

Analisis Hukum Tanggung Jawab Nahkoda Terhadap Keselamatan Pelayaran

¹Baktiar, ²Faharudin, ³Saddam Husein

¹²³Universitas Dayanu Ikhsanuddin Baubau, Indonesia

baktibaktides@gmail.com, faharfaiz@gmail.com

ABSTRACT

This study aims to determine the captain's responsibility for shipping safety. The method used in this study is Qualitative Descriptive where researchers obtain data from various sources through Library Research and Field Research. In the field, researchers collect data using interview and observation methods. The results of the study are that the captain's responsibility for shipping safety is the responsibility of the captain and a ship's captain can also be held responsible for negligence. Factors that cause the captain's legal responsibility not to be carried out are caused by internal factors including lack of competence and skills as well as mental and discipline that are lacking in carrying out their duties and lack of understanding of shipping laws and regulations. The conclusion of this study is that, in general, a ship's captain's duty is to be responsible for safely navigating a ship, whether from one port to another. The captain's presence on a ship plays a significant role in ensuring safe sailing to the destination port. The captain's responsibilities are regulated in Article 342 paragraph (2) of the Commercial Code, which is a counterbalance to his position as ship's leader, as stated in Article 341 paragraph (1) of the Commercial Code. Furthermore, this administrative responsibility arises after a ruling from the Maritime Court declaring a captain guilty or innocent. The Maritime Court does not have the authority to decide civil or criminal cases, even if they arise in connection with ship accidents, as these are aspects of general justice.

Keywords: Responsibility, Captain, Maritime Safety

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk Untuk mengetahui tanggung jawab nahkoda terhadap keselamatan pelayaran. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kualitatif Deskriptif dimana peneliti mendapatkan data dari berbagai sumber melalui Penelitian Kepustakaan (*LibraryResearch*) dan Penelitian Lapangan (*Field Research*). Di lapangan peneliti mengumpulkan data dengan metode wawancara dan observasi. Hasil penelitian yaitu tanggung jawab nahkoda dalam keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab Nahkoda dan seorang Nahkoda kapal juga dapat di mintai tanggung jawab akibat kelalaian, Faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab Hukum Nahkoda 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. Kesimpulan dari penelitian ini yaitu 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 dan keberadaan nahkoda terhadap sebuah kapal sangat berperan menjaga keselamatan berlayar menuju pelabuhan tujuan Pertanggungjawaban nahkoda diatur sebagaimana dalam pasal 342 ayat (2) KUHD yang merupakan imbalan atas kedudukannya sebagai pemimpin kapal yang tertuang di dalam Pasal 341 ayat (1) KUHD. Adapun juga, Pertanggung jawaban Administrasi ini merupakan pertanggung jawab yang muncul setelah adanya Putusan dari Mahkamah Pelayaran yang menyatakan bahwa seorang Nahkoda bersalah atau tidak. Mahkamah pelayaran tidak memiliki otoritas untuk memutus perkara dalam aspek keperdataan maupun pidana sekalipun timbul kaitannya

dengan kecelakaan kapal, karena hal tersebut merupakan aspek peradilan umum.

Kata Kunci: Tanggung Jawab, Nahkoda, Keselamatan Pelayaran

Pendahuluan

Negara Republik Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di garis khatulistiwa dan berada di antara benua Asia dan Australia serta antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia dimana tidak setiap pulau dapat dijangkau melalui daratan atau transportasi udara. Satu-satunya sarana transportasi yang dapat digunakan untuk menjangkau pulau tersebut yaitu menggunakan transportasi laut. Transportasi laut memiliki peran strategis bagi Indonesia yang telah diakui dunia sebagai negara kepulauan.

Kemajuan bidang transportasi laut terutama yang digerakan secara mekanik akan menunjang pembangunan diberbagai sektor, misalnya sektor perhubungan, pengangkutan, memperlancar arus manusia barang, jasa, informasi ke seluruh penjuru tanah air, dan sektor pariwisata. Transportasi laut memungkinkan para wisatawan menjangkau berbagai objek wisata yang berarti pemasukan devisa bagi negara. Di sektor perdagangan, pengangkutan mempercepat penyebaran perdagangan barang kebutuhan sehari-hari dan kebutuhan pembangunan sampai ke seluruh pelosok tanah air. Di sektor pendidikan, pengangkutan menunjang sarana pendidikan dan tenaga kependidikan ke seluruh daerah dan mobilitas penyelenggaraan pendidikan dan demikian juga sektor-sektor lainnya.(Abdul Kadir Muhammad, 2008). Sama halnya dengan transportasi lainnya, transportasi laut memiliki risiko yang harus dikelola dengan baik. Kemampuan pengelolaan pelayaran sangat penting dimiliki demi meminimalisir risiko yang mungkin ditimbulkan. Kecelakaan yang timbul akibat kelalaian sangat berpotensi menimbulkan kerugian materiil maupun non-materil. Maka diperlukan komunikasi yang baik antara pihak terkait dalam mengatur keselamatan pelayaran.

Keselamatan dalam pelayaran bagi para pemakai jasa angkutan telah menjadi prinsip umum dan menjadi tanggung jawab semua pihak. Akan lebih baik jika penegakan faktor keselamatan tersebut tidak hanya sekedar kewajiban, tetapi sudah dijadikan kebutuhan bagi semua pihak, dimana setiap orang yang mengirim barang atau penumpang kapal menghendaki terjaminnya keselamatan jiwa dan barang sejak saat pemberangkatannya sampai di tempat tujuan (Diap Rianto Efendi dan Meita Lefi Kurnia Fakultas, 2019)

Sebagai negara kepulauan dengan wilayah perairan yang sangat luas, Indonesia memiliki undang-undang yang mengatur tentang transportasi laut yaitu Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang telah diganti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang tersebut digunakan untuk mengontrol dan mengawasi semua jenis kegiatan di perairan Indonesia. Kegiatan pelayaran pada umumnya adalah mengangkut barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain atau dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran bahan-bahan pencemar yang berasal dari kapal.

Transportasi laut merupakan akomodasi yang sangat layak, karena terdapat pulau-pulau yang hanya dapat dihubungkan melalui transportasi laut. Berbeda dengan negara yang bukan kepulauan, transportasi laut tentunya tidak terlalu menjadi hal yang utama melainkan merupakan pilihan dari berbagai macam moda transportasi seperti kereta api, mobil, dan lainnya(Diap Rianto Efendi dan Meita Lefi Kurnia Fakultas, 2019)

Hal tersebut terlihat dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari tempat yang satu ketempat yang lain. Selain itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi

pertumbuhan daerah yang berpotensi tinggi. Untuk menunjang kegiatan atau aktivitas tersebut, maka diperlukan sarana untuk melakukan pergerakan atau perjalanan orang maupun barang dalam mencapai suatu tujuan.

Kondisi kapal sangatlah penting dalam menjamin sampainya penumpang atau barang untuk sampai ke tujuan. Walaupun kapal-kapal yang dioperasikan sudah berusia tua, namun tetap dituntut harus dalam keadaan laik laut agar tidak membahayakan kapalnya sendiri, anak buah kapal, muatan yang dibawanya, dan juga lingkungannya. Walaupun kondisi kapal menjadi hal penting demi keselamatan penumpang, namun dalam realitanya hal inilah yang banyak dilalaikan oleh pemilik jasa angkutan laut.

Mengingat penting dan strategisnya peranan pelayaran yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Bentuk pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah berupa pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Dalam tragedi kecelakaan kapal angkutan yang sering terjadi menurut Soerkardono mengatakan pertanggung jawaban setiap kecelakaan kapal yaitu harus disesuaikan dengan hukum, dilakukan oleh penguasa perkapalan yang berada dalam ikatan perjanjian tetap dan untuk sementara. Untuk melakukan pekerjaan bagi kapal yang tidak harus merupakan perjanjian perburuan. (R. Soekardoiio, 2001)

Dari sekian banyak penyebab kecelakaan kapal angkutan, maka faktor kecerobohan dan kelalaian manusia adalah faktor yang paling utama. Disamping terdapat faktor lain yang bersifat teknis ataupun faktor alam berupa dalam sejarah angkutan perkapalan di Indonesia telah banyak terjadi kecelakaan kapal, yang mengakibatkan berbagai keniagaan yang tidak sedikit. Dalam Pasal 120 Undang - Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menjelaskan bahwa "keselamatan dan keamanan di pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan yang meliputi prosedur pengamanan pelabuhan, sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan, sistem komunikasi dan personil pengamanan".

Adanya keselamatan dan keamanan pelabuhan mengisyaratkan bahwa pihak pengelola perkapalan jelas dan tidak menginginkan terjadinya kecelakaan kapal. Sedangkan berdasarkan Pasal 116 ayat (1) Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa "keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan, keamanan angkutan pelayaran pelabuhan, perlindungan maritim. Sedangkan ayat (2) menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran dilaksanakan oleh pemerintah".

Dapatnya sebuah kapal berlayar, terdapat seorang nahkoda yang harus berdinis sebagaimana pandangan Djoko Triyanto bahwa: "Nahkoda dan beberapa perwira kapal harus mempunyai sertifikat keahlian pelaut dengan sertifikat keterampilannya sesuai dengan daerah pelayaran, ukuran kapal, dan juga daya gerak kapal. Bahwa disamping rating yang memiliki sertifikat keahlian pelaut dan/atau sertifikat ketrampilan pelaut harus sesuai dengan jenis tugas, serta ukuran dan tata susunan kapal" (Joko Triyanto, 2005)

Nahkoda memiliki tanggung jawab penuh atas sebuah kapal, maka itu nahkoda yang memimpin kapal yang menandatangani segala perjanjian kerja laut dan seluruh awak kapal maupun segala isinya harus tunduk kepada putusan nahkoda. Dengan demikian nahkoda memiliki kewajiban untuk mempersiapkan kapal dengan kondisi laik laut dan dibuktikan dengan adanya sertifikat keselamatan.

Terkait dengan keselamatan pelayaran peran Nahkoda yang menjadi kunci dalam pelaksanaan keselamatan pelayaran. Nahkoda menjadi prioritas bertanggung jawab atas keselamatan kapal beserta awak kapal selama kapal berlayar maupun sedang melakukan kegiatan bongkar muat. Hal ini dijelaskan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1

Tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa Nakhoda merupakan pemimpin tertinggi di kapal yang mempunyai bertanggung jawab dan mempunyai wewenang berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran nahkoda dan salah satu contoh peristiwa yang terjadi pada Pada hari ini Kamis, 06 September 2022 sekitar jam 11.20 Wita terjadi insiden kebakaran Kapal Kayu BBM KM. SAMUDRA . Milik Saudara ANWAR transportir PT. TARUNA BUMI dengan kapasitas 10 KL disekitar Pelabuhan Topa , Kel. Sulaa Kota BauBau dengan kondisi Kapal telah terisi BBM Premium 5 KL tujuan APMS Watuampara Express dan minyak tanah 5 KL dan akan berangkat menuju Pulau Siompu.

Dari contoh peristiwa di atas peran Nakhoda dalam keselamatan pelayaran sangat penting karena tugas fungsi dan wewenangnya sangat strategis. Peran tersebut berkaitan dengan adanya tanggung jawab penuh dalam menjamin keselamatan keseluruhan awak kapal beserta muatan yang berada di dalam kapal. Oleh karena itu, peneliti melakukan penelitian bagaimana Analisis Hukum Tanggung Jawab Nahkoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian yuridis normatif empiris adalah jenis penelitian hukum yang menggabungkan dua pendekatan, yaitu yuridis normatif (menganalisis hukum positif/peraturan tertulis) dan yuridis empiris (mengkaji bagaimana hukum tersebut diterapkan di masyarakat). Penelitian hukum ini terdapat beberapa pendekatan, dengan pendekatan tersebut peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya. Metode pendekatan dalam penelitian ini adalah pendekatan Peraturan Pemerintah dan pendekatan konsep. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Untuk memperoleh hasil yang objektif dan dapat dibuktikan kebenaran serta dapat dipertanggungjawabkan hasilnya, maka dipergunakan alat pengumpulan data sebagai berikut; Penelitian lapangan, Penelitian kepustakaan dan Penelitian kepustakaan. Analisis data adalah tindakan yang amat kritis dalam penelitian.(Herman Susetyo, 2022)

Analisis data adalah mekanisme sistematis dalam menggali dan membandingkan data yang didapat dari hasil wawancara, catatan lapangan, serta dokumen lainnya agar mudah dimengerti yang mana hasil dari penelitian dapat dipublikasikan.(Sugiyono, 2009). Data yang didapat dari wawancara dikelompokkan sesuai dengan permasalahan, kemudian dilakukan analisis dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Yang mana, mendeskripsikan hasil penelitian menggunakan kalimat deskriptif dengan memakai teknik deduktif dengan pengambilan kesimpulan yang mengarah pada pernyataan yang bersifat khusus.(Sudikno Mertokusumo, 2006)

Hasil penelitian dan Pembahasan

Tanggung Jawab Nahkoda Atas Kecelakaan Kapal Berdasarkan Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Nakhoda adalah pemimpin kapal, yang setiap ada peristiwa tertentu harus mengambil sikap dan bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan, sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya (Pasal 342 ayat (1) KUHD). Sebagai pemimpin kapal, Nakhoda harus mempertanggung jawabkan segala tindakannya terhadap kapal dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut.(NOBER MARTHEN, 2015)

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut yang menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. (Bambang Prihartono, 2015)

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 KUHP. (Renggong & Hamid, 2021)

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.

Pengaturan terkait tanggung jawab Nakhoda diatur dalam KUH Dagang mulai dari Pasal 375 sampai dengan Pasal 392 serta dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 142 dan 143. Anak buah kapal wajib mentaati nakhoda atau pemimpin kapal secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapalnya tanpa izin nakhoda atau pemimpin kapal. Namun dengan pelanggaran kewajiban pekerja kapal dapat dikenakannya tindakan tidak diberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Oleh karena itu, diperlukan adanya rekonstruksi hukum terhadap KUH Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran untuk membuat pengaturan yang tegas disertai sanksi pidana terhadap larangan Anak Buah Kapal (ABK) meninggalkan kapal sebagai bentuk perlindungan hukum kepada pengusaha kapal.

Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan UUP 2008, adapun kewajiban-kewajiban itu adalah :

- 1) Nakhoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal. Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain karena kesegajaan atau kesalahan yang besar sebagaimana dimaksud pada Pasal 342 ayat (1) KUHD, lalu pada Pasal 135 UUP 2008 menegaskan bahwa oleh sebab itu, seorang Nakhoda wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.
- 2) Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Tidak dibenarkan Nakhoda menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup

melaksanakan perjalanan itu, telah diperlengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud pasal 343 KUHD;

- 3) Dalam hal terjadinya seorang penumpang meninggal dunia dalam pelayaran, maka Nakhoda wajib merawat barang-barang dari penumpang yang meninggal, dan dia harus membuat atau menyuruh membuat suatu daftar mengenai perincian dari barang-barang tersebut dengan disaksikan dan ditanda tangani oleh Nakhoda sebagaimana diatur dalam Pasal 346 KUHD.
- 4) Nakhoda wajib menyimpan dan merawat semua surat-surat atau sertifikatsertifikat yang harus ada di kapal, seperti pas kapal, surat ukur dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat yang mengenai kapalnya sampai pada hari keberangkatan dari suatu pelabuhan Indonesia, termasuk siji anak buah kapal, hal ini ditegaskan dalam KUHD pada Pasal 347.
- 5) Nakhoda diwajibkan menyelenggarakan buku harian kapal, yang mana di dalam buku ini memuat catatan-catatan tentang segala peristiwa-peristiwa penting yang terjadi selama dalam pelayaran. Buku harian ini terdiri dari sebuah buku yang sesuai dengan ukuran kapal, antara lain buku harian dek, buku harian mesin dan buku harian radio sebagaimana diatur dalam Pasal 348 KUHD. Pasal 141 UUP 2008. Buku harian sebagaimana disebutkan diatas diwajibkan untuk diisi, ditanggali dan ditandatangani oleh Nakhoda selaku pemimpin diatas kapal dan juga para pekerja kapal yang diberikan tugas untuk mengisi buku harian tersebut. Nakhoda diwajibkan melaporkan buku harian kapal yang dibuat kepada Syahbandar dan/atau atas permintaan pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya, dan apabila terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan permasalahan tersebut terbawa kedalam persidangan di pengadilan maka buku harian kapal ini dapat dijadikan alat bukti di persidangan.
- 6) Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 138 ayat (3) UUP 2008 wajib menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan;
- 7) Nakhoda wajib memasuki pelabuhan yang tidak berpihak yang paling dekat dan paling mudah untuk dimasuki, bila bendera kapal yang dibawanya tidak lagi bebas berlayar atau kapalnya berada dalam kepungan (Pasal 367-368 KUHD). Tindakan ini dimaksud agar kapal tersebut terselamatkan dari suatu upaya penghancuran atau penangkapan dari pihak lawan jika negaranya dalam keadaan berperang atau untuk menyelamatkan kapal tersebut dari daerah yang sedang terlibat konflik (berperang), dengan kata lain Nakhoda diperbolehkan melakukan penyimpangan rute pelayaran dengan alasan suatu tindakan penyelamatan atau untuk menolong jiwa manusia sesuai dengan batas kemampuannya, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 139 UUP 2008.
- 8) Nakhoda berkewajiban untuk memperhatikan persediaan bahan makanan yang cukup baik dan mengatur tempat tinggal bagi anak buah kapal yang sesuai dengan persyaratan kesehatan sebagaimana diatur dalam Pasal 438 ayat (2) dan 439 ayat (2) KUHD.
- 9) Nakhoda wajib mengatur pekerjaan anak buah kapal sebaikbaiknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak bertentangan dengan peraturan perundangundangan dan peraturan umum yang dibuat oleh perusahaan pelayaran (pengusaha kapal), hal ini ditegaskan dalam Pasal 441 KUHD.
- 10) Nakhoda setelah menyelesaikan tugasnya dalam suatu pelayaran, maka Nakhoda wajib menyerahkan semua dokumen-dokumen kapal (surat-surat dan sertifikatsertifikat kapal) kepada perusahaan pelayaran (pengusaha kapal) dengan mendapat tanda terima sebagaimana disebutkan dalam Pasal 432 KUHD. Namun apabila akhir perjalanan

/pelayaran tersebut bukanlah merupakan akhir dari perjanjian kerja laut Nakhoda, maka penyerahan dokumen-dokumen tersebut tidak perlu dilakukan, tapi jika Nakhoda langsung digantikan maka penyerahan dilakukan kepada penggantinya.(Herman Susetyo, 2022)

Nahkoda bertanggung jawab atas keselamatan kapalnya, sudah seharusnya Nahkoda memeriksa keselamatan dan keamanan kapalnya sebelum berlayar. Hal ini tercantum pada Pasal 117 UU Pelayaran, yaitu:

- 1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaikan kapal dan kenavigasian
- 2) 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 Pekerja Kapal dan kesehatan penumpang
 - f. Status hukum kapal
 - g. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
 - h. Manajemen keamanan kapal

Selain harus memeriksa keselamatan dan keamanan kapal sebelum berlayar, seorang Nahkoda juga harus melakukan upaya dalam hal kapal mengalami bahaya. Hal ini diatur pada Pasal 244 ayat (2) UU Pelayaran, yaitu setiap orang yang mengetahui kejadian bahaya terhadap kapal dan/atau orang wajib segera melakukan upaya pencegahan, pencarian dan pertolongan serta melaporkan kejadian kepada pejabat berwenang terdekat atau pihak lain. Ayat (3) kemudian menyatakan Nakhoda wajib melaporkan bahaya kepada:

- 1) Syahbandar pelabuhan terdekat apabila bahaya terjadi di wilayah perairan Indonesia;
- 2) Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya terjadi di luar wilayah perairan Indonesia

Apabila Nahkoda melayarkan kapalnya tanpa menghiraukan keselamatan dan keamanan kapal sehingga menyebabkan kecelakaan pada kapal, maka kecelakaan tersebut murni merupakan tanggung jawab sang Nahkoda. Hal ini sesuai dengan Pasal 249 UU Pelayaran bahwa kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 UU Pelayaran merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Dengan demikian, beban pembuktian ada pada sang Nahkoda. Seorang Nahkoda yang baik pun bertanggung jawab meninggalkan kapalnya paling terakhir setelah semua penumpang keluar.

Terhadap Nakhoda yang kapalnya mengalami kecelakaan, akan dilakukan Pemeriksaan Pendahuluan oleh Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri apabila kecelakaan atas kapal berbendera Indonesia terjadi diluar wilayah perairan Republik Indonesia (Pasal 8 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal). Kemudian setelah selesainya Pemeriksaan Pendahuluan, akan dilanjutkan dengan Pemeriksaan Lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran (Pasal 17 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal). Jika terbukti bahwa Nakhoda atau Anak Buah Kapal telah bersalah atau lalai dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya, sehingga mengakibatkan kecelakaan kapal yang merugikan pemakai jasa maka menerbitkan hak bagi pemakai jasa untuk menuntut ganti kerugian kepada Nakhoda dan Perusahaan Pelayaran (sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1365, Pasal 1366 dan Pasal 1367 ayat 3 Kitab Undang-Undang

Hukum Perdata). Apabila karena kesalahan atau kelalaian Nakhoda itu mengakibatkan matinya orang lain, maka Nakhoda diancam dengan sanksi pidana sesuai dengan kesalahan/kelalaiannya tersebut.

Kecelakaan kapal yang tercantum di Pasal 245 UU Pelayaran merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa: (1) kapal tenggelam; (2) kapal terbakar; (3) kapal tubrukan; dan (4) kapal kandas

Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Peraturan ini mencabut Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2004. Pada dasarnya pemeriksaan kecelakaan kapal merupakan serangkaian kegiatan pengusutan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab-sebab dan faktor-faktor pendukung terjadinya kecelakaan kapal. Kecelakaan kapal meliputi: (a) kapal tenggelam, (b) kapal terbakar, (c) tubrukan, dan (d) kapal kandas.

Kecelakaan kapal tersebut merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain. Pemeriksaan kecelakaan kapal dilakukan terhadap kapal berbendera Indonesia atau berbendera asing yang terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia, serta kapal berbendera Indonesia yang mengalami kecelakaan di luar wilayah perairan Indonesia. Pemeriksaan kecelakaan kapal terdiri dari pemeriksaan pendahuluan dan pemeriksaan lanjutan.

Pemeriksaan pendahuluan dilakukan oleh pihak tertentu sesuai dengan situasi dan kondisi kecelakaan kapal, yaitu:

- 1) apabila terjadi di wilayah perairan Indonesia, maka dilakukan oleh syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan;
- 2) apabila terjadi di luar perairan Indonesia, maka dilaksanakan oleh syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari perwakilan pemerintah Republik Indonesia dan/atau dari pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang;
- 3) apabila melibatkan kapal negara atau kapal perang (baik di wilayah maupun di luar perairan Indonesia), maka dilakukan oleh instansi yang bertanggung jawab terhadap kapal tersebut;
- 4) apabila terjadi kecelakaan kapal berupa tubrukan antara kapal niaga dengan kapal negara atau kapal perang, maka dilakukan oleh syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan serta berkoordinasi dengan instansi yang bertanggung jawab terhadap kapal negara atau kapal perang tersebut.

Nakhoda yang mengetahui adanya kecelakaan kapal, baik kapalnya maupun kapal lain, diwajibkan untuk:

- 1) mengambil tindakan penanggulangan;
- 2) meminta dan/atau memberikan pertolongan;
- 3) menyebarkan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain; dan
- 4) Menyampaikan laporan.

Penyampaian laporan dilakukan secara tidak tertulis dan tertulis. Laporan secara tidak tertulis dilakukan pada kesempatan pertama setelah mengetahui kecelakaan kapal melalui alat telekomunikasi. Laporan tersebut ditujukan kepada syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di wilayah perairan Indonesia dan ditujukan kepada pejabat perwakilan pemerintah Indonesia terdekat serta pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Laporan secara tertulis dilakukan paling lambat 3×24 jam dihitung sejak tiba di pelabuhan. Laporan tertulis tersebut akan disampaikan kepada Menteri Perhubungan serta

akan disampaikan kepada perwakilan negara terkait apabila akan terjadi perselisihan.

Pemeriksaan pendahuluan wajib dilaksanakan paling lambat 7 hari dihitung sejak diterimanya laporan tertulis dari nakhoda. Dalam pelaksanaan pemeriksaan pendahuluan, syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan dapat meminta keterangan dari pihak terkait seperti anak buah kapal, pemilik/operator kapal, nakhoda, dan pihak terkait lainnya. Apabila terjadi kecelakaan kapal di wilayah perairan Indonesia yang melibatkan kapal berbendera asing dan kapal tersebut melarikan diri keluar perairan Indonesia, maka pemeriksaan pendahuluan dilakukan dengan meminta bantuan negara terkait dan menugaskan syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan untuk melakukan pemeriksaan ke negara yang terkait.

Hasil pemeriksaan pendahuluan dituangkan dalam berita acara pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal serta ditandatangani oleh terperiksa dan pemeriksa. Kemudian dilakukan verifikasi oleh syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan dalam waktu paling lambat 3 hari kerja dihitung sejak selesainya pemeriksaan. Selanjutnya dalam waktu paling lambat 7 hari kerja dihitung sejak berita acara pemeriksaan pendahuluan telah dilakukan, hasil pemeriksaan tersebut dilaporkan kepada Menteri Perhubungan dan pihak lainnya, yaitu:

- 1) Mahkamah Pelayaran, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan kesalahan dan/atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nakhoda dan/atau petugas kapal atas terjadinya kecelakaan kapal;
- 2) penyidik pegawai negeri sipil, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan tindak pidana pelayaran sebagai faktor penyebab terjadinya kecelakaan kapal; dan/atau
- 3) penyidik Polisi Negara Republik Indonesia, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan tindak pidana umum sebagai faktor penyebab terjadinya kecelakaan kapal.

Sebagai bentuk tindak lanjut dari pemeriksaan pendahuluan akan dilakukan pemeriksaan lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran yang bersifat terbuka untuk umum. Dalam jangka waktu paling lambat 7 hari kerja dihitung sejak diterimanya dokumen-dokumen terkait secara lengkap, ketua Mahkamah Pelayaran akan membentuk tim panel ahli yang jumlah anggotanya harus ganjil dan paling sedikit 5 orang. Kemudian, dalam waktu paling lambat 20 hari kerja dihitung sejak dibentuk oleh ketua Mahkamah Pelayaran, tim panel ahli harus melaksanakan sidang perdana di tempat kedudukan Mahkamah Pelayaran atau di luar tempat kedudukan Mahkamah Pelayaran. Dalam konferensi tersebut tim ahli melakukan pemeriksaan berdasarkan data fakta dalam dokumen pemeriksaan pendahuluan dan alat bukti atau surat dokumen lainnya yang kebenarannya dapat dipertanggungjawabkan secara hukum. Alat bukti tersebut meliputi:

- 1) surat atau tulisan;
- 2) keterangannya;
- 3) keterangan saksi;
- 4) keterangan ahli;
- 5) keterangan para pihak;
- 6) petunjuk atau gambar; dan/atau
- 7) informasi yang disampaikan, dikirimkan, diterima, atau disimpan dengan alat optik atau serupa dengan itu.

Proses konferensi akan diakhiri dengan pengambilan keputusan Mahkamah Pelayaran berdasarkan alat bukti, hukum internasional dan ketentuan peraturan-undangan di bidang pelayaran. Keputusan tersebut dituangkan dalam bentuk tertulis dan

ditandatangani oleh ketua tim panel ahli, anggota tim panel ahli dan sekretaris tim panel ahli. Dalam keputusan tersebut Mahkamah Pelayaran memberikan rekomendasi kepada Menteri Perhubungan terkait pengenaan sanksi administratif kepada nakhoda dan/atau perwira kapal. Selain itu Mahkamah Pelayaran pun dapat menyampaikan kepada Menteri Perhubungan terkait:

- 1) rekomendasi mengenai pengenaan sanksi kepada pemilik atau operator yang tidak melaksanakan kewajiban; dan/atau
- 2) laporan tertulis apabila berdasarkan bukti awal diduga telah terjadi pelanggaran ketentuan peraturan-undangan oleh pejabat pemerintah atau pihak lain yang secara langsung atau tidak langsung berkaitan dengan sebab terjadinya Kecelakaan Kapal.

Menteri Perhubungan setelah menerima rekomendasi dari Mahkamah Pelayaran akan menetapkan pengenaan sanksi administratif yang bersifat final. Dengan pertimbangan tertentu, Menteri Perhubungan dapat menjatuhkan sanksi administratif di luar sanksi administratif yang direkomendasikan oleh Mahkamah Pelayaran.

Nakhoda dan/atau perwira kapal yang terbukti melakukan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan dikenakan sanksi administratif berupa:

- 1) peringatan, selama tidak mengakibatkan korban jiwa atau kerugian harta benda; atau
- 2) pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut,
 - a) untuk jangka waktu antara 1 bulan sampai dengan 6 bulan terhadap kecelakaan kapal yang mengakibatkan korban jiwa tetapi tidak terdapat kerugian harta benda atau tidak ada korban jiwa tetapi terdapat kerugian harta benda;
 - b) untuk jangka waktu antara 7 bulan sampai dengan 12 bulan terhadap kecelakaan kapal yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian harta benda; atau
 - c) untuk jangka waktu antara 13 bulan sampai dengan 24 bulan terhadap kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa, kapal tenggelam, dan faktor lainnya.

Nakhoda yang lalai dalam menjalankan tugasnya dapat dikenakan sanksi pidana oleh karena perbuatannya. Sanksi pidana tersebut dapat dilihat pada Pasal 302 UU Pelayaran:

- 1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)
- 2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- 3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Penutup

Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal, bertanggungjawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang dan barang muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Sanksi pidana diperlukan untuk menegakkan tanggungjawab tersebut, dan sanksi itu telah diatur dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Daftar Pustaka

Abdul Kadir Muhammad. (2008). *Hukum Pengakutan Niaga*. Alumni.

- Bambang Prihartono. (2015). *Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015*. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia.
- Diap Rianto Efendi dan Meita Lefi Kurnia Fakultas. (2019). PERANAN SYAHBANDAR DALAM MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN DI KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN TELUK BAYUR. *Jurnative*, 7, 25-37.
- Herman Susetyo. (2022). *tanggung-jawab-nahkoda-pada-kecelakaan kapal dalam pengangkutan penumpang dan barang melalui laut di indonesia* (p. 45).
- Joko Triyanto. (2005). *Bekerja Di Kapal*. Cetakan Pertama.
- NOBER MARTHEN. (2015). TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB NAHKODA DALAM PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT. *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*, 3, 1-14.
- R. Soekardoiio. (2001). *Hukum Herkupulan Indonesia*. Penerbit Dian Rakyat.
- Renggong, R., & Hamid, A. H. (2021). PELAYARAN DI WILAYAH KESYAHBANDARAN UTAMA MAKASSAR *The Analisis of the Skippers ' Legal Responsibility for Sailing Safety in Main Port Office Makassar*. 3(2), 79-87.
- Sudikno Mertokusumo. (2006). *Metode Penemuan Hukum*. UI Press.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kualitatif Kuantitatif*. R & D.