



SOSIALISASI KEBIJAKAN PIDANA DALAM MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN TRANSPORTASI LAUT DEMI KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARANAN NASIONAL

Indra Yudha Koswara¹, Hana Faridah²

^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas Singaperbangsa Karawang
Jl. HS.Ronggo Waluyo, Puseurjaya, Telukjambe Timur, Karawang, Jawa Barat 41361
email: Indra_yksh@yahoo.com

Naskah diterima; Agustus 2022; disetujui November 2022; publikasi online Desember 2022

Abstrak

Transportasi ialah suatu sistem yang memiliki sarana serta prasarana, layanan transportasi memberikan jaminan bukannya hanya jaminan atas keselamatan, namun juga meliputi kepastian serta keamanan pengguna transportasi baik orang dan/atau barang. Tujuan daripada pelaksanaan Kuliah Kerja Nyata (KKN) 53 Pelayaran yakni guna memberikan sosialisasi mengenai regulasi pidana dalam upaya pencegahan terjadinya kecelakaan transportasi laut untuk keselamatan dan keamanan pelayaran nasional. Metode pelaksanaan KKN dilakukan secara daring dengan pemanfaatan media sosial sebagai sarana pencarian data, diskusi dengan mitra, sosialisasi, sampai pada penyuluhan kepada masyarakat. Hal tersebut kemudian dikemas dalam bentuk webinar dengan tema, topik, serta kajian yang telah ditentukan. Berdasarkan hasil kegiatan dapat disimpulkan bahwa sebagian besar masyarakat masih kurang memahami pentingnya keselamatan dan keamanan pelayaran bagi kepentingan pengguna jasa transportasi laut, hal ini diakibatkan karena rendahnya akan pemahaman regulasi, aparat penegak yang kurang disiplin, serta budaya dari masyarakatnya itu sendiri yang lebih mementingkan pencapaian tujuan dibanding keselamatan serta keamanan pelayaran.

Kata kunci: Maritim, Pelayaran, Transportasi Laut

Abstract

Transportation is a system that has facilities and infrastructure, transportation services provide guarantees not only guarantees for safety, but also include certainty and security of transportation users, both people and / or goods. The purpose of implementing the 53 Shipping Real Work Lecture (KKN) is to provide socialization about criminal regulations in an effort to prevent the prohibition of sea transportation for the safety and security of national shipping. The method of implementing KKN is carried out online by using social media as a means of finding data, discussing with partners, socialization, and counseling to the community. This is then packaged in the form of a webinar with predetermined themes, topics, and studies. Based on the results of the activity, it can be concluded that most people still do not understand the importance of shipping safety and security for the benefit of users of sea transportation services, this is due to the low understanding of regulations, less disciplined enforcement officials, and the culture of the community itself which is more concerned with achieving goals than the safety and security of shipping.

Keywords: Sea Transportaion, Shipping, Maritime

A. PENDAHULUAN

Sebagai Negara Maritim, Negara RI menjadikan aturan berkaitan dengan pelayaran sebagai acuan

utama yang berskala nasional yang dirumuskan guna mengamankan serta menstabilkan pengamanan negara (UthariPramesti, Wijaya, & GdeArini 2021). Pemerintah dalam menjamin

adanya keselamatan atas pelayaran yang bergerak di perairan seluruh wilayah negara Republik Indonesia membentuk suatu layanan khusus yang dikenal dengan penyelenggaraan kenavigasian. Pada tataran hukum internasional. International Maritime Organization (IMO) mengeluarkan suatu resolusi standar khusus yang umumnya bertujuan guna memberikan jaminan keselamatan transportasi laut serta pengaturan dalam hal kelaiklautan kapal serta kelaiklautan awal kapal sesuai dengan standarisasi yang telah ditentukan (Malisan & Chisdijanto 2018). Di Negara RI ini, konstruksi yuridis mengenai Pelayaran diatur sendiri dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Selanjutnya disebut UU Pelayaran. Adapun mengenai persyaratan guna suatu kapal bisa dioperasikan adalah mencakup materi, bangunan, konstruksi, instalasi permesinan dan kelistrikan, keseimbangan, tata susunan, dan segala perlengkapan tak terkecuali rescue, alat berkomunikasi serta elektronika kapal (Suryani, dkk. 2018). Hal tersebut selaras dengan apa yang diatur dalam Bagian 1 (2) UU Pelayaran. Selain diatur mengenai persyaratan guna kapal dapat dijalankan, konstruksi yuridis UU Pelayaran juga mengatur mengenai hak-hak awak kapal, seperti hak untuk mendapatkan upah yang layak, batas jam kerja serta jam istirahat, ganti rugi akibat kecelakaan, hak penjaminan keberangkatan sampai pada kepulauan, hak jenjang karier, penyediaan atas sesuatu yang diperlukan, penyegaran kembali badan atau pikiran, konsumsi, serta perawatan medis dan jaminan asuransi kerja (Vide Pasal 151 UU Pelayaran).

Persoalan utama yang terdapat dilapangan berkaitan dengan hak kesejahteraan yang seharusnya di dapat oleh awak kapal adalah dimana kurang terpenuhinya standarisasi atas kesejahteraan tersebut dimana hal tersebutlah yang memicu adanya kondisi pembayaran gaji awak kapal mengalami keterlambatan dan juga selain itu adalah persoalan kurang layaknya atas akomodasi yang didapat awak kapal (Sitompul 2015). Kondisi tersebut memunculkan persaingan yang ketat diantara perusahaan pelayaran. Dimana, perusahaan

pelayaran yang memiliki laiklaut lah yang akan muncul sebagai pemenangnya atas keadaan kompetensi tersebut. Hal itu bukanlah tanpa sebab, perusahaan yang sudah laiklaut memiliki keabsahan berbagai dokumen yang terverifikasi oleh lembaga nasional dan internasional sehingga secara otomatis akan jauh lebih mendukung keselamatan serta kesejahteraan awak kapal dan juga transportasi laut itu sendiri (Anwar 2021).

Dewasa ini, dalam dunia pelayaran Negara RI sempat ditemukan kedaruratan kapal yang terjadi pada Juni 2018 dimana pada saat itu kejadian menimpa KM Sinar Bangun yang tenggelam akibat dari overcapacity penumpang serta cuaca buruk pada sekitar perairan saat itu ikut mempengaruhi tenggelamnya KM Sinar Bangun. Berdasarkan pada data yang dirilis oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (Selanjutnya disebut KNKT, setidaknya telah terjadi 5 (lima) kali kecelakaan kapal (kecelakaan dengan alasan tenggelam, kebakaran di perairan, tabrakan, kandas, dan meledak) dalam rentang waktu 5 (lima) tahun kebelakang, sebagai berikut.

1. Tahun 2019, sebanyak 3 kapal (sudah diinvestigasi KNKT);
2. Tahun 2018, sebanyak 22 kapal (sudah diinvestigasi KNKT);
3. Tahun 2017, sebanyak 25 kapal (sudah diinvestigasi KNKT);
4. Tahun 2016, sebanyak 16 kapal (sudah diinvestigasi KNKT); dan
5. Tahun 2015, sebanyak 11 kapal (sudah diinvestigasi KNKT).

NO.	TAHUN	JUMLAH KECELAKAAN	JENIS KECELAKAAN					KORBAN JIWA	
			TENGGELAM	TERBAKAR	TUBRUKAN	KANDAS	LAIN-LAIN	KORBAN MENINGGAL/HILANG	KORBAN LUKA-LUKA
1	2015	11	3	4	2	2	0	73	2
2	2016	18	6	4	3	3	2	63	0
3	2017	34	6	14	6	6	2	52	3
4	2018	39	11	12	3	6	7	299	26
5	2019	25	6	6	9	0	4	92	10
6	2020	12	3	2	2	4	1	11	33
7	02 November 2021	18	5	5	4	2	2	96	27
TOTAL		167	40	47	28	23	18	688	103

Gambar 1. Data Kecelakaan Transportasi Pelayaran 2015-2021.

Akibat dari kecelakaan tersebut jelas menimbulkan kerugian baik yang bersifat materil maupun imateril dan juga nyawa manusia. Berangkat dari persoalan tersebut, akhirnya dalam kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) UNSIKA berkeinginan untuk melakukan kegiatan yang dapat memberikan kontribusi kepada seluruh stakeholders akan pentingnya keselamatan dan keamanan pelayaran nasional. Bentuk KKN Unsika ini ialah salah satu kegiatan yang terintegrasi dengan Pengabdian kepada Masyarakat (PkM) yang dilakukan dengan melibatkan mahasiswa dan dosen dengan lintas keilmuan dan sektoral dengan waktu serta daerah yang telah ditentukan yakni Karawang. Tema yang diangkat oleh kelompok KKN 53 Unsika ini yakni “Kebijakan Pidana dalam Mencegah Terjadinya Kecelakaan Transportasi Laut Demi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Nasional”.

B. METODE

Adapun kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat (PkM) yang terintegrasi dengan kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) 53 Unsika ini menggunakan metode sosialisasi secara daring untuk menyampaikan hasil outputnya terhadap target sasaran. Sosialisasi dilakukan melalui pertemuan online yaitu seminar nasional yang dikemas dalam bentuk webinar. Kegiatan ini berlokasi penelitian dan/atau mitra berada di Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta. Adapun metode pendekatan masalah yang digunakan dalam kegiatan ini yaitu melalui beberapa ahapan, seperti pencarian data, observasi, dan wawancara dengan mitra. Tema yang dipilih dalam penyukuhan Tim Kuliah Kerja Nyata (KKN) 53 Unsika Pelayaran dengan tema “Kebijakan Pidana dalam Mencegah Terjadinya Kecelakaan Transportasi Laut Demi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Nasional” yang telah bekerja sama dengan mitra yakni PT. Pelayaran Nasional Indonesia, Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Ahli Keselamatan dan Keamanan Maritim Indonesia, Kementerian Perhubungan RI cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tujuannya guna menghasilkan serta mempermudah dalam pencarian data,

observasi, dan melakukan kegiatan wawancara dengan para pihak. Oleh karena itu, Tim KKN 53 Unsika Pelayaran melakukan kunjungan ke mitra-mitra tersebut.

Berdasarkan hasil kunjungan Tim KKN 53 Pelayaran Unsika dengan mitra, akhirnya persoalan yang telah diurai dan didiskusikan bersama menghasilkan rumusan program kerja berbasis daring demi tercapainya output kegiatan ini. Program kerja tersebut diantaranya: Pembuatan berbagai akun media sosial (akun Instagram, akun Youtube, akun Facebook, serta akun Tiktok KKN 53 Pelayaran Unsika), Twibbon filosofi logo KKN 53 Pelayaran Unsika, Pembuatan poster artikel KKN 53 Pelayaran Unsika (Program Kerja utama), Pembuatan 1 video KKN 53 Pelayaran Unsika (Program Kerja utama), Webinar Hukum Nasional dengan tema “Kebijakan Pidana dalam Mencegah Terjadinya Kecelakaan Transportasi Laut Demi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Nasional” (Program Kerja utama), serta pembuatan Buku saku regulasi/kebijakan aturan-aturan pelayaran (Program Kerja utama).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada tahun 2011 sampai pada tahun 2021 terdapat keadaan yang fluktuatif mengenai jumlah insiden kecelakaan kapal laut. Kondisinya yakni hampir terjadi penurunan jumlah kecelakaan sampai pada angka 6,95% per tahun, tetapi disisi lain justru jumlah korban jiwa mengalami peningkatan angka sampai pada sebesar 46, 71% per tahun (Ditjen Hubla, 2017). Ditegaskan disini bahwa kedudukan pelayaran bukan hanya sekedar bagian daripada transportasi moda laut, namun lebuhih dari itu merupakan bagian penting atas tertunjangnya tujuan persatuan serta kesatuan NKRI yang mana hal tersebut memperkuat posisi Negara Indonesia sebagai negara maritim, sesuai dengan amanat kontruksi hukum UU Pelayaran (Muh Kadarisman, 2017).

Berbagai insiden kecelakaan kapal di perairan Indonesia tidak serta merta merupakan faktor kelalaian dari manusia saja, tetapi juga

dipengaruhi pula oleh kondisi cuaca/alam yang buruk. Insiden kecelakaan yang terjadi dalam dunia pelayaran nasional hendaknya menjadi tanggungjawab seluruh pihak yang memiliki keterhubungan dengan praktik dalam pelayaran. Dari banyaknya pihak yang dituntut untuk bertanggung jawab, salah satunya adalah pimpinan kapal atau nahkoda yang memiliki peranan yang begitu amat penting dalam pelayaran suatu kapal di perairan. Dari adanya peranan yang sangat penting tersebut, nahkoda dituntut untuk dapat mampu bertanggungjawab atas segala bentuk kejadian insiden pelayaran sebagaimana dalam konstruksi hukum UU Pelayaran.

Semakin banyaknya insiden kecelakaan pelayaran menunjukkan masih terdapatnya keadaan dimana regulasi nasional ataupun aturan internasional tentang pelayaran dari organisasi IMO tidak ditaati serta dipatuhi oleh perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang pelayaran yang terdapat di lingkup wilayah Indonesia (Andry & Yuliani 2014).

Bentuk pengabdian yang kami lakukan melalui kegiatan kuliah kerja nyata (KKN) Tematik-Integratif merancang kegiatan program usulan yang dilaksanakan secara daring berbasis teknologi dengan media sosial sebagai wadah. Tema yang diangkat oleh Kelompok KKN 53 Pelayaran yaitu “Kebijakan Pidana Dalam Mencegah Terjadinya Kecelakaan Transportasi Laut Demi Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Nasional”. Program kerja yang berhasil di realisasikan dari kegiatan ini antara lain: pembuatan akun Instagram KKN PHTL 53 Pelayaran, akun tiktok, akun facebook, dan akun youtube.



Gambar 3. Player Kegiatan Webinar Nasional

Mencegah Terjadinya Kecelakaan Transportasi Laut Demi Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Nasional”. Program kerja yang berhasil di realisasikan dari kegiatan ini antara lain: pembuatan akun Instagram KKN PHTL 53 Pelayaran, akun tiktok, akun facebook, dan akun youtube. Pembuatan akun tersebut tujuannya ialah agar dapat menjadi wadah dalam merealisasikan program-program kerja yang telah di susun agar diketahui publik, didalam akun tersebut terdapat video edukasi, serta sebagai tempat sosialisasi mengenai hasil akhir dari kegiatan ini terhadap target sasaran didalam akun tersebut dan dapat menampung sesi diskusi yang terjadi pada praktek di lapangan. Kegiatan yang paling unggul dalam program kami yaitu kami menyelenggarakan sosialisasi yang dilakukan melalui seminar nasional yang dilaksanakan melalui webinar (zoom meeting) dengan para peserta yang diikuti oleh masyarakat umum dan juga dari berbagai stakeholders. Guna mengatur arah diskusi bergerak secara teratur serta terarah maka dilakukan sosialisasi pemaparan materi terlebih dahulu kemudian disambung dengan dilakukannya sesi tanya jawab secara sederhana guna mengetahui upaya penyelesaian atas permasalahan yang terjadi dalam dunia pelayaran di Indonesia yang dijawab langsung oleh pihak terkait yang memiliki kompetensi di bidangnya (Atsar & Aryo Fadlian 2021).

Sehingga peran dari kegiatan pengabdian ini peran mahasiswa sebagai agen of change mempunyai akses besar kepada keluarga dan masyarakat dalam menyebarkan edukasi tentang penyuluhan dan pengetahuan mengenai prosedur dalam menggunakan Transportasi Laut dan Informasi bagi keselamatan dan keamanan penggunaan Transportasi Laut.

PANITIA PELAKSANA WEBINAR NASIONAL		KKN 53 PHTL 53 Pelayaran		UNIVERSITAS SINGAPERBANGSA KARAWANG	
11.	Pembacaan CV Pembicara 3	11.30-11.35	*5		Nasional Moderator 2
12.	Pemaparan Materi ke - 3 Oleh PT Pelayaran Nasional Indonesia (PT PELNI)	11.35-11.55	*20		Tema : Profilic Dan Kegiatan Dalam Mewujudkan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Nasional
13.	Ice Breaking	11.55-12.15	*20		MC
14.	Pembacaan CV Pembicara 4	12.15-12.20	*5		Nasional Moderator 2
15.	Pemaparan Materi ke - 4 Oleh Ahli Keselamatan dan Keamanan Maritim Indonesia (AKKMI)	12.20-12.40	*20		Tema : Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Aspek Hukum Internasional
16.	Sesi Tanya Jawab	12.40-13.05	*25		Peserta
17.	Penutup & Foto Bersama	13.05-13.20	*15		MC

Gambar 2. Rundown Kegiatan Webinar Nasional



Gambar 4. Pemaparan Materi Webinar Nasional



Gambar 5. Sesi Dokumentasi Webinar Nasional

Dari hasil sosialisasi melalui seminar nasional tersebut, terdapat informasi yang dapat menjadi point penting bagi para pengguna jasa transportasi laut. Mengingat sangat pentingnya prosedur dengan menggunakan moda transportasi laut, maka sesuai dengan konstruksi hukum UU Pelayaran bahwa setiap kejadian kecelakaan kapal akan dilakukan pemeriksaan atas kode etik profesi baik nahkoda dan/atau awak kapal lainnya yang mana pemeriksaan tersebut dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran. Institusi khusus pada lembaga yang berwenang diperlukan guna penanganan atas pertanggungjawaban mengenai insiden yang mengakibatkan kecelakaan kapal.

Utamanya, dalam memperhatikan keselamatan pelayaran akan diperhatikan masalah yang berkaitan dengan status kondisi dari kapal itu. Kondisi seaworthiness atau layak berlayar ialah salah satu kondisi dimana kapal tersebut siap menghadapi berbagai keadaan alam secara wajar dalam pelayaran serta layak menerima, mengangkut, serta melindungi keselamatan muatan termasuk ABK di dalamnya (Andry & Yuliani 2014b). Keadaan layak berlayar pada kapal juga meliputi kondisi dimana

bangunan serta kondisi mesin sama-sama dalam keadaan yang baik sehingga dapat dikatakan kelayakan kapal.

Upaya yang dilakukan oleh pemerintah saat ini yakni melalui regulasi terhadap aturan dalam prosedur keselamatan pada pelayaran ialah suatu keadaan dimana terpenuhinya segala apa yang dipersyaratkan untuk menjamin keselamatan serta keamanan yang berkaitan dengan angkutan baik di perairan maupun di kepelabuhanan. Masih banyaknya kecelekaan kapal laut dapat dikatakan itu karena pengabaian atas prosedur keprotokolan pelayaran. Dengan demikian, masih terdapatnya penyebab tersebut sehingga berdampak pada tingginya angka kecelakaan kapal di perairan Indonesia, hal tersebutlah yang perlu dikaji secara mendalam.

Pemeriksaan atas kecelakaan kapal dilakukan guna mencari sebab-akibat terjadinya kecelakaan kapal atau menentukan dugaan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standarisasi profesi kepelautan yang dilakukan oleh pimpinan kapal (nahkoda atau perwira kapal). Pemeriksaan pendahuluan merupakan suatu proses mencari keterangan dan/atau alat bukti permulaan atas terjadinya kecelakaan kapal. Tindak lanjut dari proses pemeriksaan pendahuluan ini, kemudian akan dilanjutkan pada tahap pemeriksaan lanjutan. Berdasar hal itu, maka pemeriksaan dapat ditempuh dengan cara pemeriksaan pendahuluan dan pemeriksaan lanjutan, pemeriksaan tersebut bertujuan guna pencegahan terjadinya kecelakaan kapal dengan sebab-akibat yang sama dengan yang kecelakaan yang pernah terjadi serta sebagai salah satu bentuk membina serta mengawasi tenaga profesi kepelautan Indonesia. Bentuk permintaan pertanggungjawaban pada insiden kecelakaan kapal memerlukan suatu penanganan khusus baik melalui regulasi hukum atau institusi yang lebih khusus apabila dibandingkan dengan kecelakaan transportasi pada umumnya.

Di Negara Indonesia sendiri, dikenal suatu institusi khusus yang memiliki tugas pokok penanganan atas kecelakaan kapal dalam pelayaran yakni seperti apa yang sudah

disebutkan sekilas di atas, Mahkamah Pelayaran (Hartanto, Ras, & Wiranto 2021). Secara historis, Mahkamah Pelayaran sudah eksis sejatinya sejak jaman Pemerintahan Hindia Belanda, yang kedudukannya berada di lingkup Departemen van Marine. Meskipun negara Indonesia disebut sebagai negara maritim dan kepulauan, tetapi nyatanya negara Indonesia belum memiliki Mahkamah Maritim sebagai salah satu bagian dalam penegakan hukum pelayaran (Utomo 2017). Mahkamah Pelayaran di Negara Indonesia berkedudukan di Ibukota Jakarta, dan merupakan satu-satunya mahkamah etik yang khusus mengadili dalam menjamin penegakan hukum pelayaran. Dalam persoalan ini, kompetensi mengadili yang dimiliki oleh Mahkamah Pelayaran meliputi seluruh perairan Negara Indonesia, hal tersebut tentulah mengakibatkan beban yang sangat berat baik secara administratif maupun secara aplikatif penegakan hukum (Siswanto 2018).

Adanya berbagai regulasi hukum yang tertuang baik dalam lingkup hukum publik atau hukum keperdataan dapat dikatakan merupakan upaya guna menciptakan iklim yang baik dalam menjamin perlindungan hukum bagi para penumpang transportasi laut. Namun, faktanya berbagai regulasi yang telah terbentuk tidak menjadikan para pemakai transportasi laut mendapat perlindungan hukum. Masih terdapatnya berbagai kelemahan yang dijadikan acuan perlindungan hukum yakni mengenai sumber yuridis yang ada, pemenuhan atas hak penumpang, tanggungjawab pelaku usaha serta bantuan lembaga advokasi di Pelabuhan. Terdapatnya *rechtvacuum* pada persoalan yang mengatur pelayaran di Indonesia serta masih diketemukannya beberapa regulasi peraturan hukum yang belum mampu mengakomodir perlindungan hukum bagi pengguna moda transportasi laut menjadikan kian kompleksnya persoalan atas sumber hukum formal. Regulasi yang ada masih belum mengakomodir serta memberikan kejelasan mengenai hak, kewajiban, ketidakbolehan, sanksi, serta tanggungjawab yang berkaitan dengan aktivitas transportasi laut. Kemudian, dilihat dari sudut pandang pemenuhan hak-hak para pengguna jasa transportasi laut

baik untuk pengangkutan orang dan/atau barang, masih ditemukannya beberapa penumpang yang minim akan perlindungan hak-haknya secara sempurna, misalnya hak atas keamanan, informasi yang sesuai, kenyamanan, untuk dilayani dengan baik, keselamatan serta mendapatkan bantuan. Ketika terjadi permasalahan dalam pelayaran.

Dengan adanya program Pengabdian kepada Masyarakat (PkM) yang diselenggarakan antara mahasiswa KKN dengan dosen, maka menghasilkan suatu wadah yang berguna untuk menampung baik diskusi dan bedah kasus yang terjadi pada berbagai praktik dilapangannya, dapat dengan mudah mengakses beberapa akun medis sosial yang menjadi output dari hasil Pengabdian kepada Masyarakat (PkM) ini.

D. KESIMPULAN

Kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat (PkM) merupakan suatu bentuk nyata implementasi Tridharma Perguruan Tinggi yang dilakukan untuk memberikan edukasi serta pemahaman mengenai keselamatan serta keamanan dalam pelayaran. Kegiatan Pk Mini dikemas dalam bentuk webinar dengan penyampaian bukan hanya berfokus pada pemaparan materi, tetapi juga mengenai bedah kasus yang terjadi dalam pelayaran di Indonesia.

Keselamatan dalam pelayaran menjadi suatu hal yang begitu amat sangat penting serta berada dalam posisi yang sangat esensial pada setiap bidang dalam dunia pelayaran. Bukan hanya mengenai ciri kepribadian sipka, tetapi aspek yang melekat dalam persoalan keselamatan pelayaran meliputi juga nilai, serta segala kegiatan yang berhubungan dengan pentingnya pemenuhan administrasi atas keselamatan serta keamanan yang menyangkut angkutan di perairan serta kepelabuhan. Mengabaikan aspek keselamatan serta keamanan dalam pelayaran cenderung akan meningkatkan biaya ekonomi serta persoalan lingkungan seperti adanya penurunan produksi, adanya biaya medis, terjadinya polusi serta penggunaan energi yang kurang bermanfaat. Minimnya pemenuhan atas

keselamatan pelayaran dapat diakibatkan oleh minimnya tata Kelola sumber daya manusia dalam aspek pendidikan, kompetensi, kondisi kerja serta jam kerja, dan manajemen proses pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

E. UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Prof. Dr. Sri Mulyani, AK., CA, selaku rector Universitas Singaperbangsa Karawang, Ketua beserta Jajaran Lembaga Penelitian dan Pengabdian pada Masyarakat (LPPM) Unsika, Dinas Perhubungan RI cq. Dirjen Perhubungan Laut, Ahli Keselamatan dan Keamanan Maritim Indonesia (AKKMI), PT. Pelayaran Nasional Indonesia, serta kepada seluruh pihak yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu yang telah mengambil peran serta bagian sehingga kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat (PkM) dapat diselenggarakan sesuai dengan apa yang telah direncanakan sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Andry, Muhammad Arief, & Febri Yuliani. 2014a. "Impelementasi Kebijakan Keselamatan Pelayaran." *Jurnal Administrasi Pembangunan* 2(3): 227-360.
- Anwar, Dedtri. 2021. "Pengawasan Transportasi Laut Demi Mewujudkan Balikpapan." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 19(2): 77-80.
- Atsar, Abdul, & Aryo Fadlian. 2021. "Sosialisasi Kegiatan Penyuluhan UMKM Mewujudkan Perekonomian Yang Mempunyai Potensi Dan Peran Startegis Menurut Undang-Undang No. 20 Tahun 2008." *DINAMISIA Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* 5(5): 1202-10.
- Hartanto, Dhimas Rudy, Abdul Rivai Ras, & Surya Wiranto. 2021. "Transformasi Mahkamah Pelayaran Menjadi Pengadilan Maritim

Guna Mewujudkan Keamanan Maritim." *Jurnal Keamanan Maritim* 7(1): 28.

- Malisan, Johny, & Iwan Heru Chisdijanto. 2018. "Analisis Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang Pelabuhan Balikpapan." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 19(2): 76-87.
- Siswanto, Ade Hari. 2018. "Kewenangan Yuridis Mahkamah Pelayaran Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan." *Lex Jurnalica* 15(3).
- Sitompul, Roswita. 2015. "Perlindungan Hukum Anak Buah Kapal Dalam Kontrak Kerja Dengan PT. Samudra Di Belawan." *Jurnal Ilmiah Penegakan Hukum* 2(2): 160-65.
- Suryani, Dedeh, Aprilia Yudi Pratiwi, Sunardji, & Andi Hendrawan. 2018. "Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran." *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu Ilmu Maritim* 2(181-183).
- UthariPramesti, A.A Ayu Diali, I Ketut KastaArya Wijaya, & Desak GdeArini. 2021. "Pengaturan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Indonesia." *Jurnal Preferensi Hukum* 1(2): 384.
- Utomo, Hari. 2017. "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal." *Jurnal LEGISLASI INDONESIA* 14(1): 57-76.