



P-ISSN: 2716-2656, E-ISSN: 2985-9638

JOURNAL MARINE INSIDE

VOLUME 6, ISSUE 1, JUNE 2024

Web: <https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Analisis proses penggantian bendera kapal asing menjadi kapal bendera Indonesia di Subdirektorat Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal

Christina Violeta Br. Manik, Andesvan Gumay*

Politeknik Pelayaran Banten

E-mail: *vangoemay@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mendalami proses pendaftaran kapal, yang penting untuk keselamatan dan keamanan transportasi laut serta pelestarian lingkungan laut. Metode yang digunakan adalah kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa wawancara. Data yang diperoleh dijelaskan dalam paragraf yang mencakup pentingnya tanda kebangsaan kapal dan proses penggantian kapal berbendera asing menjadi berbendera Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses penggantian bendera kapal melibatkan tahapan administrasi di luar negeri, pengajuan bukti kepada pejabat RI, dan pendaftaran di Indonesia setelah kapal dicoret dari daftar kapal negara asal. Jika ditemukan pelanggaran prosedur penggunaan awak kapal, perusahaan pelayaran harus ditindak tegas.

Kata Kunci: Penggantian bendera, kapal asing, kapal berbendera Indonesia.

ABSTRACT

This research explores the ship registration process, which is important for the safety and security of maritime transportation and for preserving the marine environment. The method used is qualitative, with data collection techniques in the form of interviews. The data obtained is explained in a paragraph that covers the importance of the ship's national markings and the process of changing foreign-flagged ships to Indonesian-flagged ones. The research results show that changing a ship's flag involves administrative stages abroad, submitting evidence to Indonesian officials, and registration in Indonesia after the ship is removed from the ship list of the country of origin. If a violation of procedures for using ship crew is found, the shipping company must take firm action.

Keywords: Changing flags, foreign ships, Indonesian flagged ships.

Tersedia pada: <https://doi.org/10.62391/ejmi.v6i1.73>

Disubmit pada 21/02/2024

Direview pada 05/04/2024

Direvisi pada 07/04/2024

Diterima pada 17/04/2024

Diterbitkan pada 01/06/2024



Journal Marine Inside is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

PENDAHULUAN

Terdapat kapal yang berlayar dengan menggunakan lebih dari satu identitas atau satu bendera. Kapal-kapal tersebut melakukan hal itu agar memperoleh kemudahan, karena kapal tersebut bisa mendapat hak, menghindari kewajiban, atau menghindari penuntutan dengan memakai atau membawa tanda kebangsaan tersebut. Sebagaimana telah dijelaskan dalam Pasal 165 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 [1] yang menyatakan bahwa kapal yang berkebangsaan Indonesia wajib mengibarkan bendera Indonesia sebagai identitas kebangsaan suatu kapal dan kapal yang bukan berkebangsaan Indonesia juga dilarang mengibarkan tanda kebangsaan Indonesia. Pengibaran bendera kebangsaan mencerminkan kepatuhan terhadap peraturan dan hukum yang berlaku di wilayah pelayaran kapal tersebut. Negara Indonesia memiliki kewajiban untuk melindungi setiap kapal yang berbendera Indonesia sesuai dengan hukum yang berlaku. Setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia harus segera mendaftarkan bendera kebangsaan Indonesia [2].

Brooks (2009) [3] menekankan pentingnya pendaftaran kapal untuk keselamatan dan keamanan transportasi laut serta kontribusinya terhadap perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Mekanisme utama untuk menentukan kewarganegaraan kapal dan mengatur pelayaran adalah dengan mendaftarkan kapal tersebut di suatu negara. Kapal yang terdaftar menghubungkan kapal dengan negara tersebut, menunjukkan bahwa negara tersebut memiliki kewajiban untuk melindungi kapal tersebut dalam hukum internasional.

Prinsip inti dalam hukum publik internasional adalah kebebasan laut lepas, seperti tercantum dalam Pasal 87 UNCLOS 1982 [4]. Hukum internasional memberikan kerangka kerja untuk pengaturan pelayaran untuk menyeimbangkan kebebasan ini dengan kebutuhan untuk menghindari kekacauan dan penyalahgunaan. Pasal 91 UNCLOS 1982 [4] menyatakan bahwa setiap negara harus menetapkan syarat pemberian kewarganegaraan kepada kapal, pendaftaran kapal di wilayahnya, dan hak untuk mengibarkan benderanya. Selain itu, negara harus secara efektif menjalankan yurisdiksi dan kendali administratif, teknis, serta sosial atas kapal yang mengibarkan benderanya (Pasal 94 UNCLOS 1982 [4]).

Pasal 91(1) UNCLOS 1982 [4] mengakui hak setiap negara untuk menetapkan syarat pemberian kewarganegaraan dan hak untuk mengibarkan benderanya. Pasal tersebut juga menyatakan bahwa harus ada hubungan yang tulus antara negara dan kapal. Persyaratan "*genuine link*" dalam UNCLOS bertujuan untuk menjamin pelaksanaan tugas negara bendera berdasarkan Pasal 94 UNCLOS secara efektif. Setiap negara menetapkan peraturan sendiri mengenai pendaftaran kapal. Beberapa negara hanya mendaftarkan kapal yang memiliki hubungan dengan negara tersebut melalui kepemilikan atau awak kapal (pendaftaran tertutup). Negara-negara lain mengizinkan kapal yang dimiliki atau dikendalikan asing untuk menggunakan bendera mereka melalui registrasi terbuka. Sementara itu, beberapa negara memilih untuk tidak mengizinkan penggunaan bendera mereka untuk perdagangan internasional.

IMO berfokus pada pendekatan strategis untuk memastikan bahwa negara-negara bendera memiliki yurisdiksi dan kontrol memadai atas pemilik kapal dan kapal yang mengibarkan benderanya sesuai dengan Pasal 94 UNCLOS 1982 [4] karena semakin meluasnya penggunaan registrasi terbuka. Pendaftaran palsu dan praktik ilegal lainnya terkait dengan pendaftaran kapal tanpa sepengetahuan atau persetujuan administrasi maritim nasional. Pendaftaran palsu ini dilakukan melalui berbagai kombinasi taktik yang mungkin terjadi ketika pendaftaran resmi tidak bisa dilakukan. Hal ini terjadi ketika kapal yang sebelumnya berhak

mengibarkan bendera suatu negara tetap mengibarkan bendera tersebut setelah kapal tersebut didaftarkan ke negara lain [5].

Bendera maritim adalah bendera yang digunakan pada kapal laut dan perahu lainnya untuk menandakan kebangsaan kapal tersebut [6]. Penggunaan bendera ini diatur secara ketat dan memiliki peran penting dalam penegakan hukum di laut. Kapal yang mengibarkan bendera negara tertentu berada di bawah yurisdiksi negara tersebut dan harus mematuhi hukum internasional serta maritim yang berlaku [7]. Negara-negara bertanggung jawab atas kapal yang mengibarkan benderanya, memastikan kapal-kapal tersebut memenuhi standar internasional melalui survei dan sertifikasi yang diatur oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO). Berdasarkan Konvensi PBB tentang Hukum Laut [4], negara-negara bendera diwajibkan untuk menjamin keselamatan di laut dan menegakkan peraturan terkait konstruksi, desain, peralatan, dan pengawakan kapal.

Clyde & Co [8] menyatakan bahwa "bendera kebangsaan" merujuk pada pendaftaran kapal di negara bagian yang berbeda dengan negara pemilik kapal. Kapal yang terdaftar di bawah bendera kenyamanan seringkali dapat mengurangi biaya operasional atau menghindari pembatasan dari negara pemiliknya. Sebuah kapal beroperasi sesuai dengan hukum negara benderanya, sehingga pemilik kapal sering kali mendaftar dengan bendera lain untuk mendapatkan kontrol yang lebih sedikit, biaya administrasi yang lebih rendah, dan pelabuhan yang lebih ramah [9].

Namun, banyak negara dengan pendaftaran terbuka menghadapi kritik karena memiliki peraturan di bawah standar [10]. Banyak pemilik kapal diperbolehkan tetap anonim secara hukum dalam sistem pendaftaran terbuka, sehingga sulit untuk mengidentifikasi dan menuntut proses hukum. Lebih lanjut, beberapa kapal berbendera aktif terlibat dalam aktivitas kriminal, kondisi kerja di bawah standar, insiden polusi, atau penangkapan ikan ilegal [11]. Oleh karena itu, kapal yang membawa bendera tersebut mungkin menjadi sasaran penegakan hukum khusus ketika negara lain mengundang mereka ke salah satu pelabuhan negara tuan rumah [12].

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini tergolong dalam penelitian kualitatif yuridis empiris, yang menggunakan bahan-bahan hukum untuk menganalisis suatu permasalahan [13]. Pendekatan ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi isu-isu yang telah dirumuskan, dengan cara mengintegrasikan bahan hukum baik sekunder maupun tersier. Teknik pemilihan sampel yang digunakan adalah *cluster sampling*, peneliti mengelompokkan sampel berdasarkan kebutuhan spesifik penelitian ini [14].

Sumber data yang digunakan mencakup segala sesuatu yang dapat memberikan informasi relevan. Penelitian ini memanfaatkan dua jenis sumber data: data primer yang berasal dari dokumen dan data sekunder yang diperoleh melalui wawancara. Analisis data dilakukan secara kualitatif dengan menekankan pemahaman terhadap masalah yang ada serta kondisi realitas. Teknik ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran yang mendalam dan komprehensif mengenai permasalahan yang diteliti, melalui interpretasi yang mendalam terhadap data yang telah dikumpulkan [15].

HASIL DAN PEMBAHASAN

Proses penggantian bendera kapal asing menjadi bendera Indonesia dimulai dengan pengajuan surat permohonan sebelum pergantian bendera. Pemilik kapal harus mengajukan permohonan ke Direktorat Perkapalan dan Kepelautan dengan melampirkan dokumen persyaratan di SIMKAPEL. Terdapat 17 dokumen yang harus dipenuhi sebagai persyaratan. Setelah semua dokumen lengkap, dokumen-dokumen tersebut akan diproses melalui aplikasi SIMKAPEL.

Hambatan utama dalam proses ini adalah validasi dokumen kapal dengan negara asal bendera sebelumnya. Beberapa negara tidak merespons email, sehingga menyulitkan untuk memastikan apakah kapal tersebut telah terdaftar di negara asal atau belum. Seringkali, kapal-kapal dari negara asal hanya melakukan pendaftaran sementara di negara lain. Untuk menangani hambatan ini, Subdirektorat Pengukuran, Pendaftaran, dan Kebangsaan Kapal akan menunda proses penggantian bendera sampai mendapatkan balasan dari pihak pemohon. Jika tidak ada balasan, permohonan akan dibatalkan. Pengawasan ketat diperlukan untuk mencegah penerbitan sertifikat asal yang dapat menyebabkan kapal tidak laik laut dan berpotensi menimbulkan kecelakaan.

Dalam penelitian ini, ditemukan bahwa proses penggantian bendera kapal asing ke bendera Indonesia telah diatur dengan jelas melalui sistem SIMKAPEL. Sistem ini dirancang untuk memastikan bahwa semua dokumen yang diperlukan dipenuhi sebelum permohonan diproses. Hal ini sejalan dengan penelitian yang menunjukkan bahwa digitalisasi proses administrasi dapat meningkatkan efisiensi dan transparansi [16].

Validasi dokumen kapal dengan negara asal merupakan tahap yang krusial namun sering menghadapi tantangan. Menurut [17], komunikasi lintas negara dalam konteks maritim sering terhambat oleh perbedaan regulasi dan respons yang lambat dari pihak terkait. Hal ini diperburuk dengan kebijakan beberapa negara yang hanya melakukan pendaftaran sementara untuk kapal-kapal tertentu.

Pengawasan ketat dalam proses penggantian bendera sangat penting untuk mencegah penerbitan sertifikat asal bagi kapal yang tidak laik laut. Menurut Mukundan [18], peningkatan pengawasan dapat mengurangi risiko kecelakaan maritim. Selain itu, kebijakan tegas dalam membatalkan permohonan yang tidak memenuhi persyaratan juga merupakan langkah preventif yang efektif.

Kerjasama internasional sangat diperlukan untuk mempercepat proses ini dan meminimalisir hambatan dalam validasi dokumen. Sebuah studi oleh Guet, dkk. [19] menekankan pentingnya kerjasama antar negara dalam bidang maritim untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi internasional dan meningkatkan keselamatan di laut. Sistem SIMKAPEL telah membantu memperlancar proses administrasi penggantian bendera. Namun, ada ruang untuk perbaikan, terutama dalam integrasi dengan sistem internasional untuk validasi dokumen kapal. Menurut penelitian oleh Sturgeon [20], integrasi sistem digital antar negara dapat mengurangi waktu proses dan meningkatkan akurasi data.

Staf di Subdirektorat Pengukuran, Pendaftaran, dan Kebangsaan Kapal memerlukan pelatihan lebih lanjut untuk mengelola aplikasi SIMKAPEL dan menangani komunikasi internasional. Pelatihan ini penting untuk memastikan bahwa mereka dapat mengidentifikasi dan menangani hambatan yang mungkin muncul selama proses penggantian bendera [21]. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa perlu adanya implementasi peraturan yang lebih ketat terkait pengawasan dan validasi dokumen. Hal ini penting untuk memastikan bahwa kapal-

kapal yang beroperasi di bawah bendera Indonesia memenuhi standar keselamatan internasional [22].

Salah satu solusi untuk menangani kapal-kapal dengan pendaftaran sementara adalah melalui perjanjian bilateral dengan negara-negara asal kapal. Perjanjian ini dapat mencakup prosedur standar untuk validasi dokumen dan penegakan hukum maritim [16]. Proses penggantian bendera yang efisien dapat meningkatkan daya saing Indonesia dalam industri maritim global. Menurut Donner, dkk. [23], negara-negara dengan proses administrasi maritim yang efisien cenderung menarik lebih banyak investasi di sektor maritim.

Proses penggantian bendera kapal asing ke bendera Indonesia melibatkan beberapa tahapan penting yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal. Hambatan utama yang dihadapi adalah validasi dokumen dengan negara asal kapal. Untuk mengatasi hambatan ini, diperlukan kerjasama internasional dan pengawasan yang ketat. Dengan perbaikan sistem dan pelatihan staf, proses ini dapat dilakukan dengan lebih efisien dan aman [24].

KESIMPULAN

Proses penggantian bendera kapal asing menjadi bendera Indonesia melibatkan berbagai tahapan administrasi yang ketat. Pertama, pemilik kapal asing harus mengajukan permohonan penggantian bendera ke Kantor Perwakilan Republik Indonesia di luar negeri. Dalam permohonan tersebut, mereka harus melampirkan petunjuk pelaksanaan yang diberikan kepada Pejabat Kantor Perwakilan RI dan tembusan kepada pemilik kapal atau Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal dari Direktur Jenderal. Proses ini memastikan bahwa seluruh persyaratan administratif dipenuhi sebelum kapal dapat diizinkan mengibarkan bendera Indonesia.

Setelah pengajuan permohonan, tahap berikutnya adalah pendaftaran atau registrasi kapal di Indonesia. Proses ini hanya dapat dilakukan setelah diyakini bahwa kapal tersebut telah dicoret dari daftar kapal negara asalnya. Langkah ini penting untuk memastikan bahwa kapal tersebut tidak terdaftar ganda dan sepenuhnya berada di bawah yurisdiksi Indonesia. Selama proses ini, pejabat yang berwenang akan melakukan verifikasi menyeluruh terhadap dokumen dan status kapal untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku.

Jika selama proses penggantian bendera ditemukan pelanggaran, seperti penggunaan awak kapal yang tidak sesuai dengan prosedur yang ditetapkan pemerintah, perusahaan pelayaran tersebut harus ditindak tegas. Tindakan ini penting untuk menjaga integritas proses registrasi dan keselamatan operasional kapal di bawah bendera Indonesia. Kepatuhan terhadap prosedur yang telah ditetapkan memastikan bahwa semua kapal yang beroperasi di bawah bendera Indonesia memenuhi standar keselamatan dan operasional yang tinggi, sehingga menghindari potensi risiko kecelakaan atau masalah hukum di kemudian hari.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pemerintah Indonesia. *Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. Jakarta: Pemerintah Indonesia.
- [2] Harahap, R. R. M. (2022). *Analisis Hukum terhadap Tanggungjawab Perusahaan*

Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan (Studi pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe). Disertasi. Medan: Universitas Medan Area.

- [3] Brooks, M., (2009). *Liberalization in Maritime Transport*, Paris: Joint Transport Research Centre of the Organization for Economic Cooperation and Development.
- [4] United Nations. (1982). *The 1982 United Nations Conventions on the Law of the Sea*. United Nations.
- [5] Asrofi, M. (2010). *Cabotage: Full implementation v Cabotage Relaxation*. Tamil Nadu: Frost and Sullivan Market Insights.
- [6] Taruna, T., Sahid, M., & Sigumonrong, W. S. P. (2023). Prosedur ganti nama kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon oleh PT. Pelayaran Gema Bahari Cirebon. *Journal of Maritime and Education (JME)*, vol. 5, no. 2, pp. 548-553.
- [7] Munawaroh, S. (2019). Penerapan sanksi penenggelaman kapal asing pelaku illegal fishing oleh Pemerintah Indonesia (perspektif hukum internasional). *Mimbar Yustitia: Jurnal Hukum dan Hak Asasi Manusia*, vol. 3, no. 1, pp. 27-43.
- [8] Clyde & Co. (2015). *Cabotage and Its Impact in Indonesia*. London: Clyde & Co.
- [9] Puspitawati, D., Meirina, R., & Susanto, F. A. (2019). *Hukum Maritim*. Malang: Universitas Brawijaya Press.
- [10] Ubaidullah, M. A. (2019). Dampak kebijakan pintu terbuka (open door policy) Turki bagi pengungsi Suriah terhadap kepentingan nasional Turki tahun 2011-2016 (Studi kasus pengungsi Suriah di Turki). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik*, vol. 4, no. 4, pp. 1-24.
- [11] Putranti, I. R., Alfian, M. F., Fatharini, A. T., Subhan, M., & Hudaya, M. (2024). *Menjaga Kondusifitas Samudera: Memberantas Kejahatan Transnasional di Bidang Maritim*. Yogyakarta: Deepublish.
- [12] Susetyorini, P. (2019). Kebijakan kelautan Indonesia dalam perspektif UNCLOS 1982. *Masalah-Masalah Hukum*, vol. 48, no. 2, pp. 164-177.
- [13] Disemadi, H. S. (2022). Lenses of legal research: A descriptive essay on legal research methodologies. *Journal of Judicial Review*, vol. 24, no. 2, pp. 289-304.
- [14] Firmansyah, D. (2022). Teknik pengambilan sampel umum dalam metodologi penelitian: Literature review. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Holistik (JIPH)*, vol. 1, no. 2, pp. 85-114.
- [15] Rachmad, Y. E., Rahman, A., Judijanto, L., Pudjiarti, E. S., Runtunuwu, P. C. H., Lestari, N. E., Wulandari, D., Suhirman, L., Rahmawati, F. A., Mukhlis, I. R., Fatmah, F., Saktisyahputra, S., Purba, A.E., Nopiah, R., Winarni, A. T., Fanani, A. F., & Mintarsih, M. (2024). *Integrasi Metode Kuantitatif dan Kualitatif: Panduan Praktis Penelitian Campuran*. Yogyakarta: PT. Green Pustaka Indonesia.
- [16] Longarela-Ares, Á., Calvo-Silvosa, A., & Pérez-López, J. B. (2020). The influence of economic barriers and drivers on energy efficiency investments in maritime shipping, from the perspective of the principal-agent problem. *Sustainability*, vol. 12, no. 19, pp. 7943-1-42.
- [17] Alcaidea, J. I., Piniella, F., & Rodríguez-Díaza, E. (2016). The “Mirror Flags”: Ship registration in globalised ship breaking industry. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 48, pp. 378-392.
- [18] Mukundan, P. (2003). Piracy and armed robbery against ships today. *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 2, pp. 167-180.

- [19] Guët, A. T., Monios, J., & Cariou, P. (2024). Successful adoption of maritime environmental policy: The Mediterranean emission control area. *Marine Policy*, vol. 166, no. 106228.
- [20] Sturgeon, T. J. (2021). Upgrading strategies for the digital economy. *Global Strategy Journal*, vol. 11, no. 1, pp. 34-57.
- [21] Gerald, J. T., Ndikom, O., Tochi, N., Henry, O., & Nwokedi, T. (2019). Challenges of local human capacity development in Nigeria's maritime industry. *International Journal of Scientific & Engineering Research*, vol. 10, no. 3, pp. 931-1004.
- [22] Syafiuddin, S. (2016). An analysis of the implementation of flag states obligations in Indonesia A case study for flag state performance. *Disertasi*. Malmö: World Maritime University.
- [23] Donner, P., Theocharidis, G., & Johansson, T. (2018). Methods to Promote Improved Governance in Maritime Administrations of Developing Nations. *Corporate Social Responsibility in the Maritime Industry*, pp. 63-89.
- [24] Chan, C. C., Lam, H., Lee, Y. C., & Zhang, X. M. (Eds.). (2004). *Analytical Method Validation and Instrument Performance Verification (Vol. 18)*. Hoboken: John Wiley & Sons.