



DEROGASI ADALAH OPSI YANG BUBILAK, BUKAN DISPENSASI

Oleh: DS - IKPPNI

Jakarta, 13 September 2026

Murni perspektif IMO, Derogasi adalah **TEROBOSAN HUKUM** di Indonesia sebagai mitigasi dan tindakan pencegahan bisa menyelamatkan nyawa di laut dan menyelamatkan Syahbandar dari penjara.

Derogasi adalah opsi yang tepat bukan dispensasi dispensasi adalah jebakan moral hazard!

Istilah Dispensasi Jebakan Hukum Syahbandar

Dispensasi itu bahasa **Hukum Administrasi Nasional (UU Pelayaran)**, dimana Aturan tetap berlaku, tapi si pemilik kapal dapat secarik dokumen pengecualian atas nama negara karena kompromistis terhadap jaminan keselamatan kapal niaga di laut.

Dalam konteks IMO, dispensasi = Syahbandar yang bertanggung jawab akan pengecualian. Jika kapal tenggelam, yang disalahkan **Syahbandar** - karena dia yang bertanggung jawab akan dispensasi.

Ini yang terjadi selama ini: Syahbandar kasih dispensasi overload dan lain lain, kapal tenggelam, Syahbandar jadi tersangka. Pemilik kapal bebas. Ini **Moral Hazard** yang selalu tidak muncul ke permukaan dan tersembunyi.

Derogasi itu bahasa IMO - SOLAS 1974, dan Derogasi Adalah Perisai Hukum Syahbandar

Dasar Ilmu Hukum IMO:

- **SOLAS Chapter I Regulation 4(b) - Exemptions and Equivalents:**

Administration may grant exemptions or equivalents.

- **SOLAS Protocol 1988 Article 6:**

Derogation is allowed only by Administration (Flag State), not by Port State or Syahbandar.

Dapat dimaknai: Derogasi adalah tindakan **Flag State (Menteri Perhubungan sebagai Administration)** yang menyatakan: "Aturan SOLAS tertentu (misal: SOLAS Ch II-1 Stability untuk Ropax jarak jauh) untuk sementara **tidak diberlakukan / dikurangi** karena kondisi khusus, dengan syarat mitigasi."

Bedanya fatal:

- **Dispensasi:** Aturannya tetap ada, Syahbandar kompromistis aturan keselamatan kapal niaga untuk 1 kapal. Syahbandar tanggung jawab.
- **Derogasi:** Aturan keselamatan pelayarannya sendiri yang ditangguhkan oleh Menteri. Syahbandar hanya pelaksana. Tanggung jawab ada di **Menteri sebagai Administration**, bukan Syahbandar.

Hirarkhi authority bejalan di tangan pejabat Pemerintah yang paling tinggi, melindungi Syahbandar hanya sebagai pelaksana lapangan. Tidak ada anak buah yang salah.

Ropax Jarak Jauh Memang WAJIB STOP.

Ropax jarak jauh (misal: Ketapang-Lembar >200 NM, Merak-Bakauheni malam hari cuaca buruk, Surabaya-Labuan Bajo) itu secara desain **BUKAN KAPAL OCEAN-GOING**.

- **Desain Ropax:** SOLAS Ch II-1 Reg 5-1 - Damage Stability untuk perairan terlindung (sheltered waters). Lambung tipis, freeboard rendah, pintu rampa di buritan rawan kemasukan air (water ingress).
- **Ropax Jarak Jauh:** Masuk kategori SOLAS Ch II-1 Reg 5-1.4 - Long International Voyage, wajib punya damage stability yang jauh lebih tinggi, bow door, dan LSA untuk open sea.

Fakta: Banyak Ropax di Indonesia sertifikatnya **Perairan Pedalaman / Near Coastal Voyage (<50 NM)** tapi dipaksa jalan >200 NM yang mana untuk orang awam diluar prfesi Perwira Pelayaran Niaga bahwa kategorinya sudah masuk jarak pelayaran open sea. Ini pelanggaran SOLAS Ch I Reg 6 - PSSC tidak sesuai voyage.

Maka dari tulisan ini mewakili IKPPNI: STOP ROPAX demi kebaikan keselamatan nyawa di laut! Dan Tanpa Derogasi Menteri, Syahbandar WAJIB HALT!

Jika Syahbandar tetap berangkatkan tanpa Derogasi, maka Syahbandar melanggar **SOLAS Ch I Reg 19 - Port State Control** dan **UNCLOS Art 94 - Flag State failure**. Jika tenggelam, Syahbandar bisa dipidana Pasal 302 UU Pelayaran + Pasal 359 KUHP.

Agar lebih tuntas, terlampir contoh Format Derogasi Yang Benar Menurut IMO

(Derogasi tidak boleh bersifat surat sakti bebas berlayar. Harus **Conditional Derogation** sesuai IMO Circular MSC.1/Circ.1206)

Contoh Format Derogasi Menteri versi IMO:

SURAT DEROGASI MENTERI PERHUBUNGAN No: .../2026

Tentang:

Derogasi Terbatas SOLAS Ch II-1 dan Ch III untuk Kapal Ropax Jarak Jauh

Minimal isinya wajib ada 5 poin:

a. Aturan yang di-derogasi: Misal: SOLAS Ch II-1 Reg 8 - Damage Stability untuk Ropax >200 NM.

b. Alasan Derogasi: Keterbatasan armada, kepentingan konektivitas nasional.

c. Jangka Waktu: Maksimal 1 tahun dan tidak diperpanjang, sambil menunggu kapal pengganti yang compliant.

d. Mitigasi Wajib (Ini yang menyelamatkan nyawa):

1. Pembatasan cuaca: Tidak boleh berlayar jika BMKG >Force 5
2. Pembatasan muatan: Kendaraan berat <50% kapasitas dan wajib lashing, tidak ada muatan di car deck atas
3. KPLP & Tim SAR dipastikan standby 24 jam di tengah rute.
4. Wajib P&I Insurance dengan limit LLMC 1996 penuh
5. Wajib Nakhoda dengan sertifikat ANT II + GMDSS GOC + Sertifikat Kode etik
6. Real-time tracking via LRIT yang dimonitor KPLP

e. Pernyataan Tanggung Jawab:

"Dengan Derogasi ini, tanggung jawab atas risiko sisa (residual risk) berada pada Administration (Kementerian Perhubungan) dan Company, bukan pada Syahbandar Pelabuhan Keberangkatan."

(Tanpa poin e ini, Derogasi = Dispensasi berkedok)

KESIMPULAN & saran:

1. Tulisan diatas jadi SOP Nasional.
2. **STOP KEGIATAN KAPAL ROPAX JARAK JAUH, KECUALI MENTERI TERBITKAN DEROGASI!**

Karena:

1. **Secara IMO, Syahbandar tidak punya kewenangan memberikan pengecualian SOLAS.** Hanya Administration (Menteri) yang boleh.
2. **Dispensasi adalah jebakan "moral hazard"** yang membuat Syahbandar jadi tumbal.
3. **Derogasi adalah perisai hukum** yang memindahkan tanggung jawab ke Menteri dan memaksa adanya mitigasi.

Rencana dan saran Aksi IKPPNI:

1. Perlu sangat dipertimbangkan agar jadikan tulisan ini **Nota Dinas Resmi IKPPNI ke Dirjen Hubla & Menteri.**
2. Lampirkan contoh **Draft Surat Derogasi IMO Compliant.**
3. Usulkan **Moratorium Ropax Jarak Jauh >150 NM** sampai Derogasi terbit.