratan-persyaratan yang kesemuanya dibuat untuk melindungi hak pelaut. Kelima klausul itu adalah:

- 1. Persyaratan Minimal Pelaut Yang Bekerja Di Kapal.**

Klausul ini berisi tentang persyaratan minimal yang harus dipenuhi oleh seorang pelaut seperti persyaratan usia, persyaratan kondisi kesehatan, persyaratan

## BAB 9

### MARINE POLLUTION

#### **Pendahuluan**

Marine Pollution (pencemaran di laut) yang dikenal manusia adalah merupakan zat atau energi di lingkungan laut, termasuk muara sungai, yang dapat mengakibatkan pengotoran dan merugikan sumber kehidupan, membahayakan kesehatan manusia, mengganggu kegiatan pelayaran, termasuk penangkapan ikan dan pemanfaatan laut lainnya, juga dapat mengurangi nilai kualitas air laut. Sejak peluncuran kapal pengangkut minyak yang pertama GLUCKAUF pada tahun 1885 dan penggunaan pertama mesin diesel sebagai penggerak utama kapal tiga tahun kemudian, maka fenomena pencemaran laut oleh minyak mulai muncul.

Baru pada tahun 1954 atas prakarsa dan pengorganisasian yang dilakukan oleh Pemerintah Inggris (UK), lahirah "Oil Pollution Convention, yang mencari cara untuk mencegah pembuangan campuran minyak dan pengoperasian kapal tanker dan dari kamar mesin kapal lainnya"

Sebagai hasilnya adalah sidang IMO mengenai "international Conference on Marine Pollution" dari tanggal 8 Oktober sampai dengan 2 Nopember 1973 yang menghasilkan "international

# BAB 10

## ISM Code

### Pendahuluan

ISM Code atau kependekan dari *International Safety Management Code* adalah standar internasional Sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan usaha pencegahan pencemaran di laut. Tujuan dari penerapan ISM Code adalah menjamin keselamatan di laut untuk menghindari kecelakaan yang dapat menimbulkan korban jiwa serta kerusakan kapal yang dapat menimbulkan pencemaran lingkungan di laut. ISM Code merupakan produk IMO (*International Maritime Organization*) yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS (*Safety of Life at Sea*) pada tahun 1994.

Latar belakang dibuatnya ISM Code adalah banyak terjadi kecelakaan kapal. Dari kecelakaan-kecelakaan tersebut pada umumnya disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian manusia dalam pengoperasian kapal dan hanya sedikit yang tergolong dalam kegagalan teknologi. Pada saat itu peraturan dan konvensi yang ada seperti MARPOL, SOLAS, LOAD LINE *Convention* dan peraturan klasifikasi kapal yang sebagian besar hanya mengatur hal-hal yang bersifat teknis atau perangkat keras, dan sedikit yang berkaitan dengan manusia atau perangkat lunak. Dari beberapa studi yang dilakukan menunjukkan bahwa sebagian besar kesalahan yang timbul akibat kesalahan/kelalaian

# BAB 11

## Peraturan Komunikasi

### Pendahuluan

Komunikasi adalah penyampaian informasi dari satu pihak ke pihak lain. Hal ini mengandung pengertian bahwa komunikasi adalah membentuk suatu sistem yang terdiri dari elemen-elemen yang saling mengadakan interaksi secara dinamis, dengan tujuan untuk mempengaruhi tingkah laku penerima berita lewat informasi yang disampaikan. Dari pengertian diatas dapat dilihat bahwa komunikasi terdiri dari beberapa elemen.

Setiap operator radio bertanggung jawab dalam menjalankan tugastugas komunikasi radio di kapal, dan harus memiliki suatu sertifikat radio yang sesuai seperti peraturan yang ditetapkan oleh STCW (Standards of Training Certification and Watchkeeping) dan khususnya pada kapal ikan harus mengikuti ketentuan konvensi STCW-F (for Fishing Vessel Personnels). Pengetahuan tentang prinsip-prinsip umum, prosedur berkomunikasi, faktor- faktor dasar komunikasi dan pengetahuan tentang akibat yang timbul karena kesalahan penggunaan salah satu perlengkapan komunikasi sangat diperlukan bagi seorang operator radio, agar dalam berkomunikasi dapat bertindak secara efisien dan aman terhadap semua sub sistem.

## DAFTAR PUSTAKA

- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang  
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran  
Jordan Eerton, *Hukum Maritim*, Surabaya: Bhakti Samudera  
Surabaya, 2002
- Ratih, Sulistyorini, *Optimalisasi Latihan Pencegahan Pencemaran  
Minyak Untuk Menanggulangi Tumpahan Minyak Di Kapal  
Mt. Palu Sipat*, : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,  
2017
- Supriyono, Hadi. Capt. SP.1, *Pengenalan Sistim Komunikasi  
Marabahaya dan Keselamatan Maritim Global* : Balai  
Pendidikan dan Latihan Pelayaran (BPLP). Semarang  
1999
- Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia,  
*Komunikasi Kapal Niaga* : 2015
- ILO, (2006). *Maritime Labour Convention 2006*.  
<https://pusatasuransi.com/hukum-laut-dan-perkapalan>  
[https://blog.docking.id/sekilas-tentang-ism-code-pm-45-tahun-  
2012-tentang-manajemen-keselamatan-kapal/](https://blog.docking.id/sekilas-tentang-ism-code-pm-45-tahun-2012-tentang-manajemen-keselamatan-kapal/)

## BIOGRAFI PENULIS



**Deddy Rusdiana, S.Si, MH, C.Ht** lahir dari pasangan Suparmilih dan Budi Utoyo pada 16 Nopember 1980, Ayah dari Anissa Amalia Putri dan Almeera Lutfiah Rabbani ini melewati hampir seluruh pendidikan yang dilalui dari kota surabaya mulai dari SDN, SMPN dan SMAN di Surabaya. Perjalanan pendidikan tinggi dilanjutkan dengan menyelesaikan pendidikan Sarjana Sains dari Universitas Airlangga Surabaya, dilanjutkan dengan menempuh pendidikan pasca sarjana dalam bidang hukum di salah satu perguruan tinggi swasta di surabaya. Saat ini penulis sedang menyelesaikan pendidikan Doktoralnya pada bidang manajemen strategik. Selain pendidikan formal penulis juga menyelesaikan pendidikan nonformal seperti sertifikasi T.O.T 6.09, T.O.T Foodhandling,



**Sendriani Ekowati, Amd** lahir dari pasangan Tatik Margiati dan Subkhan pada 28 Agustus 1992, Istri dari Eko Aryo Wicaksono serta Ibu dari Anggada Satrio Wicaksono dan Sayyidah Azzahra Wicaksono ini melewati hampir seluruh pendidikan yang dilalui dari kota Mojokerto mulai dari SDN, SMPN. Dan melanjutkan ke program Diklat Teknologi Pelayaran Nusantara I di Balai Pendidikan Dan Pelatihan Ilmu Pelayaran ( BP2IP ) Surabaya untuk mendapatkan Ijazah Ahli Nautika Tingkat IV (ANT IV). pengalaman berlayar di kapal container pusher tug milik Pasific Carriers Limited Singapore, dan PT Pelni sebagai Muallim di perusahaan pelayaran selama 4 tahun untuk bisa melanjutkan ANT III di BP3IP Jakarta bersamaan dengan melanjutkan studi Manajemen Transportasi Laut di STMT Trisakti Jakarta.