

**ANALISIS TANGGUNG JAWAB HUKUM NAKHODA  
TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN DI WILAYAH  
KESYAHBANDARAN UTAMA  
MAKASSAR**

**TESIS**



**Tesis ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Magister Ilmu Hukum**

**Oleh :**

**BADARUDDIN**

**4618101024**

**MAGISTER ILMU HUKUM PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS BOSOWA  
2021**

HALAMAN PENGESAHAN  
T E S I S

ANALISIS TANGGUNG JAWAB HUKUM NAKHODA TERHADAP  
KESELAMATAN PELAYARAN DI WILAYAH KESYAHBANDARAN  
UTAMA MAKASSAR

Disusun dan Diajukan Oleh;

BADARUDDIN  
46 18 10 10 24


Program Studi Ilmu Hukum (S2)

Menyetujui

Komisi Pembimbing,

Pembimbing I,

Pembimbing II,


  
Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H.  
NIDN. 09 0512 6202

  
Dr. Haris Hamid, S.H., M.H.  
NIDN. 09 2604 6702

Mengetahui,

Direktur  
Program Pascasarjana  
Universitas Bosowa,

Ketua Program Studi  
Magister Ilmu Hukum,

  
Prof. Dr. Batara Surya, S.T., M.Si.  
NIDN. 09 3108 6501


  
Dr. Baso Madiung, S.H., M.H.  
NIDN. 09 0909 6702


**HALAMAN PENERIMAAN**

1. Pada Hari/Tanggal : Rabu, 03 Maret 2021
2. Tesis atas nama : Badaruddin
3. NIM. : 4618101024
4. Program Studi : Ilmu Hukum (S2)


Telah diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Megister pada Program Studi Ilmu Hukum

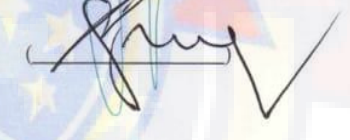
**PANITIAN UJIAN TESIS**

Ketua : Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H. 

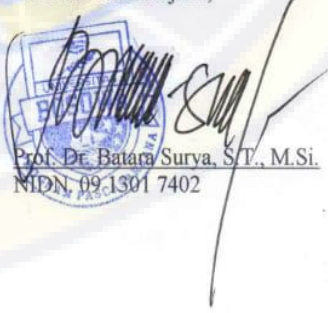
Sekretaris : Dr. Abd. Haris Hamid, S.H., M.H. 

Anggota Penguji :

1. Dr. Almusawir, S.H., M.H. 

2. Dr. Baso Madiung, S.H., M.H. 

Makassar, 03 Maret 2021  
Direktur Pascasarjana,

  
Prof. Dr. Batara Surya, S.T., M.Si.  
NIDN. 09.1301 7402

### PERNYATAAN ORISINALITAS TESIS

Bahwa saya menyatakan dengan sebenar-benarnya sepanjang pengetahuan saya, didalam naskah Tesis ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik disuatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka,

Apabila ternyata didalam naskah Tesis ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia Tesis (MAGISTER) dibatalkan, serta diproses dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Makassar, 3 Maret 2021  
Mahasiswa



Badaruddin  
4618101024

## ABSTRAK

BADARUDDIN, Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran. Dibimbing oleh Ruslan Renggong sebagai pembimbing I dan Abd Haris Hamid sebagai pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan (a) untuk mengetahui pelaksanaan tanggung jawab hukum nakhoda terhadap keselamatan pelayaran. (b) untuk mengetahui faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda kapal

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif yakni penelitian yang mengkaji permasalahan dengan menggunakan data primer dan data sekunder dengan cara melalui wawancara dan penyebaran koesioner terhadap responden ke lapangan serta menggunakan buku-buku, artikel melalui penelusuran internet termasuk peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini

Hasil penelitian bahwa, Tanggung jawab nahkoda dalam keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab Nakhoda, Nakhoda bisa lolos dari tanggung jawab itu hanya jika bisa dibuktikan sebaliknya, seorang Nakhoda kapal juga dapat di mintai tanggung jawab perdata jika terjadi tabrakan kapal di dermaga akibat kelalaian Nakhoda, Faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab Hukum Nakhoda Kapal disebabkan oleh faktor internal meliputi kurangnya kompetensi dan skill serta mental dan disiplin yang kurang dalam melaksanakan tugasnya dan kurangnya pemahaman tentang peraturan perundang-undangan pelayaran, dan kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang terhadap pelanggaran

keselamatan pelayaran, faktor eksternal yaitu pengaruh cuaca buruk sehingga mengakibatkan kurangnya konsentrasi nakhoda dalam mengambil keputusan.

**Kata kunci : Tanggung Jawab, Nakhoda dan Keselamatan Pelayaran**



## ABSTRACT

BADARUDDIN, Analysis of Master's Legal Responsibility to Shipping Safety. Supervised by Ruslan Renggong as supervisor I and Abd Haris Hamid as supervisor II.

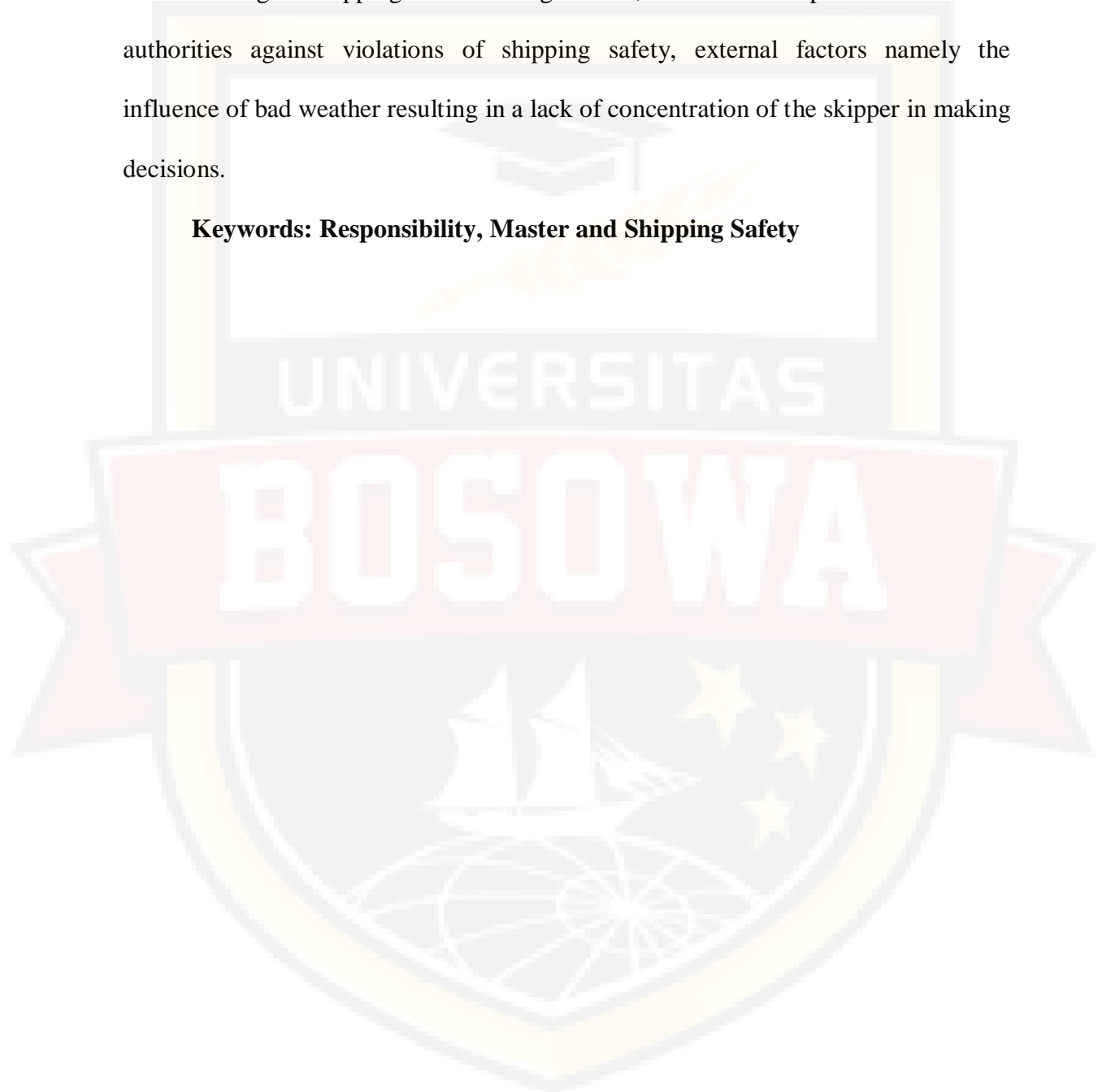
This study aims (a) to determine the implementation of the skipper's legal responsibility for shipping safety. (b) to determine the factors that cause the ship's captain's legal liability to not be fulfilled

The research method used is descriptive research, namely research that examines problems using primary data and secondary data by means of interviews and distributing questionnaires to respondents to the field and using books, articles through internet searches, including laws and regulations relating to problems discussed in this study.

The results of the study show that the responsibility of the captain in shipping safety is the responsibility of the master, the master can escape from that responsibility only if it can be proven otherwise, a ship master can also be asked for civil responsibility in the event of a ship collision at the dock due to the captain's negligence causing the failure to carry out the responsibility of the Ship Master's

Law due to internal factors including lack of competence and skill as well as inadequate mental and discipline in carrying out their duties and lack of understanding of shipping laws and regulations, and lack of supervision from the authorities against violations of shipping safety, external factors namely the influence of bad weather resulting in a lack of concentration of the skipper in making decisions.

**Keywords: Responsibility, Master and Shipping Safety**



## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatu

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, karena atas limpahan Rahmat, inayah dan magfirahNya sehingga Tesis ini dengan judul *Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Kesyahbandaran Utama Makassar*

Tesis ini disusun dan diajukan sebagai salah satu syarat guna mencapai gelar Magister Hukum di Universitas Bosowa. Tesis ini dapat disusun sesuai dengan rencana berkat dukungan, motivasi, petunjuk, dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak **Prof. Dr.Ir. H. Muhammad Saleh Pallu, M.Eng** selaku Rektor Universitas Bosowa
2. Bapak **Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si**, selaku Direktur Program Pascasarjana Universitas Bosowa
3. Bapak **Dr. Baso Madiong, S.H., M.H**, selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Bosowa
4. Bapak **Dr. Ruslan Renggong. S.H., M.H.** selaku pembimbing I yang tidak pernah bosan dan lelah dalam membimbing, memberikan masukan, saran dan petunjuk kepada penulis dalam menyusun Tesis ini.



5. Bapak **Dr. Abd. Haris Hamid, SH.,M.H** selaku dosen pembimbing II yang selalu memberikan bimbingan, masukan, saran dan petunjuk dalam proses penyusunan Tesis ini
6. Bapak **Ahmad Wahid,ST.,MT.,M.,Mar** selaku kepala kesyahbandaran utama Makassar yang telah memberikan izin penelitian serta data dan informasi kepada penulis selama dalam proses penelitian
7. Penghargaan yang setinggi-tingginya kepada ibunda dan istri yang telah mendidik dan memberikan doa dan dorongan moril, spritual sehingga penulis dapat menyelesaikan studi diperguruan tinggi seperti sekarang ini.
8. Rekan-rekan Mahasiswa Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum yang telah memberikan motivasi dalam menyelesaikan Tesis ini.
9. Seluruh Dosen dan staf pengelola Program Pascasarjana Universitas Bosowa tanpa terkecuali yang telah banyak membantu dan memberikan kemudahan kepada penulis

Penulis menyadari bahwa dalam menyusun Tesis ini, masih banyak kekurangan bahkan masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu bimbingan, arahan, kritikan dan saran dari berbagai pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan Tesis ini

Semoga Tesis ini bermanfaat, khususnya bagi penulis dan dapat dijadikan referensi untuk para Nakhoda dan calon Nakhoda serta teman-teman yang lain dalam menyusun Tesis di kemudian hari. Semoga bimbingan dan petunjuk yang telah diberikan oleh berbagai pihak bernilai ibadah disisi Allah SWT.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatu

Makassar 3 Maret 2021



(Badaruddin)

4618101024

UNIVERSITAS

**BOSOWA**



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PENERIMAAN .....	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS TESIS .....	iv
ABSTRAK .....	v
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI .....	x
BAB. I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian .....	7
D. Manfaat Penelitian .....	7
E. Lingkup Penelitian .....	8
BAB II .TINJAUAN TEORI DAN KERANGKA KONSEP .....	9
A. Teori Tanggung Jawab Hukum .....	9
1. Pengertian Tanggung Jawab Hukum .....	9
2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Dalam Hukum .....	11
B. Pengertian Kapal .....	17
C. Nakhoda .....	17
1. Pengertian Nakhoda .....	17

2. Kedudukan dan hak Nakhoda di kapal .....	18
3. Tugas Tanggung Jawab Dan Kewajiban Nakhoda .....	22
4. Tanggung Jawab Nakhoda .....	24
5. Kewajiban Nakhoda .....	24
D. Buku Harian Kapal .....	35
E. Keamanan dan keselamatan Kapal .....	38
1. Keamanan Kapal .....	38
2. Keselamatan Kapal .....	39
F. Kerangka piker .....	45
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>48</b>
A. Lokasi Penelitian .....	48
B. Jenis Data .....	48
C. Tehnik Pengumpulan Data .....	48
D. Tehnik Analisa Data .....	49
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>50</b>
A. Pelaksanaan Tanggung jawab Nakhoda Terhadap Keselamatan .....	50
B. Faktor yang mempengaruhi tidak terlaksananya tanggung jawab- Hukum Nakhoda .....	58
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>74</b>
A. Kesimpulan .....	74
B. Saran .....	74
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>78</b>

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai Negara kepulauan yang memiliki luas daratan dan lautan yang terdiri dari wilayah laut teritorial dengan luas 290 ribu km yang merupakan  $\frac{2}{3}$  luas wilayah nusantara sehingga total perairan 6,4 juta km<sup>2</sup>, sedangkan luas zona ekonomi eksklusif Indonesia adalah 3 juta km<sup>2</sup>, hal inilah yang menyebabkan pengangkutan melalui laut menjadi pilihan utama guna menjadi sarana penghubung antar pulau dan daerah di Indonesia, pengangkutan menjadi pilihan utama karena memiliki kelebihan dibandingkan dengan moda transportasi yang lain, diantaranya biaya pengangkutan yang lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya dan sanggup mengangkut barang-barang dalam jumlah banyak sampai ratusan atau ribuan ton sekaligus.<sup>1</sup>

Melalui pengangkutan laut, baik orang maupun barang dapat diangkut dari satu tempat ketempat tujuan tertentu melalui pelabuhan-pelabuhan yang ada di seluruh Indonesia yang berjumlah 1887 pelabuhan.

Menyadari bahwa pentingnya sarana transportasi tersebut, angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi, di perairan harus di tata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang aman, kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan mempunyai

---

<sup>1</sup> Data terbaru kementerian koordinator bidang maritim merilis data rujukan resmi kelautan Nasional

tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam undang-undang RI Nomor 17 Tahun 2008 (UUP) tentang pelayaran selanjutnya diatur dalam Pasal 116 ayat (1) disebutkan keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim.

Selanjutnya keselamatan pelayaran secara internasional tercantum dalam *Safety of life at Sea (SOLAS) 1974* Pasal IX yaitu *International Safety Management (ISM) Code* yang diperbaiki dengan amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam keselamatan pelayaran yaitu pemanduan kapal. Pemanduan kapal dimulai saat kapal akan memasuki atau keluar dari kolam pelabuhan.

Moda transportasi air di Indonesia kembali menjadi perhatian dari berbagai pihak, setelah beberapa kecelakaan pelayaran terjadi. Berbagai penyebab kecelakaan pelayaran yang ditemukan mulai dari faktor pendukung keselamatan kapal hingga faktor cuaca buruk, namun sebenarnya apa yang salah dari berbagai kecelakaan pelayaran ini, masyarakat pada awalnya dihebohkan dengan tenggelamnya KM Sinar Bangun di perairan Danau Toba, Sumatera Utara pada Senin 18 Juni 2018 lalu. 18 penumpang selamat dan 3 penumpang meninggal dunia berhasil dievakuasi serta 180 penumpang lainnya hilang. Sesaat setelah kejadian, laporan korban hilang akibat tenggelamnya KM Sinar Bangun sempat simpang siur. Hal ini karena kapal tersebut

berlayar dengan tidak memiliki data *manifest* penumpang.<sup>2</sup> Berdasarkan data dari kantor badan sar nasional di pelabuhan Tigras, keluarga yang hilang sebanyak 186. Penumpang KM Sinar Bangun yang hilang akibat tenggelam berjumlah 94 orang teridentifikasi, sedangkan 92 orang belum diketahui identitasnya, selain itu KM Sinar Bangun juga berlayar dengan membawa penumpang melebihi kapasitasnya yang seharusnya berjumlah 43 orang. Kendali nakhoda kapal di luar aturan yang sebenarnya. Berkaitan dengan kapasitas kapal ini adalah 43 orang berdasarkan aturan kementerian perhubungan pencarian 180 orang korban hilang KM Sinar Bangun pun resmi ditutup pada hari Selasa 3 Juni 2018. Pada hari yang sama, kecelakaan pelayaran kembali terjadi di perairan Selayar, Sulawesi Selatan. Kapal jenis ro-ro KM Lestari Maju, kapal tersebut kandas setelah menghadapi cuaca buruk saat berlayar. Kapal tersebut berlayar menuju penyeberangan Pamatata, kapal tersebut dinakhodai oleh Agus Susanto, dalam fakta laporan terjadi akibat ombak tinggi hingga air masuk ke kapal. Air masuk ke dalam kapal hingga akhirnya nakhoda mengandaskan kapal sekitar 300 meter dari Pantai Pa'badilang.

Keberadaan nakhoda dengan pandu laut di atas sebuah kapal niaga, sangat berperan menjaga keselamatan berlayar menuju pelabuhan tujuan. Pandu bandar dan nakhoda menjalankan tugas pada lingkungan kerjanya, wilayah pelabuhan memiliki tingkat kepadatan lalu lintas kapal tertinggi di Indonesia yang perlu dijaga. Kondisi keselamatan pelayaran yang diharapkan adalah mewujudkan Nakhoda kapal *zero accident*. Nakhoda mempunyai kekuasaan di kapal atas semua penumpang, mereka wajib menaati perintah yang diberikan oleh nakhoda untuk kepentingan keamanan

---

<sup>2</sup>Noval Dhwinuari Antony - detikNews Kecelakaan Pelayaran Terjadi dalam Waktu Dekat, Apa yang Salah? (<https://news.detik.com/berita/d-4096931/2-kecelakaan-pelayaran-terjadi-dalam-waktu-dekat-apa-yang-salah>)

atau untuk mempertahankan ketertiban dan disiplin,<sup>3</sup> walaupun nakhoda berkedudukan sebagai buruh utama pengusaha kapal, dia memegang pimpinan kapal yang pada setiap peristiwa tertentu,<sup>4</sup> nakhoda wajib bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya.

Nakhoda wajib menaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya, nakhoda tidak akan melakukan perjalanan kecuali bila kapalnya memenuhi persyaratan, dan dilengkapi sepantasnya serta diberi anak buah kapal secukupnya.<sup>5</sup> Persyaratan keselamatan kapal pelayar dan muatan tercantum dalam *Ordonansi* Kapal 1935 dan sanggup melaksanakan perjalanan dimaksud. Nakhoda kapal di sini sebagai laik laut, unsur-unsur laik laut adalah stabilitas harus memadai, tindakan-tindakan pengamanan terhadap muatan, tata pemompaan harus berfungsi dan palka –palka harus ditutup kedap air.

Persyaratan pengawakan ditetapkan *ordonansi* Kapal 1935 dimana faktor berikut banyak menentukan ukuran kapal, perlengkapan, kekuatan mesin, sistem pengendalian mesin dan lain-lain kesemuanya diatur dalam *Ordonansi* Kapal 1935 dan *Safety of life at sea (SOLAS)*1974. Kewajiban umum yang harus ditaati seorang nakhoda adalah wajib mentaati peraturan-peraturan sebagai jaminan kelaikan dan keselamatan kapal para pelayarnya maupun muatannya. Kewajiban hukum ini dibebankan kepada nakhoda secara pribadi, perintah-perintah dari pengusaha kapal tidak dapat membebaskannya, nakhoda tidak terikat dengan perintah-perintah

---

<sup>3</sup> Lihat penjelasan pada Pasal 393 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

<sup>4</sup> Lihat penjelasan pada Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

<sup>5</sup> Lihat Penjelasan pada pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang



tersebut jika hal itu bertentangan dengan kewajiban-kewajibannya menurut perundang-undangan.

Berdasarkan data Wikipedia menunjukkan daftar kecelakaan dan insiden kapal di Indonesia. Dari wikipedia bahasa Indonesia, menghimpun data tentang daftar kecelakaan dan insiden kapal diurutkan berdasarkan tahun.<sup>6</sup>

**Tabel 1 : Daftar kecelakaan dan insiden Kapal**

N0	TGL/BLN/T HN	NAMA KAPAL	JUMLAH KORBAN	TEMPAT KEJADIAN
1	28-12-2006	KM Tristar I	3 korban	Selat Bangka
2	30-12-2006	Kapal nelayan		Perairan pacitan
3	22-2-2007	KM Levina I	25 korban	Selat Sunda
4	11-7-2007	KM Sinar Madina	1 korban	Laut Selatan ,Prov NTB
5	11-7-2007	KM Wahai Star	100 korban	Perairam antara pulau Buru dan Ambon
6	18-10-2007	KM Asita III	31 korban	Selat Kadatua
7	18-5-2008	KR Dharma Kencana		20 mil dari pelabuhan Sampit
8	28-8-2008	Kapal Roro Dharma III		Dermaga Pelabuhan Semayang
9	31-8-2008	KMP Belanak		Pulau Putri arah barat
10	11-1-2009	KM Teratai Prima	264 korban	Tanjung baturoro
11	27-7-2009	Cahaya abadi	Tidak ada	Selat Makassar

<sup>6</sup>[https://id.wikipedia.org/wiki/Daftar\\_kecelakaan\\_dan\\_insiden\\_kapal\\_di\\_Indonesia](https://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_kecelakaan_dan_insiden_kapal_di_Indonesia)

		utama	korban jiwa muatan 50 ton jagung dan 3000 tandan pisang	
13	22-11-2009	KL Dumai Ekspres	28 korban jiwa	Perairan Tanjung balai karimun
14	1-1-2017	Km Zahro ekspres	23 korban jiwa	Perairan kepulauan seribu
15	19-5-2017	KM Mutiara sentosa	5 Korban jiwa,	Perairan Maselembo
16	3-7-2018	KM Lestari maju	34 korban jiwa	Perairan pantai pabeddilang
17	20-2-2018	Kapal feri kayong utara	31 korban jiwa, 8 truk	Perairan Tanjung api-api
18	2-5-2018	Kapal cepat	11 korban jiwa	Perairan wamal
19	13-6-2018	KM Arista	16 korban jiwa	Perairan Makassar
20	18-6-2018	KM Sinar Bangun	164 orang hilang ,3 korban jiwa	Danau Toba
21	29-6-2018	Kapal cepat	8 korban jiwa ,2 orang	Perairan sebatik

			hilang	
--	--	--	--------	--

Berdasarkan fakta-fakta di atas maka penulis termotivasi untuk mengangkat judul tentang **“Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Kesyahbandaran Utama Makassar”**



## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas maka dirumuskan masalah sebagai berikut

1. Bagaimanakah Pelaksanaan Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Kapal Terhadap Keselamatan Dalam Pelayaran Di Kesyahbandaran Utama Makassar ?
2. Faktor Apakah Yang Menyebabkan Tidak Terlaksananya Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Kapal Di Kesyahbandaran Utama Makassar ?

## **C. Tujuan Penelitian**

Dalam penyusunan penelitian ini mempunyai tujuan yaitu :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan tanggung jawab hukum nakhoda terhadap keselamatan dalam pelayaran
2. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nakhoda kapal

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun yang menjadi manfaat penelitian ini adalah

1. Diharapkan dapat menjadi masukan bagi para nakhoda dan pemilik kapal dalam pelayaran di Indonesia dan bagi peneliti selanjutnya tentang bagaimana tanggung jawab hukum nakhoda dalam keselamatan pelayaran
2. Diharapkan dapat bermamfaat untuk pengembangan ilmu hukum tentang pelayaran secara umum dan secara khusus pengembangan hukum keperdataan berkaitan dengan pelayaran

## **E. Lingkup Penelitian**

Pembahasan Tesis penelitian ini berfokus pada :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan tanggung jawab hukum nahkoda dalam keselamatan pelayaran
2. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda dalam keselamatan pelayaran



## **BAB II**

## TINJAUAN TEORI DAN KERANGKA KONSEP

### A. Teori Tanggung Jawab Hukum

#### 1. Pengertian Tanggung Jawab Hukum

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia ( KBBI ) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut dipersalahkan dan diperkarakan<sup>7</sup>

Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya, menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekwensi kebebasan seseorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan<sup>8</sup>

Menurut Titik Triwulan bahwa pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seseorang untuk menuntut orang lain untuk memberi pertanggung jawabannya.<sup>9</sup> dalam hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian dikenal dengan pertanggungjawaban atas dasar kesalahan ( *lilability without based on fault* ) dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal ( *lilability without fault* ) , sedangkan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak dikenal dengan ( *strick liabiliy* ). Prinsip dasar pertanggung jawaban atas dasar kesalahan mengandung arti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena ia melakukan kesalahan karena merugikan orang

---

<sup>7</sup> Kamus besar Bahasa Indonesia

<sup>8</sup> Andi Hamzah, Kamus hukum, Ghalia Indonesia, 2005

<sup>9</sup> Titi, Triwulan dan Shinta Febrian, perlindungan hukum bagi pasien, prestasi Pustaka Jakarta, 2010, Halm 48

lain. sebaliknya prinsip tanggung jawab risiko adalah, bahwa konsumen penggugat tidak diwajibkan lagi melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai risiko usahanya.

Menurut Abdul Kadir Muhammad tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum ( *tort liability* ) dibagi menjadi beberapa teori, Yaitu:

Pertama; tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja ( *intentional tort liability* ), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.

Kedua; tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian ( *negligence tort liability* ), didasarkan pada konsep kesalahan ( *concept of fault* ) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur ( *intermingled* ).

Ketiga; adalah tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan ( *strict liability* ), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbulkan artinya meskipun bukan bertanggung jawab atas kerugian yang timbulkan.<sup>10</sup>

## 2. Prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum

Istilah perbuatan melawan hukum berasal dari bahasa Belanda ( *onrechtmatige daad* ) atau dalam bahasa Inggris *tort*, kata *tort* berkembang sedemikian rupa sehingga berarti kesalahan perdata yang bukan dari wanprestasi

---

<sup>10</sup> Abdul kadir Muhammad,op.cit halm 511

kontrak, kata *tort* berasal dari bahasa latin (*orquer*) atau (*tortus*) dalam bahasa Prancis, seperti kata (*wrong*) berasal dari bahasa Prancis yang berarti kesalahan atau kerugian (*injury*).

Pada prinsipnya tujuan dibentuknya sistem hukum yang kemudian dikenal dengan perbuatan melawan hukum tersebut adalah untuk dapat tercapai seperti apa yang disebut oleh pribahasa latin yaitu (*juris praecepta sunt haec honeste vivere, alterum non leadere, suum cuque tribune*) artinya semboyan hukum adalah hidup secara jujur, tidak merugikan orang lain dan memberikan orang lain haknya.

Sebelum tahun 1919 yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum adalah, perbuatan yang melanggar peraturan tertulis, namun sejak tahun 1919 berdasar Arrest HR 31 Januari 1919 dalam perkara Cohen melawan Lindenbaum, maka yang dimaksud perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang melanggar hak orang lain hukum tertulis dan hukum tidak tertulis, kewajiban hukum serta kepatutan dan kesusilaan yang diterima masyarakat<sup>11</sup>, perbuatan melawan hukum diatur dalam buku kitab undang-undang hukum perdata, rumusan perbuatan melawan hukum terdapat pada kitab undang-undang hukum perdata (KUHP), Pasal 1365 yaitu; tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain mewajibkan orang yang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut “

Prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai

Berikut :

---



- a. Tanggung jawab berdasarkan atas unsur kesalahan ( *liability based on fault* )

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Dalam KUHPdt, Pasal 1365, 1366, 1367 prinsip ini dipegang secara teguh. Prinsip ini menyatakan seseorang baru dapat di mintakan pertanggungjawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukan, Pasal 1365 KUHPdt yang dikenal sebagai pasal perbuatan melawan hukum (PMH) mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok diantaranya

- a) Adanya perbuatan
  - b) Adanya unsur kesalahan
  - c) Adanya kerugian yang di derita
  - d) Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian
- b. Praduga Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption of liability*)

Adalah Prinsip praduga selalu bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi beban pembuktian ada pada si tergugat. Tampak beban pembuktian terbalik (*omkering van bewijslas*) diterima dalam prinsip tersebut. Undang-Undang perlindungan konsumen mengadopsi pembuktian terbalik ini ditegaskan dalam Pasal 19, 22, dan 23 UUPK. Dasar pemikiran dari teori pembalikan beban pembuktian adalah seseorang dianggap bersalah, sampai yang bersangkutan dapat membuktikan sebaliknya. Hal ini tentu bertentangan dengan asas hukum praduga tak bersalah yang lazim dikenal

dalam hukum pidana. Namun jika diterapkan dalam kasus perlindungan konsumen akan tampak, asas demikian cukup relevan.

Jika digunakan teori ini maka yang berkewajiban untuk membuktikan kesalahan itu ada di pihak pelaku usaha yang digugat. Tergugat ini yang harus menghadirkan bukti-bukti dirinya tidak bersalah. Tentu saja konsumen tidak lalu berarti dapat sekehendak hati mengajukan gugatan. Posisi konsumen sebagai penggugat selalu terbuka untuk digugat balik oleh pelaku usaha, jika ia gagal menunjukkan kesalahan tergugat. Prinsip tersebut seiring dengan perkembangan *caveat emptor* ke *caveat venditor*, dimana ingin meletakkan aspek keadilan dalam perlindungan konsumen. Prinsip ini pernah diterapkan dalam hukum Pengangkutan, khususnya pengangkutan udara, yang dapat dilihat dalam Pasal 17, 18 ayat (1), 19 jo 20 konvensi Warsawa 1929 atau Pasal 24, 25, 28, Ordonansi Pengangkutan udara Nomor.100 Tahun 1939 kemudian dalam perkembangannya dihapuskan dengan Protokol Guatemala

c. Praduga Selalu Tidak Bertanggung Jawab (*Presumption of non-liability*)

Prinsip praduga untuk selalu tidak bertanggung jawab hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan pembatasan demikian biasanya *common sense* dapat dibenarkan. Contoh dari penerapan prinsip ini adalah pada hukum pengangkutan. Kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin/bagasi tangan yang biasanya dibawa dan diawasi penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini, pengangkut (pelaku usaha) tidak dapat diminta pertanggungjawabannya.

d. Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*) kendati demikian ada pula para ahli yang membedakan kedua terminologi di atas. Ada pendapat yang mengatakan, *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun ada pengecualian-kecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya keadaan *force majeure*. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya. Selain itu, ada pandangan yang agak mirip, yang mengaitkan perbedaan keduanya pada ada atau tidak adanya hubungan kausalitas antara subjek yang bertanggung jawab dan kesalahannya. Pada *strict liability* hubungan itu harus ada, sementara pada *absolute liability* hubungan itu tidak selalu ada. Maksudnya, pada *absolute liability* dapat saja si tergugat yang dimintai pertanggungjawaban itu bukan si pelaku langsung kesalahan tersebut (misalnya dalam kasus bencana alam)

Menurut *RC Hoerber*, biasanya prinsip tanggung jawab mutlak ini diterapkan karena (1) konsumen tidak dalam posisi menguntungkan untuk membuktikan adanya kesalahan dalam suatu proses produksi dan distribusi yang kompleks. (2) diasumsikan produsen lebih dapat mengantisipasi jika sewaktu-waktu ada gugatan atas kesalahannya, misalnya dengan asuransi atau menambah komponen biaya tertentu pada harga produknya. (3) asas ini dapat memaksa produsen lebih hati-hati.<sup>12</sup>

e. Pembatasan Tanggung Jawab (*limitation of liability*)

---

<sup>12</sup> RC Hoerber, Prinsip tanggung jawab

Adalah prinsip tanggung jawab dengan pembatasan ia sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausula eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya. Dalam perjanjian cuci cetak film misalnya, ditentukan, bila film yang ingin dicuci/dicetak itu hilang atau rusak (termasuk akibat kesalahan petugas) maka si konsumen hanya dibatasi ganti kerugian sebesar sepuluh kali harga satu roll film baru. Prinsip tanggung jawab ini sangat merugikan konsumen bila ditetapkan secara sepihak oleh pelaku usaha. (Dalam UUPK yang baru seharusnya pelaku usaha tidak boleh secara sepihak menentukan klausula yang merugikan konsumen, termasuk membatasi maksimal tanggung jawabnya, jika ada pembatasan, mutlak harus berdasarkan pada peraturan perundang-undangan yang jelas.

Dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) kategori perbuatan melawan hukum yaitu sebagai berikut <sup>13</sup>

1. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan .
2. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian )
3. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian

Jika ditinjau dari pengaturan KUHPerdara Indonesia tentang perbuatan melawan hukum lainnya, Sebagaimana juga dengan KUHPerdara di negara sistem *Eropa Kontinental*, maka model tanggung jawab hukum adalah sebagai berikut <sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Munir Fuady,perbuatan Melawan Hukum pendekatan kontemporer,Citra Aditya SBakti,Bandung,2010,hlm 3

<sup>14</sup> Ibid .hlm .3

13 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran

- a. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan ( kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara.
- b. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan, khususnya unsur kelalaian sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1366 KUHPerdara
- c. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) dalam arti yang sangat sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1367 KUHPerdara

## **B. Pengertian Kapal**

Undang-Undang RI nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran Pasal 1 angka 36<sup>15</sup>

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digunakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda , termasuk kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terpasang yang tidak berpindah-pindah

## **C. Nakhoda**

### **1. Pengertian Nakhoda kapal**

- a. Dalam Undang-Undang RI nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran Pasal 1 angka 41
- b. Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Sesuai Pasal 341 bahwa nakhoda adalah orang yang memimpin kapal, anak buah kapal (ABK) adalah mereka yang terdapat pada daftar anak buah

---

kapal (*monsterrol*). Perwira kapal adalah anak buah kapal yang oleh daftar anak buah kapal diberi pangkat perwira. Nakhoda adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin umum diatas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu<sup>16</sup> sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku

## **2. Kedudukan dan Kewenangan Nakhoda Di Kapal**

- a. Kedudukan dan kewenangaan nakhoda dapat dilihat dalam berbagai peraturan pelayaran diantaranya KUHD Pasal 341 dan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun. 2008, nakhoda adalah pemimpin kapal ,nakhoda diberi kekuasaan umum atas semua orang-orang yang berada dalam kapal. Sebagai pemimpin kapal ia mengelola, melayarkan dan mengarahkan kapal, pelayar harus menaati perintah yang diberikan demi keselamatan serta tegaknya ketertiban (sekalipun yang berada diatas kapal adalah pimpinan perusahaan kapal tersebut) sedangkan kekuasaan terhadap awak kapal lebih besar kekuasaan disiplin.
  - b. Bila sangat diperlukan, demi keselamatan kapal atau muatannya. Nakhoda berwenang untuk melemparkan ke laut atau memakai habis perlengkapan kapal dan bagian dari muatan.
  - c. Nakhoda dalam keadaan darurat selama perjalanan berwenang untuk mengambil dengan membayar ganti rugi. bahan makanan yang ada pada penumpang atau yang termasuk muatan, dapat digunakan demi kepentingan semua orang yang ada di kapal.
-

- d. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya, khususnya bila kapalnya terlibat dalam tubrukan, kepada kapal lain yang terlibat dan orang-orang yang ada di atasnya dalam batas kemampuan Nakhoda tersebut.
- e. Apabila diluar wilayah Indonesia, nakhoda tidak ada dana guna pembiayaan pengeluaran yang diperlukan untuk meneruskan perjalanannya, sedangkan ia tidak memperolehnya pula dengan jalan memberinya wesel, wesei atas nama pengusaha atau dengan jalan lain maka berhaklah, nakhoda meminjam uang dengan mempertaruhkan kapalnya sebagai jaminan. Ataupun bila tidak berhasil menggadaikannya atau menjual sebagian dari muatannya, sebelum melakukannya wajib memberitahukan kepada pihak-pihak yang berkepentingan.
- f. Nakhoda boleh menyimpang dari haluan yang harus diikutinya, apabila itu diperlukan guna menolong jiwa manusia.
- g. Kedudukan nakhoda terhadap pengusaha terdapat dalam KUHD Pasal 364, selamanya harus bertindak menurut ketentuan-ketentuan yang mana ia telah diangkat dan menurut perintah-perintah yang diberikan kepadanya berdasarkan pengangkatanya itu, asalkan ketentuan dan perintah itu tidak bertentangan dengan kewajiban-kewajiban yang oleh undang-undang dibebankan kepadanya sebagai pemimpin kapal.
- h. Diluar wilayah indonesia urusan-urusan yang menyangkut kapalnya, nakhoda dapat dipanggil depan pengadilan dan dapat bertindak sebagai penggugat dan pengusaha kapal setiap waktu dapat mengambil alih perkaranya

- i. Dalam Kitab Undang-Undang hukum dagang dijelaskan, nakhoda sebagai pemegang kewibawaan mempunyai kekuasaan disipliner atas anak buah kapal untuk mempertahankan kekuasaan dan nakhoda dapat mengambil tindakan yang selayaknya diperlukan.
- j. Prosedur menjatuhkan hukuman :
  - 1) Suatu hukuman tidak boleh dijatuhkan sebelum lewat 12 jam atau lebih dari seminggu setelah peristiwa itu terjadi kecuali dalam keadaan luar biasa
  - 2) Sebelum menjatuhkan hukuman nakhoda harus memeriksa dan mendengarkan anak buah kapal yang bersangkutan dan para saksi dengan dihadiri oleh 2 orang perwira yang telah ditunjuk di dalam *sijil* awak kapal, dari pemeriksaan tersebut dibuatlah berita acara dan ditandatangani oleh nakhoda dan 2 perwira yang hadir.
  - 3) Hukuman harus segera dicatat dalam register hukuman dengan menyebutkan alasan-alasannya yaitu peristiwanya, kapan terjadinya, kapan dijatuhi hukuman dan macam hukumannya. Hukuman yang tidak tercatat dalam register hukuman dianggap tidak sah dan tidak mempunyai kekuatan hukum untuk dijalankan.
- k. Bila anak buah kapal meninggalkan kapal tanpa izin, kembali tidak tepat waktunya di kapal melakukan penolakan kerja melakukan dinas tidak sempurna, mengambil sikap tidak pantas terhadap nakhoda, terhadap anak buah kapal atau penumpang lain, dan mengganggu ketertiban. Nakhoda dapat mengenakan uang denda sebesar upah yang ditetapkan dalam undang-undang menurut lamanya. Waktu dari setinggi-tingginya sepuluh hari, namun denda



itu tidak boleh berjumlah lebih dari  $\frac{1}{3}$  gaji. Selama perjalanan penuh dalam masa sepuluh hari tidak boleh dikenakan denda keseluruhannya berjumlah lebih tinggi dari jumlah tertinggi tersebut. Pengerakan denda dapat dilakukan dengan syarat ketentuan tujuan denda harus dinyatakan dalam perjanjian kerja, denda tidak boleh menguntungkan baik nahkoda maupun pengusaha.

- l. Disamping itu sebagai pengganti denda. Nakhoda dapat mengurung pembantu anak buah kapal satu sampai tiga hari dalam kamar atau memasukkannya dalam penjara bila ia tidak mau bekerja, bersikap tidak pantas terhadapnya, terhadap seorang anak buah kapal atau penumpang nahkoda boleh menahan tersangka untuk penanganan dan pemrosesan perkara serta dituangkan dalam berita acara kemudian diserahkan kepada polisi atau jaksa di pelabuhan singgah pertama. memberikan hukuman kepada anak buahnya yang melanggar ketentuan berupa sanksi denda
- m. Nakhoda sebagai notaris, bilamana dalam surat wasiat orang yang sedang berlayar di laut. Boleh dibuat dihadapan nahkoda atau mualim kapal, atau bila mereka tidak ada, dihadapan orang yang menggantikan jabatan mereka dengan dihadiri dua orang saksi.
- n. Nakhoda sebagai pegawai pencatatan sipil dalam hal terjadi kematian atau kelahiran di kapal. Selanjutnya nahkoda membuat surat keterangan kepada catatan sipil di pelabuhan berikutnya. Sedangkan untuk perkawinan karena dapat dilakukan dan direncanakan harus dilakukan oleh petugas pencatatan sipil di darat

o. Selama perjalanan nahkoda sebagai wakil dari perusahaan pelayaran atau pengusaha kapal yang buruhnya bekerja di kapal yang dipimpinnya dalam melaksanakan perjanjian kerja dengan mereka

1. menandatangani perjanjian kerja laut (PKL)
2. mengatur anak buah kapal ( ABK )
3. Penandatanganan B/L ( Bill of lading )
4. Pemungutan uang tambang

Wakil dari pemilik muatan, Jika kapal disita/ditahan nahkoda mengambil tindakan sebagai pemilik barang untuk menanggulangnya, menjual muatan untuk biaya selama pelayaran.

Sehingga pada kewenangan nahkoda, untuk mewakili pengusaha kapal terpaut suatu kewajiban lapor. Yaitu nahkoda secara terus menerus memberikan informasi mengenai segala sesuatu yang menyangkut kapal maupun muatan. Pengusaha kapal dapat saja sewaktu-waktu merubah kewenangan mewakilinya, namun perubahan tersebut tidak boleh mengganggu kedudukan nahkoda. Oleh karena itu nahkoda wajib, memperhatikan keadaan dimana tindakan-tindakannya itu, masih berada di dalam lingkungan kewenangannya. Sehingga dengan demikian barulah ia mengikat pihak pengusaha kapal, dalam hal ia melampaui kewenangannya ataupun, ia membebani dirinya dengan ikatan-ikatan pribadi, maka segala akibat yang terjadi harus ditanggungnya .<sup>17</sup>

### **3. Tugas, Tanggung Jawab Dan Kewajiban Nahkoda**

- a. Tugas Nahkoda Kapal
  - 1) Sebagai Pemimpin Kapal

---

<sup>17</sup> Diperjelas dalm KUHD Pasal 371

- 1) Mampu membawa kapal dengan selamat ke pelabuhan tujuan
- 2) Mampu mengurus kapal, penumpang dan muatan
- 3) Mampu memelihara kapal agar tetap laik laut
- 4) Mampu mengelola tertib administrasi Kapal
- 2) Sebagai pemegang kewibawaan umum berarti :
  - 1) Berwibawa terhadap semua orang di atas kapal demi keselamatan kapal
  - 2) Berwibawa menegakkan disiplin di atas Kapal
- 3) Sebagai pegawai kepolisian di atas kapal :
  - 1) Mengumpulkan bahan-bahan untuk proses verbal
  - 2) Menyita barang-barang bukti
  - 3) Mendengar dari tertuduh dan saksi serta dicatat dalam berita acara.
  - 4) Menyerahkan berkas pemeriksaan, barang bukti dan tertuduh kepada polisi setibanya kapal di pelabuhan
- 4) Selaku pejabat pencatatan sipil di atas kapal
  - 1) Membuat akte kelahiran dan mencatat dalam buku harian kapal dalam waktu 24 jam dengan 2 orang saksi
  - 2) Membuat akte kematian dalam jangka waktu 24 jam bila ada yang meninggal di Kapal
- 5) Sebagai Notaris di Kapal
  - 1) Membuat akte wasiat seorang di atas kapal dengan diaksikan 2 orang, Surat wasiat tersebut hanya berlaku 6 bulan
  - 2) Membuat akte perjanjian antara pelayar yang berada di kapal juga dengan 2 orang saksi

#### 4. Tanggung Jawab Nahkoda Kapal

Nahkoda kapal mempunyai tanggung jawab penting. Dalam sebuah kapal tugas seorang nahkoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa kapal dalam pelayaran. Baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat, tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal dan memperlengkapi alat-alat keselamatan diatas kapal.

- a) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan pelayaran.
- b) Membuat kapalnya laik laut (*seaworthy*).
- c) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran.
- d) Bertanggung jawab atas keselamatan *crew* yang ada di atas Kapal.
- e) Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku

#### 5. Kewajiban Nahkoda

- a. Kewajiban terhadap pengusaha Kapal
- b. Kewajiban terhadap Kapal dan awak Kapal
- c. Kewajiban terhadap umum

Uraian kewajiban Nahkoda /*capten* kapal

- 1) Kewajiban terhadap pengusaha kapal, hubungan antara nahkoda dan pengusaha kapal ditetapkan dalam perjanjian kerja laut ( PKL) dan ketentuan lain. Yang diatur dalam perundang-undangan contohnya :
  - a. Nahkoda wajib mengatur awak kapal, melaksanakan dinas awak kapal dan mengurus segala sesuatu mengenai muat bongkar

- b. Ditempat dimana pengusaha kapal tidak memiliki perwakilan nahkoda berwenang untuk memperlengkapi kapalnya
- c. Selama dalam pelayaran nahkoda wajib terus menerus memberitahukan tentang segala hal mengenai kapalnya dan muatannya
- d. Nahkoda tidak boleh melampaui batas kekuasaannya, jika hal ini terjadi maka dia pribadi terikat oleh tindakannya. Segala kerugian yang diderita orang lain sebagai akibat tindakanya harus diganti olehnya sendiri.

Di luar wilayah Indonesia

- a) Nahkoda berwenang mewakili pengusaha kapal. Selaku penggugat ataupun tergugat di muka pengadilan tentang segala urusan yang menyangkut kapalnya
  - b) Nahkoda mewakili pengusaha Kapal untuk perbaikan –perbaikan dalam keadaan memaksa
  - c) Nahkoda mempertanggung jawabkan keuangan di atas kapal / uang kas kapal apabila perlu dapat meminjam demi kelancaran pelayaran
- 2) Kewajiban terhadap kapal dan awak kapalnya
- a. Terhadap Kapal :
    - Nahkoda bertanggung jawab terhadap laik laut kapal
    - Pemeliharaan dan kelancaran oprasional kapalnya
  - b. Terhadap awak kapal / *crew* kapal

- Selama pelayaran nahkoda mewakili pengusaha /owner kapal membuat perjanjian kerja laut (PKL) dengan anak buah Kapal /crew kapal yang bekerja padanya
  - Nahkoda menentukan peraturan-peraturan mengenai hubungan kerja antara perwira yang satu dengan yang lain atau antara awak kapal lainnya
- 3) Kewajiban terhadap umum, yang dimaksud umum disini berarti
- a. Syahbandar
  - b. Pemilik Muatan
  - c. Penumpang
  - d. Bea cukai
  - e. Kesehatan Pelabuhan
  - f. Imigrasi
  - g. Perwakilan atau keagenan
  - h. Biro klasifikasi
  - i. Keamanan pelabuhan

Kewajiban terhadap umum dapat kita pisahkan dalam 2 bagian :

- 4) Kewajiban sebelum memulai pelayaran
- a. Nahkoda tidak boleh berangkat sebelum kapalnya laik laut sesuai dengan undang-undang yang berlaku
  - b. Nahkoda yang memberangkatkan kapalnya sedang ia mengetahui kapalnya tidak laik laut akan diancam hukuman. Paling lama 2 tahun penjara atau denda setinggi - tingginya 300 juta rupiah
- 5) Kewajiban selama dalam pelayaran:

- a. Dimana saja menurut undang-undang kebiasaan ataupun demi keselamatan nahkoda wajib memakai pandu
- b. Pada waktu berlayar atau bahaya mengancam Nahkoda tidak boleh meninggalkan kapal, kecuali dalam keadaan darurat mengancam dirinya
- c. Nahkoda wajib menyelenggarakan buku harian kapal dan mengisinya sesuai dengan peraturan yang ada
- d. Nahkoda diberi kebebasan untuk menerima nasehat atau pertimbangan dari dewan kapal atau perwira kapal dan dicatat dalam buku harian
- e. Kalau ada kejadian penting Nahkoda dapat membuat kisah kapal dengan diketahui oleh syahbandar atau notaris
- f. Nahkoda berhak membuang atau memakai perlengkapan kapal atau sebagai muatan demi menyelamatkan kapal dan pelayaran
- g. Dalam pelayaran nahkoda berhak memakai bahan makanan milik penumpang dan menggantinya setiba di pelabuhan
- h. Nahkoda tidak boleh menyimpang dari tujuan haluannya kecuali untuk menolong jiwa manusia
- i. Nahkoda tidak boleh membawa barang-barang untuk keperluan sendiri kecuali telah mendapat persetujuan dari pengusaha kapal
- j. Nahkoda wajib menyimpan surat-surat kapal selama dalam pelayaran dan menyerahkan kepada syahbandar setibanya di pelabuhan
- k. Nahkoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang dalam bahaya di laut
- l. Atas permintaan perwakilan RI diluar negeri nahkoda wajib membawa warga negara Indonesia yang terlantar di luar Negeri

m. Apabila bendera yang dibawah berlayar tidak lagi bebas maka ia wajib membawa kapalnya ke pelabuhan netral. Yang terdekat dan menunggu sampai ia dapat melanjutkan perjalanan dengan aman atau setelah menerima perintah yang jelas dari pengusaha kapal.

6) Kewenangan lain dari Nahkoda

- a. Dalam keadaan darurat berhak memakai bahan makanan milik pelayar
- b. Ditempat tidak ada perwakilan dapat mengadakan perlengkapan kapal
- c. Dalam keadaan mendesak diluar wilayah Indonesia berwenang menjual Kapal
- d. Mempekerjakan atau menurunkan penumpang gelap
- e. Apabila dalam musyawarah dengan perwira, dimintakan sumbangan pikiran nahkoda bebas untuk menerima dan mengabaikan saran tersebut
- f. Ditempat yang tidak ada perwakilan perusahaan nahkoda berhak menandatangani *konosemen*
- g. Menjatuhkan hukuman disipliner terhadap ABK/Crew kapal berupa peringatan sampai pemotongan upah maksimum 10 hari kerja
- h. Sebagai wakil dari pengusaha Kapal

Kewajiban Nahkoda juga tertuang dalam beberapa aturan , KUHD dan peraturan lainnya diantaranya :

1. *Internasional safety Management Code (ISM code)* elemen 5 perusahaan harus dengan jelas menegaskan dan mendokumentasikannya tanggung jawab nahkoda sehubungan dengan Penerapan kebijaksanaan perusahaan tersebut Memotivasi awak kapal untuk mendalami terhadap keselamatan dan perlindungan lingkungan. Menerbitkan perintah-



perintah dan instruksi-instruksi yang tepat dengan cara yang jelas dan mudah serta Menguji kebenaran bahwa persyaratan-persyaratan yang spesifik telah dipahami. *ISM-code* elemen 4 perusahaan harus menunjuk/mengangkat seseorang atau lebih di kantor pusat di darat yang bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti semua kegiatan yang berhubungan dengan system keselamatan kapal.

2. Nahkoda wajib bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijakan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya. Dia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena sengaja atau kesalahan yang kasar.
3. Nahkoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya. Para penumpang serta pengangkutan muatannya, tidak bolehlah ia menempuh suatu perjalanan kecuali apabila kapalnya sanggup melaksanakan dan di perlengkapi sepatutnya.
4. Nahkoda wajib menggunakan jasa pandu.
5. Dilarang meninggalkan kapal bila dalam keadaan bahaya.
6. Merawat barang milik pelayar yang meninggal.
7. Menyelenggarakan buku harian kapal.
8. Menyelenggarakan buku register kapal.
9. Memberikan pertolongan kepada orang-orang dalam keadaan bahaya.

10. Membawa pelaut-pelaut Indonesia dan penduduk Indonesia dari luar negeri.
11. Menyusun awak kapal dan menyelenggarakan pembongkaran dan pemuatan.
12. Mentaati perintah pengusaha kapal selama tidak bertentangan dengan undang-undang.
13. Tidak boleh menyimpang dari haluannya, kecuali untuk pertolongan jiwa manusia.
14. *Standards of training, certification and watchkeeping (STCW) 1978* amandemen 1995 Bab II ditetapkan tentang standar minimum kompetensi dari seorang nahkoda dan perwira *deck* untuk kapal 500 GT atau lebih. Di Indonesia ditetapkan dalam KM 70 Th 1978.
15. *International safety management code* elemen 6 perusahaan harus menjamin bahwa nahkoda
  - a. Memiliki ijazah yang pantas untuk memimpin.
  - b. Sepenuhnya menguasai kebijakan akan sistem manajemen keselamatan.
  - c. Memberikan dukungan sebagaimana mestinya sehingga Nahkoda dapat melaksanakan tugasnya dengan aman.
  - d. Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal memiliki ABK yang berijazah, bersertifikat dan berbadan sehat sesuai dengan ketentuan Nasional dan Internasional :
    - a) Perusahaan harus menyiapkan prosedur untuk menjamin bahwa ABK yang baru diangkat atau dimutasikan ke tempat lain

dan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan telah diberikan latihan pengenalan tentang tugas-tugas instruksi yang dianggap perlu. Supaya dilengkapi sebelum pelayaran dan harus mudah untuk di mengerti di dokumentasikan dan di berikan kepada yang bersangkutan.

b) Perusahaan harus menjamin bahwa personil yang terlibat dalam *Safety Management system (SMS)* mempunyai pengertian yang tepat akan pokok aturan, Peraturan-peraturan kode-kode dan garis-garis pedoman *SMS*.

c) Perusahaan harus mengadakan dan menetapkan prosedur untuk menentukan pelatihan apa saja yang diperlukan untuk mendukung pelaksanaan *SMS* dan menjamin bahwa pelatihan tersebut dipersiapkan untuk setiap personil yang terlibat dengan *SMS*.

d) Perusahaan harus mempersiapkan prosedur dimana setiap personil akan mendapatkan informasi yang berhubungan dengan *SMS* dalam bahasa kerja atau dalam bahasa yang dimengerti oleh mereka

#### 7) Kewajiban –kewajiban nahkoda

Sejumlah kewajiban dibebankan kepada nahkoda, dalam Pasal-pasal tertentu ordonansi kapal-kapal 1935 ditambah dengan pengaturan lebih lanjut dalam peraturan (*verordening*) kapal-kapal 1935

##### a) Sarat kapal dan lambung timbul

Lambung timbul kapal yang bertolak berlayar tidak boleh lebih kecil dari yang tercantum dalam sertifikat garis muat ( Pasal 9 O.K.1935)

b) Alat-alat penolong

c) Setiap kapal yang berlayar harus memiliki alat-alat penolong, baju berenang dan pelampung-pelampung penolong yang keadaannya baik dan dapat digunakan sewaktu-waktu (Pasal 9 O.K 1935)

d) Tindakan-tindakan untuk keselamatan kapal

1. Di atas kapal berukuran isi kotor 500 M atau lebih, harus dilakukan dinas ronda yang tepat, sehingga setiap awal kebakaran dapat di pantau
2. Di atas kapal tenaga untuk penumpang (500 M atau lebih) dan untuk barang (1000 M atau lebih) harus ada sijil bahaya yang mencantumkan tugas-tugas awak kapal (penutupan pintu-pintu kedap air, peluncuran sekoci perlengkapan sekoci dan rakit penolong, pemadam kebakaran penyelamatan penumpang, isyarat-isyarat yang digunakan
3. Pelaksanaan latihan sekoci, sedapat mungkin tiap minggu dengan awak kapal
4. Pemeriksaan melalui latihan mengenai pemakaian pintu-pintu kedap air
5. Penutupan pintu-pintu putar yang kedap air yang berada dibawah garis benam air yang memisahkan palka-palka geladak antara, sebelum kapal bertolak dari pelabuhan dan tertutup selama pelayaran

e) Mencegah bahaya tubrukan

1. Kapal harus dilengkapi peta-peta laut untuk pelayaran yang akan ditempuh yang keadaannya sedemikian rupa untuk dapat digunakan ( Navigasi )
2. Peralatan yang diisyaratkan oleh peraturan pencegahan tubrukan harus dalam keadaan siap pakai
- f) Tempat tinggal awak kapal  
Ruangan untuk awak kapal harus memenuhi ketentuan-ketentuan kenyamanan , kesehatan dan kebersihan
- g) Pemantauan pematatan dan tolak bara
  1. Pemuatan dan pematatan harus memenuhi persyaratan kecakapan pelaut yang baik, sehingga keseimbangan Kapal tidak akan terlampau besar ataupun terlampau kecil
  2. Untuk kapal yang berukuran isi kotor 500 M atau lebih data-data stabilitas yang bersumber dari percobaan kemiringan.
  3. Muatan geladak harus disesuaikan dengan keseimbangan kapal dan pematatannya tidak boleh mengganggu pelayanan di atas kapal.
  4. Muatan berbahaya harus dikerjakan sesuai dengan peraturan-peraturan keselamatan O.K 1935,P.K 1935 Dan *International Maritime Organization ( I M O )*
- h) Bahaya Pelayaran
  1. Nakhoda yang menerima berita darurat, wajib memberikan pertolongan kepada mereka yang berada dalam bahaya, kecuali jika kemudian permintaan tersebut dibatalkan oleh kapal yang memintanya ( karena sudah ada kapal lain yang lebih cepat )

2. Nakhoda wajib meneruskan berita-berita tentang badai bahaya-bahaya lain untuk pelayaran

i) Awak Kapal

Setiap kapal yang melaut harus diawaki oleh orang-orang yang cakap untuk pekerjaan kapal dan sesuai dengan kepentingan keselamatan.

j) Penumpang

Penumpang tidak boleh berada di kapal, kecuali jika sudah memenuhi ketentuan peraturan pemerintah

k) Pengawasan Pemerintah

1. Nakhoda berkewajiban memberikan bantuan kepada para petugas pengawas kapal sewaktu kapal berada di dok, sedang melakukan perbaikan maupun sewaktu-waktu dianggap perlu oleh para petugas tersebut.

2. Nakhoda berkewajiban memberitahu syahbandar, jika kelaikan kapal mengalami perubahan dalam arti yang tidak baik yaitu dapat mempengaruhi persyaratan yang termaktub dalam sertifikat kesempurnaan (mendapatkan kerusakan, kandas atau terdapat tanda-tanda perubahan )

3. Jika kapal mengalami kecelakaan, melaporkan kepada syahbandar pelabuhan pertama yang disinggahi.

4. Atas permintaan syahbandar menyerahkan buku harian kapal, buku harian mesin dan buku harian radio.

#### **D. Buku Harian Kapal**

Nakhoda wajib menyelenggarakan buku harian kapal, dapat mengerjakan sendiri atau menugaskan salah seorang awak kapal namun tetap isinya dalam pengawasan / tanggung jawab nakhoda, apabila tidak menyeleggarakan dianggap melakukan pelanggaran pelayaran<sup>18</sup>.

Kapal dengan ukuran isi kotor = < 500 M<sup>3</sup> harus menyelenggarakan buku harian kapal, buku harian mesin dan buku harian radio, nakhoda atau pimpinan kapal untuk ukuran tertentu wajib menyelenggarakan buku harian kapal<sup>19</sup>

Buku harian kapal merupakan dokumen yang penting sekali berisi penjabaran perjalanan kapal dan catatan yang di pertimbangkan dengan seksama dan disusun secara teliti, setiap kejadian dicatat.

Buku harian kapal berfungsi sebagai :

- a. Untuk pertanggung jawaban sendiri
- b. Bahan pembuktian dan merupakan sumber data bagi hakim jika terjadi sengketa di pengadilan
- c. Bagi pemerintah untuk alat pengawasan terhadap kapal, nahkoda dan para pelayar apakah peraturan keselamatan ditaati

Yang harus dicatat dalam buku harian kapal :

- a. Semua kejadian/peristiwa kapal selama perjalanan
- b. Semua pekerjaan penting
- c. Semua tindakan pencegahan segala sesuatu yang telah dilakukan demi keselamatan kapal, muatan dan penumpangnya
- d. Kenyataan–kenyataan bahwa kapal telah di perlengkapi dan diwakili dengan sempurna

---

<sup>18</sup> KUHD Pasal 348

<sup>19</sup> UU RI No 17 Th 2008

- e. Saat membuka/menutup pintu-pintu kedap air, tingkap-tingkap dan lain-lain
- f. Latihan-latihan sekoci, kebakaran dan alasan kenapa tidak latihan
- g. Keadaan sumber tenaga darurat
- h. Alasan kenapa tidak menolong setelah menerima isyarat darurat
- i. Syarat kapal saat bertolak
- j. Nama Nahkoda dan nama perwira setiap terjadi mutasi

Pada halaman muka buku harian kapal terdapat petunjuk halaman yang memberikan keterangan :

- a. Kelahiran dan kematian di kapal
- b. Mutasi antar awak kapal
- c. Kecelakaan dan kerusakan yang dialami
- d. Perbaikan /pengeringan
- e. Latihan-latihan darurat berkala
- f. Pembukaan/penutupan pintu-pintu kedap air, tingkap
- g. Pemuatan muatan bahan berbahaya
- h. Catatan jumlah pekerjaan muatan

Nahkoda wajib memperlihatkan buku harian kapal kepada. Syahbandar atau konsul sedikitnya 6 bulan terakhir. Dirjen perhubungan laut menentukan saat mana dan kepada siapa buku harian kapal diserahkan :

- a) Sekurang-kurangnya satu kali tiap bulan takwin jika dipenuhi ditempat pertama disinggahi
- b) Jika selama 2 bulan takwin berturut turut dengan alasan yang sah tidak punya kesempatan menyerahkan di tempat pertama



Syahbandar memeriksa buku harian kapal dan memberikan *eksibitrum* (pencatatan dengan nomor dan tanggal dokumen ) dan BHK selain menyelenggarakan buku harian kapal nahkoda juga wajib menyelenggarakan :

1. Buku harian mesin
2. Buku jaga
3. Buku harian radio
4. Jurnal pengukur waktu
5. Jurnal pedoman *Azimuth* (sudut putar dari arah barat hingga Timur)
6. Buku olah gerak

Kisah kapal berisi laporan mengenai peristiwa yang terjadi dalam perjalanan berdasarkan buku harian kapal :

- a. Kisah kapal biasa ( tidak wajib)

Setelah tiba di pelabuhan, nahkoda dapat membuat kisah kapal ( surat keterangan dibuat oleh Syahbandar ) apabila dalam perjalanan tidak mendapatkan kerusakan dan tidak terjadi peristiwa luar biasa, tidak ditentukan jangka waktunya

- b. Kisah kapal wajib bila:

1. Mendapat kerusakan pada kapal/muatan
2. Terjadi peristiwa luar biasa
3. Peristiwa yang mengakibatkan luka-luka atau kematian seorang pelayar

Setelah tiba di pelabuhan nahkoda wajib membuat kisah kapal sementara dalam waktu 3 kali dalam 24 disusul dengan yang lengkap dalam jangka waktu 30 hari (hari minggu dan hari besar tidak dihitung)

Apabila terjadi kapal tenggelam, dan buku harian kapal tidak terselamatkan maka kisah kapal dapat membantu sebagai bukti tersendiri pengganti dengan menyebutkan juga sebab-sebab buku harian kapal hilang

## **E. Keamanan Dan Keselamatan Kapal**

### **1.Keamanan Kapal**

Undang-undang pelayaran RI Nomor 17 tahun 2008 menyatakan nahkoda atau pemimpin kapal bertanggung jawab atas kecelakaan kapal kecuali dapat dibuktikan lain dan pada Undang-undang RI Nomor 17 tahun 2008 Pasal 116 ayat 1 menjelaskan keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim

Dalam Undang-undang pelayaran RI Nomor 17 tahun 2008 setiap orang yang ada diatas kapal yang mengetahui di kapalnya terjadi kecelakaan, dalam batas-batas kemampuannya wajib memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat yang berwenang terdekat atau pihak lain, untuk menjamin terlaksananya keamanan dan keselamatan jiwa di laut maka pemerintah dan *IMO ( international Maritim organitation)* membuat ketentuan minimal yang harus dipenuhi oleh kapal dan fasilitas pelabuhan antara lain dalam *SOLAS ( safety of life at sea) collision Reguation, SCTW ( standar of training certifitation and watchkeeping) Marpol ( marine polution ) ISM Code ( international safety mangement code )*

### **2. Keselamatan Kapal**

Dalam UUP Pasal 117 ayat (1) Nomor 17 Tahun 2008 menyebutkan keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan :

- a. Kelaiklautan kapal dan
- b. Kenavigasian

Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi :

- a. Keselamatan kapal
- b. Pencegahan pencemaran dari kapal
- c. Pengawakan kapal
- d. Garis muat kapal dan pemuatan
- e. Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang
- f. Status hukum kapal
- g. Menegemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal
- h. Menegemen keamanan kapal

Keamanan dan keselamatan terdiri dari :

1. Keselamatan kapal dan pencemaran lingkungan untuk menjamin keselamatan diatas kapal baik *international maritime organization (IMO)* ataupun pemerintah telah menerapkan ketentuan/peraturan untuk keselamatan di kapal antara lain
  - a. *Safety of Life At Sea (SOLAS)* Bab II.1 yang menyangkut struktur kapal, *subdivision and stability* konstruksi dan instalasi mesin dan listrik
  - b. Bab II.2 *Fire protection, fire detection dan fire ekstintion*
  - c. Bab III alat-alat keselamatan dan penempatannya

- d. Menejemen keselamatan dalam mengoprasikan kapal dari Bab ini lahir  
*ISM Code*
- e. *STCW 78* ammandemen 95
- f. *Convention on the international regulation for preventing collision at sea 1972*
- g. Undang-undang pelayaran RI Nomor 17 tahun 2008
- h. PP 51/ tahun 2002 tentang perkapalan
- i. Peraturan dari kelas ( biro klasifikasi ) sesuai ketentuan bahwa kapal dapat diijinkan berlayar apabila, kapal telah memenuhi syarat keselamatan (laik laut) baik kapalnya maupun sumber daya manusianya harus sesuai dengan *SCTW 78* amandemen 95
- j. Pemerintah selaku adminstration melakukan pengawasan terhadap keselamatan kapal-kapal di negara tersebut yang dilaksanakan oleh *port state control ffficer (PSOC)* dan *flag state control officer (FSCO)*
- k. *SOLAS* Bab IX mengenai *ISM –Code* yang mulai berlaku tanggal 1 juli 1999 untuk kapal penumpang termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi kapal *tanker, bulk/gas/chemical carrier* dengan *GT 500* dan untuk kapal lainnya mulai 1 juli 2002 tujuannya untuk menjamin keselamatan kapal dan pencemaran lingkungan
- l. Untuk menyatakan kapal laik laut maka diterbitkan sertifikat baik oleh pemerintah dan biro klasifikasi

## 2. Keselamatan Kerja

Untuk melindungi keselamatan, keamanan dan kesejahteraan awak kapal, selain diatur dalam *SOLAS*, juga diatur dalam ketentuan *ILO*, *SCTW 78*

amandemen, *ISM Code* dan peraturan di negara setempat antara lain ( undang-undang pelayaran departemen ketenagakerjaan, undang-undang tentang karantina/kesehatan )

### 3. Keselamatan Pelayaran

Kecelakaan di kapal dapat disebabkan oleh manusia ( *human error* ) masalah teknis dan akibat oleh alam atau kekuasaan Tuhan ( *act of God* ) agar terlaksananya keselamatan pelayaran baik saat berlayar dilaut, ataupun di pelabuhan maka pemerintah dan *IMO* mengeluarkan ketentuan antara lain

- a. *Convention on the international regulation for preventing at sea* ( peraturan internasional tentang pencegahan tubrukan di laut )
- b. *SCTW 78/amandemen 1995, KM 70/tahun 1998* standar minimum untuk pengawakan kapal niaga
- c. Menetapkan antara lain konstruksi keselamatan alat-alat penolong muatan , komunikasi, *ISM Code, international safety management* bagi kapal-kapal ukuran sama dengan 500 *GT* lebih
- d. *Marpol 73/78* ketentuan pencegahan/penanggulangan polusi di laut
- e. Undang-undang pelayaran RI Nomor 17 Tahun 2008, berikut PP 51/Tahun 2002 tentang perkapalan

Selain peraturan untuk keselamatan pelayaran pemerintah menyediakan fasilitas berikut:

- a) Sarana bantu navigasi (rambu-rambu, *mercu suar*)
- b) Stasiun pantai (berita-berita navigasi, *navtex*)
- c) *TTS (traffic separation scheme)*

- d) Fasilitas pelabuhan ( pandu, dermaga, tug boat, air, pemadam kebakaran dll )
- e) *Hidrografi* (menerbitkan peta-peta, BPI, NTM, daftar suar(*List of light, list of bouy*) nautikal almanak, daftar pasang surut, *tide table*, daftar arus, kepanduan bahari / *pilot book*, daftar ilmu pelayaran, buku-buku navigasi)
- f) Badan meteorologi (menyiapkan tentang informasi dan ramalan cuaca)
- g) Badan SAR nasional
- h) Pejabat pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing atau *port state control officer (PSCO)*, syahbandar, adminstrasi pelabuhan (ADPEL), *coast guard/* kesatuan penjagaan laut dan pantai ( KPLP )

#### 4. Keselamatan Barang Dan Penumpang

Keselamatan penumpang dan muatan diatur dalam pasal 79 dan 80 *SOLAS* (*carriage of cargo, carriage of dangerous goods, additional safety measures for buik carries, nuclear ship*) *KUHD MARPOL 73/78 special trade pasanger ship, SCTW 78/95 the hague rule*, UU karantina (bebas tikus, barang-barang yang terlarang untuk masuk/keluar pelabuhan)

Masalah perlindungan konsumen memang merupakan masalah lama dengan pendekatan baru. Harus diakui bahwa dalam hal ini, kita masih tertinggal dari negara –negara lain, mengenai perlindungan konsumen. Undang-undang Nomor.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen tidak hanya diharapkan dapat menjadi payung *integrasi* dari seluruh ketentuan perlindungan konsumen, tetapi lebih jauh lagi, undang-undang tersebut dapat menjadi payung *legislatif*

dan acuan bagi seluruh peraturan perundang-undangan lainnya yang secara parsial melindungi kepentingan konsumen terhadap bidang-bidang tertentu<sup>20</sup>, pelaku usaha diartikan sebagai setiap orang perseorangan atau badan usaha baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.<sup>21</sup>

Pasal 78 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang perkapalan<sup>22</sup>

- a. Ruang penumpang harus dipisahkan dengan sekat dengan kamar awak kapal, ruangan muatan dan ruang lainnya
- b. Ruang penumpang harus memenuhi persyaratan tingkat kebisingan sesuai dengan ketentuan yang berlaku
- c. Ruang penumpang harus dilengkapi dengan ventilasi dan penerangan yang cukup
- d. Ruang penumpang tidak boleh berhubungan langsung dengan ruangan mesin dan ruang ketel
- e. Ruang penumpang harus aman terhadap hujan, angin dan panas matahari
- f. Geladak terendah yang boleh digunakan sebagai geladak penumpang adalah geladak dimaksud harus mendapatkan ventilasi, penerangan dan tingkap sisi yang cukup
- g. Dikapal harus tersedia perlengkapan akomodasi penumpang yang cukup

---

<sup>20</sup> Hukum tentang perlindungan konsumen

<sup>21</sup> Hukum pidana khusus memahami delik delik di luar KUHP hal 314

<sup>22</sup> Peraturan pemerintah Nomor 51 Tahun Tahun 2002 Tentang Pelayaran

- h. Untuk setiap penumpang geladak sekurang-kurangnya 1,12 m persegi ditambah dengan 0,37 m kubik luas geladak untuk peranganin
- i. Untuk setiap penumpang kamar harus tersedia ruangan sekurang-kurangnya 3,10 meter kubik, ditambah dengan 0,37 meter persegi luas geladak untuk ruang peranganin
- j. Dikapal berdasarkan daerah pelayarannya, harus tersedia perbekalan yang cukup bagi penumpang
- k. Dikapal harus tersedia kamar kecil dan kamar mandi serta dapur untuk penumpang sesuai dengan persyaratan

Pasal 80 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang perkapalan

Pada kapal penumpang sesuai ukuran dan daerah pelayarannya harus tersedia seorang dokter dibantu oleh juru rawat, kamar perawatan dan perlengkapannya serta obat-obatan yang memenuhi syarat. PP Nomor 51 Tahun 2002 tentang perkapalan bagian ke tiga belas tentang; kapal-kapal yang mengalami kecelakaan

Pasal 88 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang perkapalan

1. Setiap terjadi kecelakaan kapal, nahkoda dan atau pemilik pada kesempatan pertama wajib melaporkannya pada syahbandar di pelabuhan terdekat atau kepada perwakilan RI terdekat apabila kecelakaan terjadi di luar negeri
2. Untuk setiap kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 wajib diadakan pemeriksaan oleh pejabat yang ditunjuk oleh menteri
3. Hasil pemeriksaan dibuat dalam berita acara pemeriksaan pendahuluan apabila perlu dapat dibuat dalam berita acara pemeriksaan tambahan



4. Hasil pemeriksaan kecelakaan kapal harus dievaluasi dan dinilai dengan tujuan
  - a. Meningkatkan penyelenggaraan keselamatan kapal
  - b. Menentukan apakah sertifikat kapal yang bersangkutan masih dapat di berlakukan.
  - c. Menentukan perlu tidaknya dilakukan pemeriksaan lanjutan
5. Berita acara pemeriksaan pendahuluan dan atau BAP pemeriksaan tambahahan, setelah dilengkapi dokumen dan data pendukung lainnya sehubungan dengan terjadinya kecelakaan kapal dikirim kepada menteri paling lambat 14 hari terhitung sejak tanggal pemeriksaan terakhir

Pasal 89 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang perkapalan

1. Terhadap hasil pemeriksaan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 88 dapat dilakukan pemeriksaan lanjutan oleh mahkamah pelayaran
2. Pemeriksaan lanjutan oleh mahkamah pelayaran sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 dilakukan untuk mengambil keputusan tentang sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan menjatuhkan sanksi administrasi terhadap awak kapal.

#### **E. Kerangka pikir**

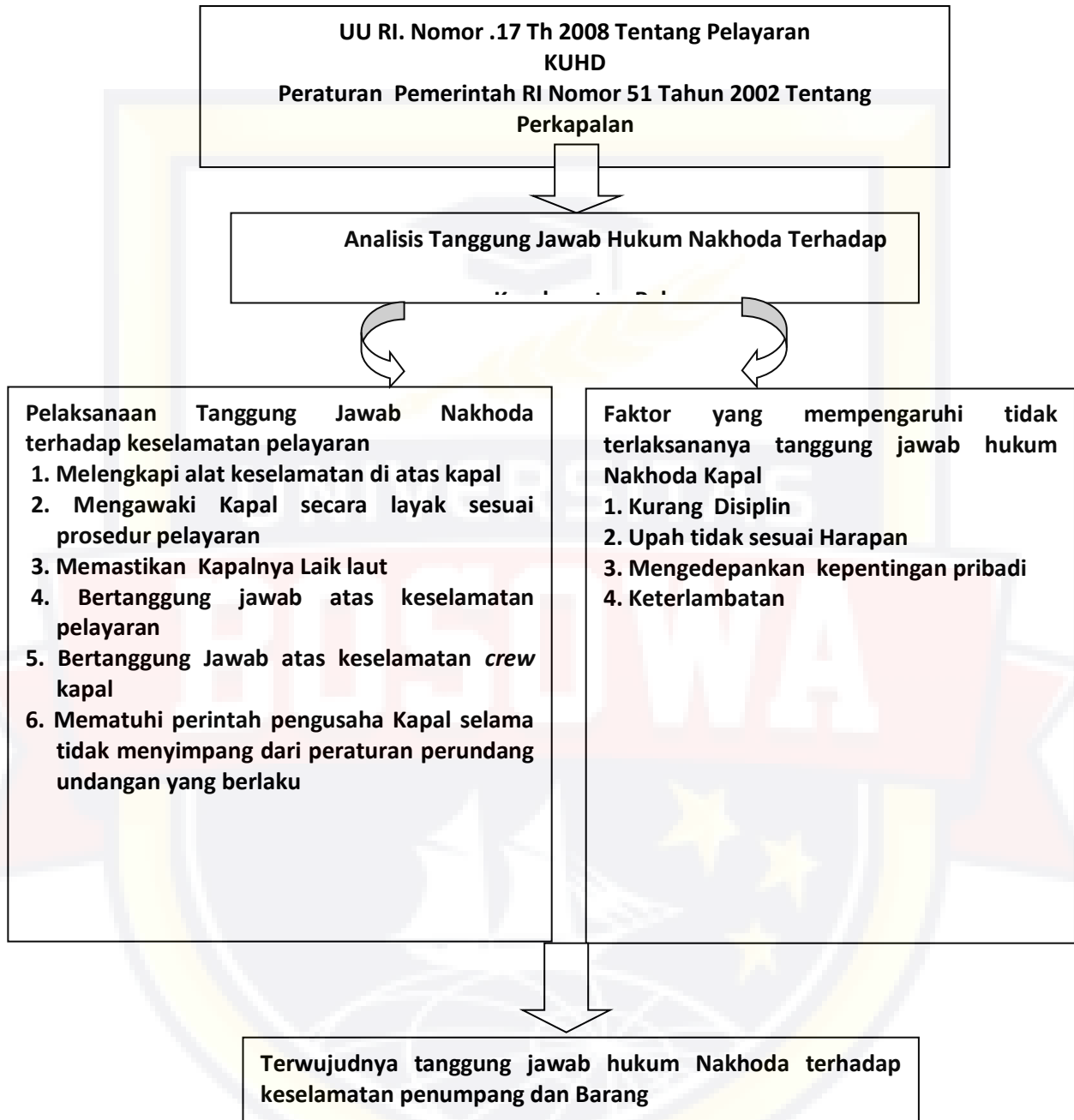
Peraturan perundang-undangan pada Pasal 393 KUHD nahkoda mempunyai kekuasaan untuk melaksanakan tata tertib terhadap awak Kapal, berbeda dengan ketentuan dengan ordonansi kapal 1935 Pasal 1 mengenai kedudukan nahkoda berlatar belakang pada pengaturan kekuasaan dan pengaturan keselamatan jiwa di laut, walaupun nahkoda berkedudukan sebagai buruh utama

Nahkoda Kapal mempunyai tanggung jawab penting dalam sebuah kapal, tugas seorang nahkoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju kepelabuhan lainnya dengan selamat, tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam Kapal

Tugas dan tanggung jawab nahkoda kapal yang diatur dalam peraturan dan perundang-undangan Indonesia, nahkoda sebagai pemegang kewajiban umum di atas kapal dalam Pasal 384 dan 385 KUHD serta Pasal 55 UU No 21 tahun 1992, nahkoda sebagai pemimpin kapal tercantum dalam Pasal 341 KUHD.

Adapun hubungan antara variabel dalam penelitian ini adalah sebagai variabel yang berpengaruh (independen variabel) yaitu bentuk tanggung jawab nahkoda terhadap keselamatan pelayaran (X1) dan faktor yang mempengaruhi tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda kapal (X2) sebagai variabel yang berpengaruh (dependent variabel) sehingga terwujud nahkoda yang bertanggung jawab hukum, dalam keselamatan pelayaran (Y), untuk lebih memperjelas hubungan antara variabel tersebut dapat digambarkan dalam bagan kerangka pikir sebagai berikut.

### Bagan Kerangka Pikir



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Lokasi Penelitian**

Dalam melaksanakan penelitian ini peneliti telah menentukan lokasi penelitian yakni di kantor kesyahbandaran Makassar, pemilihan lokasi tersebut telah di pertimbangkan secara objektif untuk mendapatkan data yang akurat dan lengkap sehingga diharapkan menghasilkan sebuah penelitian ilmiah yang berkualitas

#### **B. Jenis Data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini ada dua yaitu

1. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung saat penelitian seperti data dari hasil wawancara dengan nakhoda, petugas syahbandar serta pihak-pihak yang terkait dengan judul tesis ini
2. Data sekunder, yaitu data yang sudah ada dan tersedia baik yang diperoleh dari kantor kesyahbandaran utama Makassar maupun data dari referensi lain yang dinilai perlu dan berkaitan dengan penelitian ini

#### **C. Teknik Pengumpulan Data**

Adapun cara untuk mengumpulkan data yakni dengan teknik

1. Teknik wawancara ( *interview* ) yaitu melakukan tanya jawab secara langsung dan mendalam dengan responden /narasumber yang telah ditentukan
2. Teknik Kepustakaan yaitu suatu teknik penelaan normatif dari beberapa data-data dan dokumen yang telah ada, peraturan perundang-undangan terkait, serta penelaan beberapa literatur yang relevan dengan penelitian ini

#### **D. Teknik Analisis Data**

Data yang telah diperoleh dari hasil penelitian ini disusun dan dianalisis secara kualitatif, kemudian selanjutnya data tersebut diuraikan secara deskriptif guna memperoleh gambaran yang dapat di pahami secara jelas dan terarah untuk menjawab permasalahan yang penulis teliti.



## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Pelaksanaan Tanggung Jawab Hukum Nahkoda Kapal Atas Keselamatan Dalam Pelayaran Di Kesyahbandaran Utama Makassar

Peristiwa terjadinya kecelakaan kapal di laut dapat mengakibatkan kerugian baik secara materil maupun hilangnya nyawa orang. Atas peristiwa tersebut haruslah ada orang yang bertanggung jawab, terkecuali karena sesuatu yang bersifat faktor alam yang tidak dapat di cegah oleh manusia, misalnya terjadinya badai besar saat pelayaran. Peristiwa kecelakaan pelayaran secara umum disebabkan oleh faktor kesalahan manusia diantaranya Pemilik/Pengusaha Kapal; Syahbandar, nahkoda maupun pihak-pihak lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan kapal.

##### 1. Melengkapi alat keselamatan di atas 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 terlebih dahulu, adapun contoh –contoh peralatan keselamatan yang ada di kapal adalah sekoci penyelamat ( *life boat* ), pelampung penolong bentuk cincin ( *ring life buoys* ) jaket penolong ( *life jackets* ), rakit penolong tiup ( *inflatable liferaft* ), pelempar tali penolong ( *line throwing apparatus* ), media pelindung panas ( *thermal proctive aid* ), dan isyarat asap ( *phyrotechnis* ) alat keselamatan sangatlah penting bagi *crew* kapal dan penumpang yang

menggunakan jasa angkutan laut sebagai moda pengangkutan barang dan orang , diharuskan bagi *crew* kapal untuk dapat mengoprasikan dan merawat alat keselamatan yang ada di atas sehingga jika terjadi kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri dan orang lain dengan cepat dan tepat.

## 2. Mengawaki kapal secara layak sesuai prosedur pelayaran

Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal, secara umum tugas seorang nahkoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal, Nakhoda kapal bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapalnya dan mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku

## 3. Memastikan kapal laik laut

Kelaiklautan kapal 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 dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu

## 4. Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran

Selain harus memeriksa keselamatan dan keamanan sebelum berlayar, seorang nakhoda juga harus melakukan upaya dalam mencegah kapal mengalami bahaya.

## 5. Bertanggung jawab atas keselamatan *crew* kapal

Nakhoda bertanggung jawab terhadap awak kapal/ *crew* kapal, selama pelayaran, Nakhoda mewakili pengusaha/*owner* kapal membuat perjanjian kerja laut dengan anak buah kapal yang bekerja padanya, nakhoda menentukan peraturan-peraturan mengenai hubungan kerja antara perwira yang satu dengan yang lainnya atau antara awak kapal lainnya

6. Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Menurut Triono Kepala Bidang Keselamatan Berlayar kesyahbandaran utama Makassar tentang Pelaksanaan Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Kapal Atas Keselamatan Dalam Pelayaran Di Kesyahbandaran Utama Makassar <sup>23</sup>

1) Nakhoda adalah pimpinan tertinggi di atas kapal yang mempunyai tanggung jawab terhadap keselamatan kapal , awak kapal dan barang yang ikut di atas kapal, nakhoda bisa mengambil suatu tindakan apa saja yang bisa menyelamatkan kapal dari sebuah kecelakaan, oleh sebab itu nakhoda dituntut harus memiliki kompetensi dan keahlian yang diandalkan sehingga dapat dipertanggung jawabkan di hadapan hukum yang berlaku

2) Nakhoda akan lepas dari tanggung jawab hukum apabila terjadi suatu tindakan yang dilakukan demi menyelamatkan kapal dan awaknya dari suatu musibah kecelakaan,dan bila terjadi kecelakaan akibat cuaca buruk yang dapat dibuktikan dihadapan pengadilan mahkama pelayaran

---

<sup>23</sup> Triono, Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Kesyahbandaran Utama Makassar Tanggal 16 November 2020



Menurut Iskandar, kepala *cruwing* Perusahaan Pelayaran PT Logindo Samudra Makmur, tentang Pelaksanaan Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Kapal Atas Keselamatan Dalam Pelayaran <sup>24</sup>

- 1) Nakhoda adalah wakil perusahaan di atas kapal yang telah diberikan tanggung jawab dan wewenang penuh secara hukum untuk memastikan keselamatan kapal, *crew*, muatan serta semua fasilitas yang ada di sekitar area operasi / pelayarannya mulai bertolak dari suatu tempat sampai tiba di pelabuhan tujuan
- 2) Nakhoda harus memastikan bahwa kondisi kapal laik laut dan hal ini harus dibuktikan dengan sertifikat keselamatan ( lambung, *machinery*, sertifikat perlengkapan alat keselamatan ) yang telah di lakukan pemeriksaan atau pengujian oleh badan sertifikasi
- 3) Keselamatan pelayaran juga sangat tergantung pada persiapan nakhoda sebelum melakukan pelayaran dimana harus memastikan rute pelayaran yang akan di lewati, memastikan semua sarana prasarana alat keselamatan dan alat komunikasi berfungsi dengan baik, kondisi mesin dan semua mesin bantu berfungsi normal, perhitungan bahan bakar dan *logistik* cukup sampai tujuan , dan perhitungan kondisi cuaca serta *marine hazard* atau navigasi selama pelayaran.
- 4) Selama pelayaran, nakhoda harus memastikan sistim jaga terlaksana dengan baik dan selalu memastikan kapal berlayar di alur yang sudah ditentukan.

---

<sup>24</sup> Iskandar, Kepala *Cruwing* PT Logindo Samudra Makmur Wawancara Tanggal 10 november 2020

Terkait dengan tanggung jawab nakhoda sebagaimana tersebut di atas, maka berikut ini akan di kemukakan perihal pelaksanaan tanggung jawab nakhoda kapal sebagaimana dalam tabel berikut ini :

**Tabel 2 : Jawaban Informan Tentang Berapa Kali Menggunakan Moda Transportasi Laut**

<b>No</b>	<b>Kategori Jawaban</b>	<b>Frekuensi ((orang)</b>	<b>Presentase (%)</b>
<b>1</b>	<b>&gt;2</b>	<b>20</b>	<b>40</b>
<b>2</b>	<b>&gt;4</b>	<b>30</b>	<b>60</b>
	<b>Jumlah</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Sumber data : Kuesioner diolah Desember 2020*

Berdasarkan tabel di atas, maka dari jumlah 50 responden yang telah dibagikan kousener terkait dengan pertanyaan berapa kali menggunakan moda transportasi laut, maka terdapat 20 orang (40%) menjawab lebih dari 2 kali dan 30 orang ( 60%) menjawab lebih dari 4 kali , hal ini menunjukkan bahwa responden masih lebih banyak menggunakan moda transportasi laut

**Tabel 3 : Jawaban Informan Tentang Bagaimana Pelayanan Selama Dalam Pelayaran**

<b>NO</b>	<b>Kategori Jawaban</b>	<b>Frekuensi (orang)</b>	<b>Presentase ( %)</b>
<b>1</b>	<b>Memadai</b>	<b>20</b>	<b>40</b>

<b>2</b>	<b>Tidak Memadai</b>	<b>30</b>	<b>60</b>
		<b>50</b>	<b>100</b>
	<b>Jumlah</b>		

*Sumber Data : Kuesioner diolah Desember 2020*

Berdasarkan tabel di atas, maka dari sejumlah 50 responden yang telah diberikan koesioner, terkait pertanyaan tentang bagaimana pelayanan selama pelayaran, ada 20 orang ( 40% ) menjawab pelayanan memadai dan 30 orang ( 60 % ) menjawab pelayanan tidak memadai, hal ini menunjukkan bahwa kualitas pelayanan masih menjadi hal yang masih perlu ditingkatkatkan

**Tabel 4 :Jawaban Informan Tentang Fasilitas**

**Apakah Lengkap Atau Tidak Lengkap**

<b>N0</b>	<b>Kategori Jawaban</b>	<b>Frekuensi (orang)</b>	<b>Presentase (%)</b>
<b>1</b>	<b>Lengkap</b>	<b>35</b>	<b>70</b>
<b>2</b>	<b>Tidak Lengkap</b>	<b>15</b>	<b>30</b>
	<b>Jumlah</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Sumber Data : Koesioner diolah Desember 2020*

Berdasarkan tabel di atas, maka dari sejumlah 50 responden yang telah diberikan koesioner, terkait pertanyaan tentang fasilitas, ada 35 orang (

70% ) menjawab lengkap dan 15 orang (30%) menjawab tidak lengkap, hal ini menunjukkan bahwa fasilitas di kapal lengkap

**Tabel 5: Jawaban Informan Tentang Ketersediaan Alat Keselamatan Pelayaran**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi (orang)	Presentase (%)
1	Tersedia	50	100
2	Tidak tersedia	0	0
	Jumlah	50	100

*Sumber Data : Koesioner diolah Desember 2020*

Berdasarkan tabel di atas, maka dari sejumlah 50 responden yang telah diberikan koesioner, terkait pertanyaan tentang ketersediaan alat keselamatan selama dalam pelayaran , ada 50 orang ( 100% ) menjawab tersedia alat keselamatan selama pelayaran, dan 0 orang (0 %) menjawab tidak tersedia alat keselamatan dalam pelayaran, hal ini menunjukkan bahwa alat keselamatan dalam pelayaran tersedia

**Tabel 6 : Jawaban Informan Tentang Apakah ada Penjelasan tentang Tempat dan Cara Penggunaan Alat Keselamatan Sebelum Pelayaran**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi ( orang )	Presentase (%)
1	Ada Penjelasan	0	0
2	Tidak ada Penjelasan	50	100
	<b>Jumlah</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

Sumber Data : Koesioner Diolah Desember 2020

Berdasarkan tabel di atas, maka dari sejumlah 50 responden yang telah diberikan koesioner terkait pertanyaan tentang tempat dan cara penggunaan keselamatan , ada 0 orang ( 0%) menjawab ada penjelasan sebelum pelayaran , dan 50 orang (100%) menjawab tidak ada penjelasan sebelum pelayaran, hal ini menunjukkan bahwa tidak ada penjelasan dari pihak yang berwenang tentang upaya dalam keselamatan pelayaran.

Sebelum kapal berlayar maka nahkoda memberikan *clearing declaration* kepada syahbandar, selanjutnya syahbandar harus meneliti apakah dokumen lengkap dan masih berlaku, apakah Nakhoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan, apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat. Dari uraian di atas, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar. Secara teori, Syahbandar memiliki landasan hukum internasional dan nasional untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum agar tidak terjadi kecelakaan pelayaran. Dalam pemberian surat

persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat persetujuan ahbandar harus meneliti apakah dokumen lengkap dan masih berlaku, apakah Nakhoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan, apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat. Dari uraian di atas, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar. Secara teori, Syahbandar memiliki landasan hukum internasional dan nasional untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum agar tidak terjadi kecelakaan pelayaran.

Dalam pemberian surat persetujuan berlayar melibatkan sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat persetujuan berlayar tidak diberikan, sampai nakhoda atau perusahaan pelayaran melengkapi kekurangan.

## **B. Faktor yang mempengaruhi tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda kapal**

Penyebab tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda kapal sangat bervariasi, penyebab ini muncul karena lemahnya pengawasan terhadap

standar keselamatan pelayaran, oprasional dari penggunaan kapal masuk dalam faktor internal, artinya bahwa kecelakaan diakibatkan oleh faktor-faktor internal dalam kapal itu sendiri, yang berpengaruh pada keselamatan dan keamanan kapal pada saat berlayar. , Dari beberapa kasus kecelakaan kapal di indonesia penyebab terbesar adalah kelebihan beban atau muatan hal ini diakibatkan dari kurangnya pengawasan pihak yang berwenang, selain faktor tersebut banyak juga kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia ( *human error* ) ataupun disebabkan faktor alam oleh sebab itu diperlukan awak kapal yang propesional dalam menjalankan kapal-kapal di wilayah perairan indonesia.

Beberapa hasil wawancara dari Nakhoda kapal dalam Negeri dan Luar negeri diantaranya

- a. Amin.M.Dewa.,Nakhoda kapal Tanker, mengatakan bahwa salah satu faktor tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nakhoda disebabkan kurangnya pengawasan dan pelaksanaan sanksi oleh pihak yang berwenang terhadap pelanggaran yang terjadi dalam pelayaran serta pemantauan dari pihak perusahaan pelayaran yang masih kurang .<sup>25</sup>
- b. Gusrah, nakhoda kapal *Tanker*, mengatakan penyebab tidak terlaksananya tanggung jawab hukum Nakhoda adalah kurang kompetensi dan *skill* dari Nakhoda itu sendiri serta mental dan disiplin yang kurang dalam menjalankan tugas sebagai Nakhoda.<sup>26</sup>
- c. Tasbih Rachman Nakhoda kapal *suplay* yang beroperasi diluar perairan Indonesia mengatakan salah satu penyebab tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nakhoda dalam keselamatan pelayaran adalah disebabkan

---

<sup>25</sup> Capten Amin.M,Dewa, Nakhoda Kapal Tanker wawancara tanggal 30 November 2020

<sup>26</sup> Capten Gusrah , Nakhoda Kapal Tanker wawancara tanggal 1 Desember 2020

karna beberapa oknum nahkoda yang tidak menguasai atau tidak memahami aturan-aturan yang berlaku dalam undang-undang pelayaran, faktor lainnya adalah kelalaian dan tidak disiplinnya Nahkoda dalam menjalankan tugas.<sup>27</sup>

- d. Alwi Sibali Nahkoda kapal *suplay* menyampaikan bahwa yang menjadi faktor tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda adalah kurangnya pemahaman terhadap undang-undang pelayaran serta kelalaian dalam pelaksanaan tugas, disamping itu pengawasan pihak yang berwenang yang masih lemah mengenai kompetensi seorang nahkoda.<sup>28</sup>
- e. Abdul Rahman, nahkoda kapal *passenger* berpendapat faktor tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda karena adanya faktor *emergency* disebabkan karena faktor eksternal seperti kondisi cuaca yang buruk yang menyebabkan Nahkoda tidak bisa berkonsentrasi dalam pengambilan keputusan, faktor lainnya karna *crew* kapal yang tidak solid dan kurangnya *skill* atau kemampuan dalam melaksanakan tugasnya, terkadang juga disebabkan karna mutasi dari pihak perusahaan pelayaran yang mengharuskan Nahkoda berpindah ke kapal jenis dan *type* yang belum di kuasai oleh Nahkoda tersebut.<sup>29</sup>
- f. Rudy nahkoda kapal kontainer, mengatakan faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda adalah disebabkan

---

<sup>27</sup> Capten Tasbih Rahman, Nahkoda Tanker Kapal Suplay wawancara tanggal 7 Desember 2020

<sup>28</sup> Capten Alwi Sibali, Nahkoda Kapal Suplay wawancara tanggal 14 Desember 2020

<sup>29</sup> Capten Irwan Djasdi, Nahkoda Kapal Passenger wawancara Tanggal 17 Desember



adanya dualisme kepemimpinan di atas kapal dimana pihak pelayaran terkadang lebih mempercayai perwira lain selain nahkoda.<sup>30</sup>

Sebelum kapal berlayar maka nahkoda memberikan *clearing declaration* kepada syahbandar, selanjutnya syahbandar harus meneliti apakah dokumen lengkap dan masih berlaku, apakah Nakhoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan, apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat. Dari uraian di atas, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar. Secara teori, Syahbandar memiliki landasan hukum internasional dan nasional untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum agar tidak terjadi kecelakaan pelayaran. Dalam pemberian surat persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat persetujuan berlayar tidak diberikan, sampai nahkoda atau perusahaan pelayaran melengkapi kekurangandi atas maka dari sejumlah 50 responden yang telah diberikan koesioner, terkait pertanyaan tentang tempat dan cara penggunaan alat

Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran Syahbandar karena persoalan terbesar terjadinya kecelakaan pelayaran diawali dari diabaikannya prosedur atau dengan kata lain Syahbandar tidak melaksanakan tugas

---

<sup>30</sup> Capten Rudy , Nakhoda Kapal Kontainer, Wawancara Tanggal 21 Desember 2020

sebagaimana mestinya. Keberadaan Syahbandar merupakan manifestasi dari bentuk kehadiran Pemerintah dalam lalu lintas laut sehingga selain hubungan hukum privat maka hubungan hukum publik pun nyata ada dalam sistem transportasi laut, sehingga seluruh aktifitas pelayaran diatur oleh pemerintah sebagaimana diatur pada undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Dalam Undang tersebut telah diatur secara tegas tugas dan tanggung jawab dari Syahbandar. Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan 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 dipelabuhan;
- 2) Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran.
- 3) Mengawasi kegiatan alih muat diperairan 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 rekalmasi
- 9) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka Syahbandar memiliki fungsi, yaitu:

- 1) Melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan perairan;
- 2) Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan; dan
- 3) Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di-bidang keselamatan dan keamanan serta kesyahbandaran.

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka Syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut:

- 1) Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan
- 2) Memeriksa dan menyimpan surat,dokumen, dan warta kapal
- 3) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal
- 4) Menerbitkan surat persetujuan berlayar
- 5) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal; dan
- 6) Melaksanakan *sijil* awak kapal.

Peran syahbandar dalam bidang pengawasan adalah sangat penting hal ini dapat dilihat dalam undang-undang pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari syahbandar dalam pengawasannya yaitu:

- 1) Material kapal
- 2) Konstruksi kapal
- 3) Bangunan kapal
- 4) Permesinan dan perlistrikan kapal

- 5) Stabilitas kapal
- 6) Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong;  
dan
- 7) Radio, alat navigasi dan elektornika kapal.

Sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal diantaranya , sertifikat kesempurnaan, sertifikat garis muat, sertifikat radio kapal dan sertifikat *MARPOL*. Sebagaimana telah dijelaskan pada bagian sebelumnya ternyata telah terjadi penyimpangan dalam pemberian sertifikat, berlayar adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa.

Salah satu peran penting syahbandar dapat kita lihat dari kewenangannya dalam memeriksa, menyimpan, serta menerbitkan dokumen dokumen yang diperlukan angkutan laut (kapal) agar dapat melakukan pelayaran serta kegiatan bongkar muat barang muatan. Dokumen atau surat-surat yang dimaksud di atas adalah berupa sertifikat kelaiklautan kapal, surat persetujuan berlayar, surat persetujuan berlabuh, surat keterangan barang muatan, sertifikat pendaftaran kapal, sertifikat garis muat internasional, sertifikat perlengkapan keselamatan, sertifikat radio dan telegraf keselamatan, kwitansi penerimaan *bea mercusuar* Indonesia pada pelayaran yang terakhir, dan izin masuk-keluar dari pelabuhan yang terakhir disinggahi. Salah satu dokumen penting yang juga merupakan dokumen penentu agar sebuah kapal (angkutan laut) dapat melakukan pelayaran adalah Surat Persetujuan Berlayar, sebagaimana tercantum dalam Pasal 219 Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, yang berbunyi ” Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat

Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar “dan surat persetujuan berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, sebagaimana yang telah penulis sampaikan diatas, dengan sudah tidak berlakunya surat persetujuan berlayar maka seharusnya kapal tidak bertolak dari pelabuhan. Penerbitan surat persetujuan berlayar diberikan kepada kapal setelah perusahaan pelayaran melakukan serangkaian mekanisme pengurusan yang meliputi pengajuan permohonan penerbitan surat persetujuan berlayar secara tertulis kepada syahbandar dengan melampirkan:

- 1) Surat pernyataan kesiapan kapal (*Master Sailing Declaration*);
- 2) Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya.

Pemenuhan kewajiban kapal yang dimaksud diatas berupa, bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, bukti pembayaran jasa kenavigasian, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan bea dan cukai, persetujuan imigrasi, persetujuan karantina kesehatan, dan persetujuan karantina hewan dan tumbuhan. Pejabat kesyahbandaran setelah menerima permohonan dari perusahaan pelayaran atau agen yang mewakili melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal dan melakukan verifikasi/pemeriksaan fisik kapal yang dinyatakan dengan layak untuk berlayar. Sebelum pemberian surat persetujuan berlayar seorang syahbandar harus memastikan bahwa kapal yang akan melakukan pelayaran harus memenuhi beberapa unsur penting demi terlaksananya fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran. Setelah itu, barulah surat persetujuan berlayar diberikan terhadap kapal.

Setiap kapal yang berlayar selalu diawasi oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang (tergantung dari besar kecilnya kapal), yang didalam undang-undang pelayaran

tim tersebut dinamakan awak kapal. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku *sijil*, yang termasuk awak kapal yaitu nakhoda kapal, anak buah kapal (ABK), perwira dan kelasi. nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda pada dasarnya merupakan orang yang paling bertanggung jawab terhadap semua hal yang terjadi di kapal. Dia dituntut untuk mengetahui dan memahami semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, baik yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Disamping itu Nakhoda harus paham benar mengenai jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal.

Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Ia tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi seantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam. tugas dan tanggung jawab nakhoda kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Bahkan menurut hukum Internasional,

nakhoda dapat bertindak untuk dan atas nama negara bendera kapal yang berwenang untuk memutuskan segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan navigasi maupun keamanan pelayaran antara lain meminta izin kepada negara pantai dalam kaitannya menggunakan hak lintas damai, memasuki selat-selat sempit yang sesuai dengan karakteristik kapalnya.

Nakhoda kapal mempunyai peranan penting dalam kapal, karena yang mengemudikan kapal tersebut selamat sampai tempat tujuan. Nakhoda kapal memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat.

Adapun tugas dari seorang nakhoda antara lain sebagai pemegang Kewibawaan Umum, artinya semua orang yang berada di atas kapal, siapapun dia tanpa kecuali wajib patuh kepada perintah-perintah yang di berikan oleh seorang Nakhoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban di atas kapal. Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang Nakhoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Jika terdapat penentangan terhadap perintah dari Nakhoda, hal ini merupakan pelanggaran hukum, dan ini sesuai dengan pasal 459 dan 460 KUH. Pidana.

Tugas lain seorang nakhoda dapat pula menjadi penegak hukum di atas kapal dan hal-hal lain yang berkaitan dengan kepentingan para penumpang kapal selaku warga negara (sesuai bendera kapal). Sebagai contoh apabila dalam sebuah kapal terjadi peristiwa kelahiran atau kematian maka seorang nakhoda kapal berwenang untuk bertindak selaku Pegawai Catatan Sipil. Oleh karenanya nakhoda berwenang

untuk membuat berita acara kelahiran maupun kematian dan mencatatnya dalam buku harian kapal untuk selanjutnya menyerahkan Berita Acara tersebut kepada kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi. apabila hal tersebut terjadi di luar perairan negara bendera kapal, maka berita acara kelahiran maupun kematian tersebut diserahkan kepada kantor kedutaan besar negara bendera yang berada di negara yang disinggahi. Hal tersebut menunjukkan betapa banyak dan berat tugas seorang nakhoda di atas kapal.

Dipidananya seseorang tidaklah cukup orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Untuk itu pemidanaan masih perlu adanya syarat, yaitu bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (*subjective guilt*). hal ini tergantung pada “apakah dalam melakukan perbuatan ini orang tersebut mempunyai kesalahan. Nakhoda yang dipidana jika tidak ada kesalahan (*geen straf zonder schuld:actus non facit reum nisi mens sir rea*)”, apakah perbuatan tersebut dilakukan secara sengaja atau kelalaian. Tentunya kalau ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa perbuatan pidana yang mungkin dapat dilakukan oleh nakhoda kapal diantaranya adalah :

- 1) mengemudikan kapal dan menyebabkan tubrukan dengan kapal laut lainnya
- 2) memberikan perintah kepada awak kapal untuk melakukan kejahatan
- 3) mengambil keputusan dalam kapal dengan putus asa sehingga kapal laut diabaikan
- 4) mengemudikan kapal laut, sedangkan sertifikat khusus untuk mengemudikan kapal tidak punya
- 5) mengabaikan aturan sarana bantu navigasi



- 6) memaksakan kapal dijalankan ketika berlabuh tanpa persetujuan Syahbandar;  
dan
- 7) Nakhoda mengabaikan dan meninggalkan kapal laut tanpa seijin pemilik kapal laut.

Tanggung jawab perusahaan pelayaran dalam hubungan kerja di bidang transportasi laut, kita mengenal adanya 3 kelompok orang, yaitu pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, nakhoda dan anak buah kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun klasi. Tiap-tiap orang yang terlibat bekerja dalam kapal harus bekerja sama dengan baik agar tujuan dari pelayaran itu terpenuhi. Ketiga pihak yang terlibat tersebut, umumnya terikat oleh suatu perjanjian tertentu, dan harus memiliki izin tertentu untuk dapat bekerja sama dalam sebuah usaha pelayaran. Ini tentu saja dimaksudkan agar tiap-tiap pihak dapat bekerja dengan penuh tanggung jawab, sesuai dengan apa yang telah tertuang dalam surat izin ataupun perjanjian tersebut. Sehingga apabila terjadi suatu masalah dalam pelayaran yang disebabkan oleh *human error*, maka akan dengan langsung dapat diketahui dan diantisipasi, sehingga tidak menyebabkan terjadinya masalah yang lebih besar. Bagaimanapun kecakapan seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, resiko akan terjadinya kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada. Sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ketat atas sebuah kapal dalam pelayaran. Pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* yaitu merupakan aturan standar internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/ pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen

operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang / *cargo* dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka *IMO* mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan *ISM Code* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

Pada dasarnya *ISM Code* mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan (*safety*) baik Perusahaan Pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya. Untuk Perusahaan Pelayaran, harus ditunjuk seorang setingkat Manajer yang disebut *DPA (Designated Person Ashore)* (Orang yang ditunjuk di darat). Ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran tersebut. Manajer penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada Pimpinan tertinggi (Direktur Utama/Pemilik Kapal) dari Perusahaan Pelayaran tersebut.

Peran Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam penanggulangan keselamatan pelayaran. Berdasarkan visi komite nasional keselamatan transportasi adalah meningkatnya keselamatan transportasi dengan berkurangnya kecelakaan oleh penyebab serupa, sedangkan misi yang diemban adalah:

- 1) Melaksanakan kegiatan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi
- 2) Melaksanakan penyusunan rekomendasi sebagai bahan masukan bagi perumusan kebijakan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan

- 3) Melaksanakan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan visi KNKT

Dalam ketentuan Pasal 256 tentang Investigasi Kecelakaan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran kapal dinyatakan bahwa:

- 1) Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh komite nasional keselamatan transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama;
- 2) Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal; dan
- 3) Investigasi yang dilakukan oleh komite nasional keselamatan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Komite nasional keselamatan transportasi, bertanggung jawab untuk melakukan investigasi atas kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara kemudian memberikan usulan-usulan perbaikan agar kecelakaan yang sama tidak lagi terjadi pada masa depan. KNKT melakukan investigasi kecelakaan didasarkan pada aspek legalitas berupa Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999, yang didalamnya mengatur tugas pokok dan fungsinya :

- 1) Melakukan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi;
- 2) Memberikan rekomendasi bagi penyusunan perumusan kebijaksanaan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;

- 3) Melakukan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, KNKT mempunyai wewenang antara lain: memasuki tempat kejadian kecelakaan, mengumpulkan barang bukti, mengamankan *on board recording (OBR)*, memanggil dan meminta keterangan saksi, menentukan penyebab kecelakaan transportasi dan membuat rekomendasi keselamatan transportasi agar kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terjadi lagi. Wewenang dalam melakukan investigasi oleh KNKT kecelakaan transportasi secara *eksplisit* sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Sebelum adanya Undang-undang Pelayaran Nomor 21 tahun 1992 yang sekarang telah diganti dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Secara *juridis* perbuatan-perbuatan yang termasuk kedalam tindak pidana dibidang pelayaran diatur secara *eksklusif* didalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yakni dalam buku kedua, Bab XXIX tentang kejahatan pelayaran, Pasal 438 sampai dengan Pasal 479, meliputi pembajakan, keterangan palsu isi surat izin berlayar, pelanggaran perjanjian, dan penyerangan nakhoda. Namun sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pengaturan mengenai tindak pidana di bidang Pelayaran delik pidana bertambah dan pelakunya bukan hanya manusia tetapi juga dapat dilakukan oleh korporasi. Hal ini Sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 333 undang-undang pelayaran, bahwa “Tindak pidana di bidang pelayaran dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang-orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama

korporasi atau untuk kepentingan korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut baik sendiri maupun bersama-sama". Dimana penyidikan, penuntutan, pemidanaan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran yang dilakukan oleh korporasi dapat dilakukan terhadap korporasi maupun pengurusnya. Selain itu penjatuhan pidana denda juga dapat diperberat sampai 3 kali penjatuhan denda yang diatur dalam undang-undang pelayaran. Meskipun terdapat perluasan subjek dalam undang-undang pelayaran, akan tetapi undang-undang pelayaran tidak mengatur mengenai tindak pidana pembajakan sebagaimana yang diatur didalam KUHP.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

1. Secara hukum, tanggung jawab hukum di atas kapal dipegang oleh nakhoda kapal atas keselamatan dalam pelayaran. Dalam pelaksanaan tanggung jawab belum sepenuhnya dilaksanakan dengan memadai
2. Faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab Hukum Nakhoda Kapal sebagai berikut :

Pertama Faktor internal yaitu kurangnya *skill* dari nakhoda itu sendiri,serta mental dan disiplin yang kurang dalam menjalankan tugas selama pelayaran serta kurangnya pemahaman terhadap undang-undang pelayaran dan pengawasan dari pihak yang berwenang masih kurang terlaksana dengan baik.

Kedua faktor eksternal yaitu kondisi alam seperti cuaca yang buruk yang menyebabkan nakhoda tidak bisa berkonsentrasi dalam pengambilan keputusan.

#### B. Saran

1. Dalam menyelesaikan masalah kelalaian oleh nakhoda atau awak kapal maka diperlukan adanya sinergitas kinerja yang komprehensif diantara sesama *stake holder* yang berkompeten terhadap keamanan dan keselamatan kapal, baik pemilik/ pengusaha kapal, Nakhoda Kapal maupun pejabat syahbandar, serta aparat penegak hukum lainnya. Sehingga kedepan aspek keselamatan

pelayaran akan menjadi perhatian utama baik sebelum maupun selama pelayaran.

2. Dalam rangka mewujudkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta meminimalisir kecelekaan di laut maka penegakan hukum harus dilaksanakan secara proporsional dan profesional serta menjunjung nilai-nilai keadilan. Namun demikian yang lebih penting lagi adalah tindakan pencegahan agar kecelakaan di laut tidak terjadi, termasuk informasi tentang tempat dan cara penggunaan alat-alat keselamatan selama dalam pelayaran.
3. Temuan penelitian ini dapat memperkuat temuan penelitian selanjutnya bahwa tanggung jawab nakhoda tidak mutlak ditanggung oleh nakhoda, tetapi jika terjadi kesalahan prosedural maka tanggung jawab dibebankan pada syahbandar, pemilik kapal, atau lembaga pengawas pelayaran.

## D A F T A R P U S T A K A

### SUMBER BUKU

Abdullah M K , Terbaru *Kamus Besar Bahasa Indonesia* Sandro Jaya. Jakarta

\_\_\_\_\_ *Guedelines for the implamentasion of Marpol annex v* Edisi 2012

Hamzah, Andi 1986. *Kamus Hukum* Ghalia Indonesia Jakarta. Cetakan- 1

\_\_\_\_\_ *Internasional safety magement code 2018 edtion Internasional Maritim  
Organisation ( IMO)*

Kartini, 2013. *Hukum Maritim*. Deepublish Publisher Yogyakarta. Edisi pertama  
Cetakan – 2

Munir Fuady, 2010 *perbuatan melawan hukum pendekatan kontemporer*, Citra  
Aditya Bakti ,Bandung

Renggong Ruslan, 2019 *huum pidana khusus memahami delik delik di luar KUHP*,  
Prenamedia group edisi revisi cetakan ke 3

\_\_\_\_\_ 2014 *Maritim Pelayaran IMO SOLAS, Consolidated edition*



Widjaja Gunawan Dan Yani Ahmad 2001, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*. Jakarta PT SUN Cetakan ke-2

Sumber Direktorat ,Lalu Lintas Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Standar Of Training Cerfititation And Watc Keeping

\_\_\_\_\_ 2014 *Maritim Pelayaran IMO SOLAS, Consolidated edition 2014*

Sukarmi. 2005, *Tanggung jawab pelaku usaha atas kerugian konsumen yang disebabkan oleh perjanjian baku*. Disertasi Doktor Unpad Bandung

Titik Triwulan dan Shinta Febrian.2010 *Perlindungan Hukum bagi pasien Prestasi*  
Pustaka Jakarta

Tjakra Negara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang Rineka*  
cipta. Jakarta

### **UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN PEMERINTAH**

\_\_\_\_\_ 2008 *Undang-Undang Pelayaran RI No 17 Th 2008* . Sinar Grafika  
Jakarta. Cetakan pertama

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia 51/Tahun 2002 Tentang Perkapalan

\_\_\_\_\_ 2013. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang* Grahamedia Press  
Jakarta. Cetakan- 1

Moeljatno, 2001. *Kitab Undang- Undang Hukum Dagang* Nova Noval Dwinuari Antony 2018 .Detik News  
*kecelakaan pelayaran terjadi dalam waktu dekat apa yang salah.*

l Dwinuari Antony 2018 .Detik News *kecelakaan pelayaran terjadi dalam waktu  
dekat apa yang salah.*

*Undang Hukum Pidana* Bumi Aksara Jakarta.Cetakan - 21

#### **SUMBER DARI INTERNET**

<https://id.wikipedia.org/wiki/daftar-kecelakaan> diakses pada tanggal 5 Desember  
2020

<http://id.wikipedia.org/wiki/daftar-kecelakaan> kecelakaan dan insiden kapal di Indonesia  
,diakses tanggal 5 Desember 2020

Harnoli Rahman,et.al 2017. *Penentuan faktor dominan penyebab kecelakaan kapal  
di Kesyahbandaran utama Tanjung priok-Albacore volume 1 No 3 277-  
284*

Noval Dwinuari Antony 2018 .Detik News *kecelakaan pelayaran terjadi dalam  
waktu dekat apa yang salah.*

