

**PENGATURAN PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM TERHADAP  
NAHKODA YANG MELAKUKAN TINDAK PIDANA DALAM  
MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK SEHINGGA MENYEBABKAN  
KECELAKAAN KAPAL**

***ARRANGEMENTS OF LEGAL LIABILITY AGAINST THE SKIPPER WHO  
COMPLETED CRIMINAL ACTIONS IN SHIPPING AN UNPROPERTIES  
THAT CAUSED THE SHIP ACCIDENT***

**Benny Berkiah Pandelaki, Erwin Sitinjak**  
Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Balikpapan

**ABSTRAK**

Ketentuan Pasal 348 KUHD menyebutkan bahwa: Nakhoda berusaha agar di kapal diselenggarakan buku harian (register harian atau jurnal), dimana semua hal yang penting yang terjadi dalam perjalanan dicatat dengan teliti. Kapal yang digerakan dengan mesin, oleh Nakhoda harus berusaha menyiapkan agar oleh seorang anggota regu kamar mesin diselenggarakan sebuah buku harian mesin. Selanjutnya Pasal 349 KUHD menyebutkan dalam kapal-kapal Indonesia hanya diperbolehkan menggunakan buku harian yang lembar demi lembarnya diberi nomor dan diberi tanda pengesahan oleh pegawai pendaftaran anak buah kapal (syahbandar) atau di luar Indonesia oleh pegawai konsulat Indonesia, yang lembar demi lembarnya diberi nomor dan disahkan. Buku harian itu bila mungkin diisi setiap hari, diberi tanggal dan ditandatangani oleh Nakhoda dan anak buah kapal yang ditugaskan olehnya untuk memelihara buku itu. Mengingat pula bahwa ketentuan mengenai pencatatan dalam bentuk buku harian kapal tersebut merupakan alat bukti di Pengadilan. Penggunaan instrumen buku harian kapal sebagai alat bukti di pengadilan menunjukkan bahwasannya tidak menutup kemungkinan terdapatnya suatu peristiwa hukum yang berdampak pada kerusakan, kemusnahan dan lain sebagainya yang mengakibatkan terdapatnya kerugian di pihak lain. Menurut Pasal 356 ayat (1) KUHD, dalam hal kekuatan pembuktian buku-buku harian dan surat-surat keterangan kapal, diserahkan kepada Hakim. Dari sudut pandang Pasal 1881 KUHPerdta, maka buku harian dan surat-surat keterangan kapal termasuk jenis catatan kerumahtanggaan, yang tidak mempunyai kekuatan pembuktian bagi keuntungan orang yang mengerjakannya. Olehnya itu ketentuan Pasal 356 ayat (1) KUHD ini merupakan pasal penyimpangan dari ketentuan Pasal 1881 KUHPerdta, sebagai halnya dengan ketentuan Pasal 7 KUHD. Kecelakaan kapal yang sering terjadi di laut menimbulkan korban jiwa, harta benda, serta pencemaran lingkungan, faktor keselamatan kapal perlu dijaga dan dilaksanakan. Kapal merupakan suatu alat angkut transportasi yang sangat vital untuk mengangkut barang, adapun yang dimaksud dengan keselamatan pelayaran adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan, baik material, konstruksi, bangunan, permesinan, perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan kapal termasuk radio elektronika dan GMDSS (*Global Maritime Distres Safety System*) yang dibuktikan dengan sertifikat.

**Kata Kunci: Nakhoda, Syahbandar, Kapal**

**ABSTRACT**

*The provisions of Article 348 of the KUHD states that: The captain tries to keep a diary (daily register or journal) on the ship, where all important things that occur during the voyage are carefully recorded. The ship is driven by an engine, the master must try to prepare so that a member of the engine room team maintains an engine diary. Furthermore, Article 349 of the KUHD states that Indonesian ships are only allowed to use a diary whose sheet by sheet is numbered and marked with approval by the ship's crew registration officer (syahbandar) or outside Indonesia by an employee of the Indonesian consulate, which sheet by sheet is*

*numbered and approved. The diary, if possible, is filled out daily, dated and signed by the master and the crew assigned by him to maintain the book. Bearing in mind also that the provisions regarding recording in the form of a ship's diary are evidence in the Court. The use of the ship's diary instrument as evidence in court shows that it does not rule out the possibility of a legal event that has an impact on damage, destruction and so on which results in losses to the other party. According to Article 356 paragraph (1) of the KUHD, in terms of the strength of proof, the diaries and certificates of the ship are submitted to the Judge. From the point of view of Article 1881 of the Civil Code, diaries and ship certificates are included in the type of household records, which do not have the power of proof for the benefit of the person working on them. Therefore, the provisions of Article 356 paragraph (1) of the KUHD are articles of deviation from the provisions of Article 1881 of the KUHP, as is the case with the provisions of Article 7 of the KUHD. Ship accidents that often occur at sea cause loss of life, property, and environmental pollution, ship safety factors need to be maintained and implemented. Ship is a means of transportation that is very vital for transporting goods, while what is meant by shipping safety is the condition of the ship that meets the requirements, both material, construction, building, machinery, electricity, stability, arrangement and ship equipment including radio electronics and GMDSS. Global Maritime Distress Safety System) as evidenced by a certificate.*

*Keywords: Master, Syahbandar, Ship*

## **A. Latar Belakang Masalah**

Transportasi laut selalu menjadi pilihan bagi masyarakat, khususnya dalam menggerakkan roda perekonomian. Itu karena alat transportasi laut menawarkan jasa angkut untuk penumpang ataupun mengangkut suatu komoditas perdagangan dengan jumlah yang besar dan jarak yang jauh pula, ditawarkan biaya yang relatif murah dibandingkan transportasi darat dan udara. Kapal merupakan ujung tombak untuk mendapatkan penghasilan, karena salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya sebagai hasil dari jasa angkutan, untuk kemajuan suatu perusahaan, maka perusahaan pelayaran harus untung artinya pemasukan harus lebih besar daripada pengeluarannya, dengan demikian biaya operasi harus ditekan sekecil mungkin. Pendapatan maupun biaya operasi sangat dipengaruhi oleh perawatan kapal yang dilaksanakan dengan baik dan secara tidak langsung akan meningkatkan jumlah hari berlayar kapal.

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. Kelalaian terhadap keselamatan penumpang akan berakibat pada ditegakkannya hukum yang dalam hal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kapal dianggap tidak laik laut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan demi keamanan dan keselamatan kapal. Adanya sertifikat kapal ada yang kadaluarsa, alat keselamatan kurang memadai, tanda pendaftaran kapal tidak dipasang, muatan yang berlebih/*over draft*, muatan tidak sesuai dengan dokumen muatan atau *manifest* sebagainya yang akan berakibat fatal jika kapal tetap berlayar, dari permasalahan yang terjadi terkadang yang banyak melanggar adalah Nakhoda kapal yang kurang memperhatikan prosedur keamanan dan keselamatan pada kapal yang akan berakibat pada penumpang ataupun barang yang diangkutnya.

Upaya penegakan hukum di laut khususnya yang berkaitan Undang-Undang Pelayaran yang dilaksanakan melalui suatu operasi patroli keamanan dan keselamatan laut, baik secara parsial oleh berbagai pemangku kepentingan (*stake holder*) di laut dan secara terkoordinasi yang diselenggarakan oleh kapal-kapal patroli milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang

ditempatkan di seluruh Pangkalan Penjaga Laut dan Pantai dan Unit Pelaksana Teknis di daerah di seluruh wilayah Negara kesatuan Republik Indonesia, ada beberapa catatan dari hasil patroli keselamatan dan keamanan laut, yaitu kasus kapal yang memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar yang berwenang, namun ketika diadakan pemeriksaan ditengah laut oleh kapal patroli ternyata tidak laik laut.

Administrasi harian kapal selama proses pelayaran pada prakteknya, sebagaimana disebutkan dalam pengaturannya merupakan catatan/keterangan yang sangat penting berhubungan dengan proses pelayaran. asumsi dasar diterbitkannya buku harian kapal adalah untuk mengisyaratkan peruntukannya sebagai alat bukti di pengadilan jika dikemudian hari terdapat suatu peristiwa yang tidak diinginkan untuk kepentingan baik pengangkut/nakhoda maupun pihak pemilik barang. Kaitannya dengan prinsip keadilan dengan tidak terdapat kewajiban atas buku harian kapal.

Dalam ketentuan Pasal 348 KUHD menyebutkan bahwa: Nakhoda berusaha agar di kapal diselenggarakan buku harian (register harian atau jurnal), dimana semua hal yang penting yang terjadi dalam perjalanan dicatat dengan teliti. Kapal yang digerakan dengan mesin, oleh Nakhoda harus berusaha menyiapkan agar oleh seorang anggota regu kamar mesin diselenggarakan sebuah buku harian mesin. Selanjutnya Pasal 349 KUHD menyebutkan dalam kapal-kapal Indonesia hanya diperbolehkan menggunakan buku harian yang lembar demi lembarnya diberi nomor dan diberi tanda pengesahan oleh pegawai pendaftaran anak buah kapal (syahbandar) atau di luar Indonesia oleh pegawai konsulat Indonesia, yang lembar demi lembarnya diberi nomor dan disahkan. Buku harian itu bila mungkin diisi setiap hari, diberi tanggal dan ditandatangani oleh Nakhoda dan anak buah kapal yang ditugaskan olehnya untuk memelihara buku itu.

Mengingat pula bahwa ketentuan mengenai pencatatan dalam bentuk buku harian kapal tersebut merupakan alat bukti di Pengadilan. Penggunaan instrumen buku harian kapal sebagai alat bukti di pengadilan menunjukkan bahwasannya tidak menutup kemungkinan terdapatnya suatu peristiwa hukum yang berdampak pada kerusakan, kemusnahan dan lain sebagainya yang mengakibatkan terdapatnya kerugian di pihak lain.

Menurut Pasal 356 Ayat (1) KUHD, dalam hal kekuatan pembuktian buku-buku harian dan surat-surat keterangan kapal, diserahkan kepada Hakim. Dari sudut pandang Pasal 1881 KUHPerdta, maka buku harian dan surat-surat keterangan kapal termasuk jenis catatan kerumahtanggaan, yang tidak mempunyai kekuatan pembuktian bagi keuntungan orang yang mengerjakannya. Olehnya itu ketentuan Pasal 356 ayat (1) KUHD ini merupakan pasal penyimpangan dari ketentuan Pasal 1881 KUHPerd, sebagai halnya dengan ketentuan Pasal 7 KUHD.

Kecelakaan kapal yang sering terjadi di laut menimbulkan korban jiwa, harta benda, serta pencemaran lingkungan, faktor keselamatan kapal perlu dijaga dan dilaksanakan. Kapal merupakan suatu alat angkut transportasi yang sangat vital untuk mengangkut barang, adapun yang dimaksud dengan keselamatan pelayaran adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan, baik material, konstruksi, bangunan, permesinan, perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan kapal termasuk radio elektronika dan GMDSS (*Global Maritime Distres Safety Syistem*) yang dibuktikan dengan sertifikat.

Sumber daya manusia masih menjadi tumpuan bagi perusahaan untuk tetap dapat bertahan di era globalisasi. Sumber daya manusia mempunyai peran utama dalam setiap kegiatan perusahaan, tanpa dukungan Sumber daya manusia yang handal, maka, kegiatan perusahaan pun tidak akan terselesaikan dengan baik. Sumber daya manusia merupakan kunci pokok yang harus diperhatikan dalam pelayaran yang berkaitan dengan keselamatan.

Proses monitoring dan evaluasi revitalisasi sarana bantu navigasi pelayaran terhadap keselamatan pelayaran di lapangan, terdapat beberapa kendala, sehingga pelaksanaan kegiatan revitalisasi dan monitoring keselamatan pelayaran kurang maksimal dalam pelaksanaan monitoring dan evaluasi ditingkat pelabuhan – pelabuhan terkecil, sehingga permasalahan yang terjadi tidak cepat diketahui, maka diperlukan petugas operasional untuk mendata dan mengevaluasi kegiatan revitalisasi keselamatan pelayaran.

Untuk melaksanakan kebijakan dibidang keselamatan, perusahaan harus memiliki sistem manajemen keselamatan (*Safety Manajemen System*) yang merupakan fasilitas bagi seluruh personil di darat dan di laut. Perusahaan membangun sistem ini mengikuti petunjuk (*guide lines*) serta contoh dokumen yang disediakan International Safety Manajemen Code (ISM code). Sebuah kapal dikatakan layak laut (*sea worthiness*), apabila terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan elektronika kapal yang semuanya dibuktikan dengan sertifikat asli. Sebelum melakukan pelayaran, harus diketahui petunjuk – petunjuk tentang bagaimana melakukan pertolongan kecelakaan kapal, akibat tubrukan, kandas, tenggelam, kebakaran, senggolan dan kecelakaan alam (*force major*).

Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nakhoda adalah bertanggung jawab ketika mengoperasikan sebuah kapal dalam pelayaran dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan kapal serta seluruh muatan yang ada di dalamnya baik berupa barang maupun penumpang, secara ringkas tanggung jawab nakhoda kapal dapat dirinci sebagai berikut memperlengkapi kapalnya dengan sempurna, mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak laut (*Seaworthy*), bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya dan mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sifat kepemimpinan merupakan kualitas pribadi seseorang yang amat berharga bagi seorang pemimpin dalam menjalankan kepemimpinannya dan merupakan sikap dan tingkah laku yang dapat dilihat dan dicontoh oleh lingkungannya. Oleh karena itu sifat-sifat kepemimpinan dapat dipelajari dengan menjalani dan memahami sifat-sifat kepemimpinan seseorang. Pemimpin dapat menganalisa dirinya guna kepentingannya. Kemampuan memimpin atau kepemimpinan yang sangat bergantung pada kualitas jiwa dan sifat seseorang akan berhasil menjalankan kepemimpinannya tergantung kemampuan, usaha dan kegiatan orang itu sendiri dalam mengembangkan serta meningkatkan kualitas pribadinya (*self improvement*). Kepemimpinan sebagai ilmu didalam pelaksanaannya harus disesuaikan dengan keadaan dan lingkungan serta anggota bawahan yang dihadapi untuk tipe kepemimpinan atas kapal saat dilaut yang cocok dipakai dan dianut yaitu tipe kepemimpinan otoriter dan demokrasi, maksudnya adalah tipe ini melakukan pimpinan pekerjaan atau kehendak yang diinginkan bersama dengan bawahannya.

Pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionalnya siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah-perintah Nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali. Nakhoda setelah menandatangani sebuah perjanjian kerja laut menjadi buruh utama dari pengusaha kapal, ini dengan pengertian bahwa Nakhoda telah mengikatkan diri untuk dapat menyanggupi bekerja dibawah perintah pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) serta diberi upah oleh pengusaha kapal tersebut. Maka dari itu Nakhoda memiliki kewajiban-kewajiban yang wajib untuk dipenuhi.

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang

pelayaran dalam Pasal 1 angka 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 angka 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garismuat, permuatan, 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.

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. Pasal 1 angka 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal – hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan (*International Maritime Organization*) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi kapal di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Meskipun telah ada dasar hukum, berbagai kecelakaan di laut tetap tak bisa di hindari dan semakin marak terjadi.

Kapal sebagai pengangkut dalam transportasi laut dalam pengoperasiannya agar dapat memenuhi baik faktor ekonomis maupun faktor keselamatan harus memiliki tiga unsur yaitu: unsur manusia, unsur peralatan, dan unsur peraturan. Manusia adalah sebagai unsur utama, sedangkan unsur teknis/peralatan dan peraturan hanyalah merupakan unsur penunjang. Dalam melaksanakan tugas rutin atau melaksanakan tugas sesuai fungsinya para perwira dan bawahan selalu melakukan koordinasi sehingga peran nakhoda sangatlah penting dalam mengembangkan tugasnya. Kehidupan di atas kapal merupakan suatu organisasi kecil dan dengan lingkungan yang terbatas, maka keharmonisan anak buah kapal dan semangat kerja yang tinggi memiliki peranan penting dalam meningkatkan kinerja para pelaut di atas kapal. Mengingat kapal sebagai tempat kerja dan sekaligus menjadi tempat tinggal dalam waktu yang relatif cukup lama bagi semua awak kapal sangatlah banyak mendapatkan tantangan hidup baik yang datangnya dari dalam maupun dari luar lingkungan kapal. Nakhoda sering memberikan teguran baik secara lisan maupun tertulis, baik secara langsung maupun tidak langsung dikarenakan sering terjadinya penurunan kinerja anak buah kapal atau ABK di atas kapal dalam pelaksanaan tugas serta fungsinya.

Pengaturan tentang hukum maritim merupakan hukum yang mengatur pelayaran yang dimana memiliki artian pengangkutan barang atau orang melalui laut, kegiatan perkapalan dan

kenavigasian sebagai suatu sarana atau modal transportasi laut termasuk aspek keselamatan maupun kegiatan-kegiatan yang berkaitan secara langsung dengan perdagangan melalui laut yang di atur dalam hukum Perdata atau dagang maupun Publik.<sup>1</sup>

Hukum laut juga merupakan rangkaian peraturan dan kebiasaan hukum mengenai laut yang bersifat: keperdataan, menyangkut kepentingan perorangan dan publik menyangkut kepentingan umum. Dalam hal ini hukum laut terbagi menjadi dua bagian yaitu, hukum laut publik dan hukum laut Nasional. Hukum laut publik (kenegaraan), merupakan objek dari peraturan-peraturan dan kebiasaan-kebiasaan baik nasional maupun Internasional adalah laut dan berisikan hak-hak dan kewajiban bagi negara yang berbatasan pada laut tersebut. Hukum laut nasional merupakan perkembangan sebagai akibat dari perkembangan Internasional yang memerlukan adanya bantuan-bantuan hukum laut yang dapat menjawab kebutuhan keadaan yang mendesak.<sup>2</sup>

Keadaan darurat dalam konteks hukum pidana adalah salah satu alasan penghapusan pidana yaitu alasan yang terdapat di dalam Pasal 48 KUHP. Alasan penghapusan pidana ini didasari oleh pembuat, karena sesuatu yang berasal dari luar dirinya (dalam hal ini faktor alam), yang membuat kemungkinan untuk mencela pelaku yang tidak dapat berbuat lain menjadi sangat tertutup.

Berkaitan dengan teknis dalam pelayaran, kapal harus memenuhi semua persyaratan mengenai keamanan dan keselamatan untuk menjamin kapal beroperasi dengan aman. Syarat-syarat tersebut antara lain diatur di dalam konvensi internasional seperti SOLAS (*Safety of Life at Sea*) 1974 pada bab I sampai dengan V, LLC (*Load Line Convention*) 1966 yang mengatur persyaratan-persyaratan kapal untuk dapat dikatakan laik laut, dan Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) atau *Collision Regulation* tahun 1972.<sup>3</sup>

Dalam hal ini keamanan dan keselamatan pelayaran, seorang Syahbandar ikut bertanggungjawab karena ia memiliki kewenangan tertinggi untuk melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Selain itu, anak buah kapal juga memegang peranan penting di dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Penyebab kecelakaan bukanlah kelalaian dari perangkat kapal namun merupakan kesalahan dari pengelola kapal yang melakukan suatu tindakan menyimpang. Seperti membeli kapal barang dan dijadikan kapal penumpang, memaksakan muatan kapal melebihi kapasitas maksimal dari kapal tersebut, dan melewati proses pemeriksaan kelayakan berlayar dari suatu kapal, atau bahkan membiarkan beroperasinya kapal tidak memenuhi persyaratan kelayakan kapal.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas, penulis merumuskan rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: bagaimanakah pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan Nakhoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan kecelakaan kapal.

## **C. Metode Penelitian**

Pendekatan penelitian dalam penelitian yuridis normatif ini adalah penelitian hukum normatif atau doctrinal atau penelitian perpustakaan atau studi dokumen karena penelitian ini dilakukan atau ditujukan hanya pada peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum

---

<sup>1</sup> Ijat Danajat, 2013, Hukum Maritim, Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, hlm. 1

<sup>2</sup> E. Kartini, 2015, Hukum Maritim, Akademi Maritim "Djadajat", hlm.5

<sup>3</sup> Chairul Huda, Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepala Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan: Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana, cet.3., (Jakarta Kencana Prenada Media Group), 2011, hal.121

yang lain.<sup>4</sup> Pada intinya penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Penelitian ini menggunakan beberapa pendekatan untuk memperoleh hasil penelitian yang komprehensif. Beberapa pendekatan tersebut adalah sebagai berikut: (a) Pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan peraturan perundang-undangan dilakukan untuk menganalisis dan mengkaji pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan nakhoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan kecelakaan kapal, dan pendekatan konsep (*conceptual approach*), pendekatan konsep hukum diketengahkan untuk memahami pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan nakhoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan kecelakaan kapal.

#### **D. Tinjauan Pustaka**

##### **1. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana**

Dalam hukum pidana dikenal istilah pertanggungjawaban, bahasa Belanda menyebutkan *toerekenbaarheid*, dalam bahasa Inggris *criminal responsibility* atau *criminalliability*. Pertanggungjawaban pidana, Roeslan Saleh menyebut “pertanggungjawaban pidana”, ahli hukum lainnya lebih banyak menyebutkan sebagai “pertanggungjawaban pidana”<sup>5</sup>

Pertanggungjawaban atau yang dikenal dengan konsep liability dalam segi filsafah hukum, Roscoe Pound mengatakan bahwa : *I. use simple word “liability” for the situation whereby one may exact legally and other is legally subjected to the exactio*” pertanggungjawaban pidana diartikan Pound adalah sebagai suatu kewajiban untuk membayar pembalasan yang akan diterima pelaku dari seseorang yang telah dirugikan<sup>6</sup>, menurutnya juga bahwa pertanggungjawaban yang dilakukan tersebut tidak hanya menyangkut masalah hukum semata akan tetapi menyangkut pula masalah nilai – nilai moral ataupun kesusilaan yang ada dalam suatu masyarakat.

Selain Roscoe Pound, ada beberapa para ahli memberikan pengertian pertanggungjawaban pidana diantaranya :

- a. Simons mengatakan kemampuan bertanggungjawab dapat diartikan suatu keadaan psikis sedemikian rupa, sehingga penerapan suatu upaya pidanaan, baik ditinjau secara umum maupun dari sudut orangnya dapat dibenarkan. Selanjutnya dikatakannya, seorang pelaku tindak pidana mampu bertanggungjawab apabila: Pertama, mampu mengetahui atau menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum. Kedua, mampu menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran tadi.<sup>7</sup>
- b. Berbeda dengan Simons, Van Hamel memberikan pengertian pertanggungjawaban pidana adalah suatu keadaan normal psikis dan kemahiran yang membawa tiga macam kemampuan, yaitu pertama, mampu untuk dapat mengerti makna serta akibat sungguh – sungguh dari perbuatan-perbuatan itu bertentangan dengan ketertiban masyarakat. Ketiga, mampu untuk menentukan kehendak berbuat.<sup>8</sup>
- c. Pompe memberikan pertanggungjawaban pidana dalam batasan unsur – unsur yaitu kemampuan berpikir pada pelaku yang memungkinkan menguasai pikirannya dan

---

<sup>4</sup> Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, (Jakarta: Cetakan ke-8 PT. Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 14

<sup>5</sup> Sampur Dongan Simamora & Mega Fitri Hertini, 2015, *Hukum Pidana Dalam Bagan*, FH Untan Press, Pontianak, hlm 166

<sup>6</sup> Romli Atmasasmita, 2000, *Perbandingan Hukum Pidana*, Mandar Maju, Bandung, hlm 65

<sup>7</sup> Teguh Prasetyo, 2010, *Hukum Pidana*, Raja Grafindo Persada, Depok, Hlm 85

<sup>8</sup> Eddy O.S Hiarij, 2014, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, hlm121

menentukan kehendaknya, pelaku dapat mengerti makna dan akibat dari tingkah lakunya serta pelaku dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan pendapatnya (tentang makna dan akibat tingkah lakunya).<sup>9</sup>

Apabila dilihat dari pendapat-pendapat para ahli tersebut diatas, pertanggungjawaban pidana berbeda dengan perbuatan pidana. Perbuatan pidana hanya menunjuk kepada dilarang dan diancamnya perbuatan dengan suatu pidana. Apakah orang yang melakukan perbuatan kemudian dijatuhi pidana, tergantung dari pada perbuatan tersebut mengandung kesalahan. Sebab asas dalam pertanggungjawaban hokum pidana adalah “tidak dipidana jika tidak ada kesalahan (*Geen straf zonder schuld; actus non facit reum nisi mens sis rea*) yang artinya penilaian terhadap perbuatannya. Pengecualian prinsip *actus reus* dan *mens rea* adalah hanya pada delik- delik yang bersifat *strict liability* (pertanggungjawaban mutlak), dimana pada tindak pidana yang demikian itu adanya unsur kesalahan atau *mens rea* tidak perlu dibuktikan.<sup>10</sup>

Pertanggungjawaban pidana pertama – tama merupakan keadaan yang ada pada diri pembuat ketika melakukan tindak pidana. Kemudian pertanggungjawaban pidana juga berarti menghubungkan antara keadaan pembuat tersebut dengan perbuatan dan sanksi yang sepatutnya dijatuhkan. Demikian, pengkajian dilakukan dua arah :

- a. Pertanggungjawaban pidana ditempatkan dalam konteks sebagai syarat – syarat factual dari pembedaan, karena mengemban aspek preventif.<sup>11</sup>
- b. Pertanggungjawaban pidana merupakan akibat hukum dari keberadaan syarat factual tersebut, sehingga merupakan bagian dari aspek represif hokum pidana.<sup>12</sup> Pertanggungjawaban pidana berhubungan dengan keadaan yang menjadi syarat adanya pembedaan dan konsekuensi hukum atas adanya hal itu.<sup>13</sup> Konsep pertanggungjawaban pidana berkenan dengan mekanisme yang menentukan dapat dipidananya pembuat, sehingga hal tersebut terutama berpengaruh bagi hakim. Hakim harus mempertimbangkan keseluruhan aspek tersebut, baik dirumuskan secara positif maupun negatif.

## 2. Pengertian Pelayaran

Hukum laut dalam arti luas mencakup segala aspek penggunaan atau pemanfaatan laut dan sumber – sumber yang terdapat di lautan. Dalam literature hukum di negara – negara kontinental seperti negeri Belanda, hukum laut umumnya diartikan pula sebagai hukum pelayaran yang terutama berfokus pada pengaturan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut dan hal – hal yang berhubungan dengan itu. Di negara – negara yang menganut system anglo – saksis dikenal sebagai istilah hukum maritim sebagai ketentuan – ketentuan hukum yang berfokus pada pengangkutan melalui laut yang berhubungan dengan perdagangan internasional. Dapatlah dikatakan bahwa hukum pelayaran atau hukum maritime pada hakekatnya merupakan bagian yang khusus dari hukum laut dalam arti yang luas.<sup>14</sup>

Indonesia sebagai negara kepulauan tentu harus pengangkutan laut yang mumpuni. Hal ini mengingat pengangkutan laut memiliki peran penting dalam menjembatani kegiatan perekonomian dari satu pulau ke pulau lainnya. Pengangkutan laut terbagi menjadi dua bagian yakni keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan pelayaran

---

<sup>9</sup> Op.Cit, Teguh Prasetyo, Hlm 86

<sup>10</sup> Hasbullah F. Sjawie, 2015, Pertangg

<sup>11</sup> Ibid

<sup>12</sup> Ibid

<sup>13</sup> Ibid

<sup>14</sup> Hussyen Umar, Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku I, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hlm 9

diantaranya melingkupi sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan pelayaran. Perlindungan lingkungan maritime diantaranya mencakup mengenai pencemaraan perairan yang disebabkan oleh kecelakaan kapal.

Pelayaran berdasarkan Pasal 1 butir (1) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritime. Maka, tidak heran jika undang – undang tersebut secara pokok – pokok memuat ketentuan – ketentuan mengenai berbagai aspek pelayaran, yaitu kenavigasian, kepelabuhan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and secure*), pencegahan dan pencemaran oleh kapal, disamping dimuatnya ketentuan – ketentuan mengenai pembinaan, sumber daya manusia, penyidikan dan ketentuan pidana.<sup>15</sup>

Menurut Pasal 8 ayat (1). Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberikan kesempatan berusaha seluas – luasnya bagi perusahaan angkutan nasional untuk memperoleh pangsa pasar, karena itu kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Asas *cabotage* adalah hak untuk melakukan pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia.<sup>16</sup>

### **3. Pengertian Nakhoda**

Menurut Kamus Bahasa Indonesia mendefinisikan Nakhoda adalah pemimpin perahu atau kapal; pewira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/kapten kapal.<sup>17</sup> Pengertian nakhoda dirumuskan dalam Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:”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”. Dari pengertian nakhoda di atas, dapat dilihat bahwa nakhoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionya, siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah-perintah nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali.

Nakhoda adalah pemimpin yang memegang kedudukan paling tinggi di kapal. Pengertian pemimpin disini bukan hanya menyangkut wewenang keahlian dan komando tertinggi, tetapi pemimpin disini juga berarti:

1. Memberi intruksi kepada semua staff;
2. Menunjukkan cara pelaksanaan;
3. Memotivasi kepada semua staff untuk melaksanakan pekerjaan sesuai aturan;
4. Memimpin ABK dengan contoh yang nyata;
5. Memperhatikan seluruh jajaran ABK;
6. Memberikan kesempatan kepada semua personel untuk berpartisipasi dalam mengambil keputusan;

---

<sup>15</sup> Ibid, 25

<sup>16</sup> H.K. Martono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Rajawali Press, Jakarta, 2011, hlm 14-15

<sup>17</sup> Zaeni Asyhadie. 2014. *Hukum Bisnis; Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, hlm 174.

7. Memberikan dukungan untuk munculnya kreativitas dalam pengembangan sistem.<sup>18</sup>

#### 4. Pengertian Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya apung dinamis, kendaraan di permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Dep.Hub. 2008). Menurut Dep.Dik.Nas (2003), jenis kapal menurut fungsinya adalah :

1. Kapal Pesiar, adalah kapal yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Lama pelayaran pesiar bisa berbeda-beda, mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali ke pelabuhan asal keberangkatan.
2. Kapal Riset, adalah kapal yang pada umumnya digunakan untuk riset dan penelitian yang berhubungan dengan kelautan. Seperti penelitian gempa bawah laut, pencemaran air laut.
3. Kapal Penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas, kenyamanan dan kemewahan, kadang kapal diperlukan demi memuaskan para penumpang. Lain dari itu kapal penumpang harus memiliki kemampuan bertahan hidup pada situasi darurat.
4. Kapal Ro-Ro adalah kapal yang bisa memuat orang dan kendaraan yang berjalan masuk sendiri ke dalam kapal dengan penggerak sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga sehingga disebut sebagai kapal roll on-roll off disingkat Ro-Ro, untuk itu kapal dilengkapi dengan pintu rampa yang menghubungkan kapal dengan dermaga.
5. Kapal Barang atau kapal kargo adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan kargo dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ribuan kapal jenis ini menyusuri laut dan samudera dunia setiap tahunnya memuat barang-barang perdagangan internasional dan nasional. Kapal kargo pada umumnya di desain khusus untuk tugasnya.
6. Kapal Tanker ialah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk mengangkut minyak, LNG, LPG. Diantara berbagai jenis kapal tanker menurut kapasitas: ULCC (*Ultra large Crude Carrier*) berkapasitas 500.000 Ton dan VLCC (*Very Large Crude Carrier*) berkapasitas 300.000 Ton.g. Kapal Tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal Tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Mesin induk kapal tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai dengan 300 tenaga kuda ( 500 s/d 2000 kW), tetapi kapal yang lebih besar (digunakan di laut lepas) dapat berkekuatan 25.000 tenaga kuda (20.000 kW). Kapal tunda memiliki kemampuan manuver yang tinggi, tergantung dari unit penggerak. Kapal tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling-baling di belakang, efisien untuk menarik kapal dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Jenis penggerak lain sering disebut *Schottel propulsion system (azimuth thruster/Z-peller)* dimana baling-baling di bawah kapal dapat bergerak 3600 atau sistem *propulsion Vioth-Schneider* yang menggunakan semacam pisau di bawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 3600.

---

<sup>18</sup> Herman Budi Sasono, Soegiharto dan Rosadiro Cahyono. 2014. Manajemen Kapal Niaga (Teori, Aplikasi & Peluang-Peluang Bisnis). Yogyakarta: Andi, hlm 7.

7. Kapal Peti Kemas (*countainer ship*) adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas.

#### **5. Pengertian Kelaiklautan Kapal**

Menurut Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyebutkan: “Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis mua, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, dan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu”

Pasal 117 butir 2 menyebutkan “Kalaikan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (I) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, garis muat kapal dan pemuatan; kesejahteraan awak pala dan kesehatan penumpangan, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal”.

#### **6. Pengertian Kecelakaan Kapal**

Menurut Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan: Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa: kapal, tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas”

Sedangkan menurut Pasal 247 menyebutkan “Nakhoda mengetahui kecelakaan kapal atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan atau memberikan pertolongan, dan menyebarkan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain”

Pasal 249 menyebutkan “Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain”.

### **E. Pembahasan**

#### **1. Pengaturan Keselamatan Pelayaran Dalam Peraturan Perundang-undangan**

Sebagai negara kepulauan dengan wilayah perairan yang sangat luas, Indonesia hanya memiliki satu undang-undang yang mengatur tentang penggunaan laut. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam ketentuan umum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan Maritim. Kegiatan pelayaran pada umumnya adalah mengangkut barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain atau dari pelabuhan ke pelabuhan lain, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran bahan-bahan pencemar yang berasal dari kapal.

Kegiatan itulah yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Peraturan atau undang-undang untuk kegiatan lain seperti perikanan, pariwisata, pertambangan migas di lepas pantai, dan sebagainya semua mengacu pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Padahal, jenis kegiatan yang dilakukan sangat berbeda dengan kapal-kapal berlayar antar pelabuhan mengangkut barang atau penumpang.

Ketentuan tersebut senada dengan yang dimuat dalam IMO Convention yakni: “Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”. Dari definisi tersebut, diketahui bahwa Kapal adalah berbagai jenis bangunan dan alat apung dengan fungsi dan penggunaan yang berbeda-beda di perairan dan lepas pantai. Karena

perbedaan dari bentuk, fungsi maupun kegiatan yang dilakukan setiap jenis dan tipe kapal, berbeda satu dengan yang lain.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan International Maritime Organization (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi kapal di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Dalam kenyataannya 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (human error). Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritime.<sup>19</sup>

Menurut Pasal 169 ayat (91) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa: “pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal”. Tentunya kapal yang dimaksud dalam pasal tersebut apabila telah memenuhi syarat manajemen keselamatan akan diberikan sertifikat, yaitu sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Sertifikat tersebut dapat berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance-DOC*).<sup>20</sup>

Maka diperlukan standarisasi dalam peraturan perundang-undangan dalam hal ini Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, untuk disediakannya alat-alat penunjang keselamatan lain. Hal tersebut mengacu pada ketentuan dalam konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, yang disepakati pada tanggal 1 November 1974 dan berlaku sejak 25 Mei 1980 melalui Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang mengesahkan “*international convention for the safety of life at sea, 1974*” sebagai hasil konferensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut 1974.

Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa:

- (1) Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. pengaturan;
  - b. pengendalian; dan
  - c. pengawasan.

Pengaturan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.

---

<sup>19</sup> Randy Y.C. Aguw, Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, *Lex Administratum*, Vol. I, No.1, Januari-Maret 2013, hlm.. 48

<sup>20</sup> Badan Koordinasi Keamanan Laut RI, *Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran*, (Bakorla RI, Jakarta, 2009), hlm.. 11

Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundangundangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.

Melaksanakan fungsi keselamatan pelayaran bukan hal yang mudah yang harus diikuti oleh semua instansi dan ditunjang dana yang cukup serta kesadaran semua pihak termasuk masyarakat pengguna serta pesisir dan kelautan.<sup>34</sup> Untuk itu yang perlu dilakukan adalah membangun manajemen dan aturannya, mendorong pemerintah melakukan terobosan atau reformasi, mewujudkan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan pelayaran serta membangun kepercayaan ataupun kesadaran masyarakat dan memacu pembentukan payung aturan. Keselamatan pelayaran merupakan kebutuhan sehingga perlu segera diwujudkan dan mengaktifkan fungsi-fungsi keselamatan pelayaran melalui pembentukan lembaga dan manajemen serta fasilitas sarana dan prasarananya.

Empat unsur utama pelayaran yakni transportasi air, keamanan keselamatan pelayaran, pelabuhan, dan melindungi wilayah laut yang dimuat di dalam Undang-undang tentang Pelayaran yang apabila diuraikan adalah sebagai berikut:

- a. Ketentuan pada sektor bagian perhubungan di wilayah maritim atau laut antara lain meliputi asas pelaksanaan (*asas cabotage*) dimana pemberian kewenangan transportasi laut nasional yang menciptakan lingkungan mendukung bagi kemajuan transportasi laut, termasuk kemudahan pelayanan sarana dibidang perhubungan laut. perpajakan, serta keberadaan modal dalam pengadaan kapal serta ketersediaan sumber daya dalam pembelian kapal, dan sifat kontrak transportasi air jangka panjang.
- b. Penghapusan monopoli didalam administrasi pelabuhan, pembagian tugas antara regulator dan kontraktor dan keterlibatan pemerintah lokal serta sektor swasta dalam operasi pelabuhan juga tercakup dalam peraturan pelabuhan.
- c. Ketentuan pengaturan dibidang pengamanan keselamatan transportasi laut mengandung atau menampung ketentuan peraturan yang mencegah majunya teknologi dengan bertumpu kepada klausul yang lebih mengarah kepada penggunaan perangkat masa kini didalam pemanfaatan fasilitas serta infrastruktur keamanan, kedamaian serta juga ketentraman transportasi laut. Selain kemudahan akomodasi fasilitas pengaturan mengenai bentuk keamanan transportasi laut.
- d. Ketentuan didalam sektor penjagaan, pemeliharaan, pelestarian, pengawasan wilayah laut atau memberikan aturan untuk mitigasi serta pemantauan degradasi wilayah air dimana pengendalian transportasi air serta fasilitas serupa yang berupa kemudahan aturan internasional yang berhubungan.

Sebagaimana ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa pelayaran dimiliki, dikuasai atau dikendalikan oleh pemerintah Indonesia dimana pemerintah Indonesia memiliki wewenang atau hak kekuasaan terhadap pelaksanaan, pemanfaatan, pengelola, penggarap, pengurus dan pembuat pelayaran dimana pelaksanaannya mencakup bagian ketentuan, penanganan, penanggulangan, pengawalan, pengelolaan, pengoperasian, pengendalian, dan penjagaan. Pembinaan pelayaran dilaksanakan oleh pemerintah. Pelayaran merupakan kerangka kerja terpadu yang mencakup transportasi air, keselamatan dan keamanan, pelabuhan, dan pengawasan wilayah perairan. Undang-undang tidak hanya memuat pengaturan tentang aspek dasar pelayaran, tetapi pada dasarnya juga memuat pengaturan pada seluruh aspek pelayaran, yaitu navigasi, pelabuhan, transportasi, tabrakan kapal, SAR, dan lain sebagainya. Ketentuan mengenai pembinaan, sumber daya manusia, investigasi serta ketentuan pidana.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan bahwa komite keamanan pelabuhan yaitu Syahbandar berperan aktif dalam kegiatan perekonomian nasional dan melaksanakan semua fungsi dilakukannya pengawasan dan penegakan hukum, sarana bantu navigasi, pelabuhan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Menurut peraturan perundang undangan di atas tugas untuk melaksanakan pengawasan oleh Syahbandar tidak hanya terpusat pada kegiatan pelayaran saja, melainkan pada keseluruhan kegiatan didalam pelabuhan antara lain, kegiatan penyelamatan dan melakukan suatu kondisi kerja bawah air, pengerukan dan pemekaran daerah pelabuhan atau reklamasi, penanggulangan pencemaran, perlindungan terhadap lingkungan maritime di sekitar pelabuhan, serta melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan terhadap kapal.

Sesuai Pasal 212 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Polri dan TNI untuk segera mengamankan kapal yang berlabuh saat terjadi suatu tindakan pencurian atau berupa tindakan perompakan dan dipertegas kembali di dalam Pasal 212 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menjelaskan bahwa bantuan keamanan dan ketertiban dibawah aturan kewenangan Syahbandar. Dimana bantuan keamanan dan ketertiban di pelabuhan tersebut dibawah koordinasi dalam kewenangan Syahbandar dan tergantung permasalahan yang terjadi di atas kapal, karena setiap permasalahan yang timbul akan berbeda penanganannya menurut tugas dan tanggung jawab instansi yang terkait.

Keselamatan itu sendiri sesuai dengan Pasal 1 angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: “Keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi kapal, kegiatan perencanaan bangunan serta stabilitas kapal, melakukan uji layak mesin dan pemasangan kelistrikan kapal, tata susunan perlengkapan kapal termasuk didalamnya berbagai fasilitas perlengkapan alat penolong dan radio transmisi kapal serta prasarana elektronika kapal”. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, juga menyebutkan tanggung jawab Syahbandar<sup>11</sup> dalam hal fungsi mewujudkan keselamatan dan terciptanya keamanan pelayaran termasuk didalamnya pada kondisi kapal-kapal berlabuh (*drop anchor*).

Sesuai dengan diterbitkannya ketentuan yang menyatakan kesepakatan Internasional Syahbandar selaku komite keamanan Pelabuhan (*Port Security Committee*), dalam kewenangannya dapat meminta bantuan dalam pelaksanaan tugasnya kepada Polri dan TNI. Didalam ketentuan pelaksanaan Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menyebutkan bahwa tata kelola kegiatan pelayaran berunsurkan negara dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah meliputi segala pengaturan, semua pengendalian dan dilakukannya pengawasan.

Keceleakaan kapal diatur didalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, memberikan definisi mengenai keceleakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Didalam Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan definisi mengenai keceleakaan kapal yang diatur di dalam Pasal 2 ayat (2) bahwa keceleakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, keceleakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas.

## **2. Pengaturan Hukum Tindak Pidana Yang Dilakukan Nakhoda Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Kapal.**

Keeselamatan kapal dan pelayaran meliputi berbagai aspek yang sangat luas yang

menyangkut antara lain hal-hal sebagai berikut:

- a. Keselamatan kapal yang menyangkut konstruksi, perlengkapan dan pemeliharaan kapal, termasuk pula aspek keselamatan peti kemas (containers);
- b. Pengukuran tonase kapal;
- c. Pengawakan kapal;
- d. Pencegahan pencemaran laut yang berasal dari kapal.

Pada saat terjadi kecelakaan kapal terdapat pihak-pihak yang memiliki kewajiban untuk memberikan pertolongan sesuai dengan tanggungjawabnya masing-masing. Berdasarkan Pasal 246 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada nakhoda dan atau anak buah kapal”. Maka, siapapun yang berada di atas kapal tersebut termasuk penumpang memiliki kewajiban untuk melaporkan kepada nakhoda dan atau anak buah kapal yang mengenai terjadinya kecelakaan kapal dan memberikan pertolongan sesuai dengan batas kemampuannya.

Seorang nakhoda atau anak buah kapal ketika menerima laporan mengenai kecelakaan kapal menurut Pasal 247 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan atau memberikan pertolongan, dan menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan kapal kepada pihak lain. Jadi, seorang nakhoda tidak hanya memiliki kewajiban untuk melaporkan kecelakaan kapal kepada pihak lain namun juga harus menanggulangi dan atau memberikan pertolongan. Hal ini disebabkan nakhoda sebagai pemimpin kapal yang memiliki wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Laporan mengenai terjadinya kecelakaan kapal oleh nakhoda wajib diberitahukan kepada pihak lain. Pihak lain yang dimaksud disini menurut Pasal 248 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terbagi menjadi dua yakni syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia atau Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Menurut 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, disingkat KNKT (bahasa Inggris: National Transportation Safety Committee, disingkat NTSC) adalah sebuah lembaga pemerintahan nonstruktural Indonesia yang melaksanakan tugas dan fungsi investigasi kecelakaan transportasi. KNKT. Adapun Visi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) 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.

Komisi ini 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.

Peristiwa terjadinya kecelakaan kapal di laut dapat mengakibatkan kerugian baik secara materil maupun hilangnya nyawa orang. Atas peristiwa tersebut haruslah ada orang yang harus memikul tanggungjawab, 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, nakhoda maupun pihak-pihak lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan kapal.

Suatu peristiwa dikatakan sebagai tindak pidana dan dapat dipertanggung jawabkan kepada pelakunya apabila perbuatan tersebut telah dirumuskan dalam suatu peraturan perundangan yang berlaku. Atau dengan kata lain “Tindak Pidana adalah suatu perbuatan yang dilakukan dalam keadaan dan situasi yang tertentu oleh undang undang dinyatakan terlarang, yang karenanya telah terjadi dapat mengakibatkan penghukuman badan dan atau denda kepada pelakunya”

Tindak Pidana bidang pelayaran, adalah serangkaian perbuatan terlarang oleh undang undang, dan tercela dalam kaitan dengan kegiatan pelayaran. Sedangkan yang dimaksud pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Angkutan diperairan, Kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta Perlindungan Lingkungan Maritim. Ketentuan tentang tindak pidana di bidang Pelayaran, berjumlah 48 (empat puluh delapan) pasal yang terdapat dalam Pasal 284 sampai dengan pasal 332 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dari 48 (empat puluh delapan) pasal yang mengatur tindak pidana pelayaran sekaligus mengancam hukuman, menurut penulis dapat digolongkan menjadi 3 (tiga) bidang yaitu:

- (a) tindak pidana di bidang angkutan di perairan (termasuk sungai, danau dan waduk), dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 284 sampai dengan Pasal 296, Pasal 302, Pasal 304 sampai dengan Pasal 315, Pasal 317, Pasal 323, Pasal 330, serta Pasal 331 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- (b) tindak pidana di bidang kepelabuhanan, dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 297 sampai dengan Pasal 301, serta Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- (c) tindak pidana di bidang lingkungan maritim, dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 316, Pasal 318 sampai dengan Pasal 322, Pasal 324 sampai dengan Pasal 329, serta Pasal 332 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Secara yuridis perbuatan-perbuatan yang termasuk kedalam tindak pidana dibidang pelayaran diatur secara eksklusif didalam Kitab Undangundang Hukum Pidana (KUHP), yakni dalam Buku Kedua, Bab XXIX Tentang Kejahatan Pelayaran, Pasal 438 sampai dengan Pasal 479, meliputi Pembajakan, Keterangan palsu isi surat ijin 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 undangundang pelayaran tidak mengatur mengenai tindak pidana pembajakan sebagaimana yang diatur didalam KUHP.

Salah satu faktor penting dalam pelayaran adalah kapal. Karena semua pelayaran pengangkutan, baik pengangkutan barang ataupun penumpang pasti membutuhkan kapal sebagai pendukungnya. Selain dikarenakan daya muat yang lebih besar dibandingkan dengan perahu tradisional, kapal juga memiliki perlengkapan dan peralatan yang jauh lebih baik daripada perahu tradisional. Sehingga keamanan dan kenyamanan pelayaran lebih terjamin. Dalam satu dasawarsa terakhir ini kecelakaan pelayaran tidak pernah berkurang. Adapun penyebab dari kecelakaan antara lain adalah cuaca buruk, kelebihan beban atau kapal yang tidak memenuhi syarat kelaikan kapal.

Penyebab ini muncul karena lemahnya pengawasan terhadap standar keselamatan pelayaran. Penyebab operasional dari penggunaan kapal masuk ke dalam faktor eksternal, artinya bahwa kecelakaan kapal disadari oleh faktorfaktor di luar kapal yang berpengaruh kepada keselamatan dan keamanan kapal. Namun biasanya pada kasus-kasus kecelakaan kapal di Indonesia akhirnya muncul akibat terbesar dari kecelakaan, yakni kelebihan beban akibat dari kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang untuk melakukan hal tersebut.

Selain faktor-faktor di atas, banyak juga kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia (human error) ataupun disebabkan oleh faktor alam. Oleh sebab itu, dibutuhkan awak kapal yang cakap dalam menjalankan kapal-kapal di wilayah perairan Indonesia. Kecelakaan yang saat ini banyak terjadi di Indonesia merupakan perpaduan dari faktor kesalahan manusia dan faktor alam. Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Salah satu pihak yang turut bertanggung jawab dalam kecelakaan yang terjadi pada suatu kapal adalah Nakhoda selaku pemimpin kapal. Sehingga sebagai pemimpin kapal, diharapkan Nakhoda dapat memenuhi pertanggung jawabannya seperti yang disyaratkan oleh undang-undang.

Kecelakaan kapal yang marak terjadi semakin menunjukkan tidak ditaatinya peraturan mengenai pelayaran dalam negeri maupun konvensi pelayaran internasional, terutama Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan konvensikonvensi dari IMO, oleh perusahaan pelayaran nasional di dalam negeri. Mengingat pentingnya lalu lintas perkapalan maka

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan agar setiap kecelakaan kapal yang terjadi dilakukan pemeriksaan kode etik profesi Nakhoda dan/atau awak kapal lainnya oleh pejabat yang berwenang yaitu Mahkamah Pelayaran.

Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal memerlukan penanganan melalui lembaga yang cukup istimewa. Pemeriksaan kecelakaan kapal yang dimaksud diatas dilakukan untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan/atau menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal. Dengan demikian berdasarkan hasil pemeriksaan tersebut dapat ditempuh langkahlangkah yang diperlukan guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan sebab-sebab kecelakaan kapal yang sama dan bertujuan sebagai satu bentuk pembinaan dan pengawasan bagi tenaga profesi kepelautan.

Pemeriksaan kecelakaan kapal meliputi pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Pemeriksaan pendahuluan bertujuan mencari keterangan dan/atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal untuk selanjutnya dilanjutkan ke tahap pemeriksaan lanjutan.

Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal lainnya memerlukan penanganan melalui peraturan perundang-undangan atau lembaga-lembaga yang cukup lebih istimewa jika dibandingkan dengan kecelakaan transportasi darat. Lembaga istimewa yang berkompeten menangani kecelakaan kapal atau pelayaran di Indonesia sebagaimana disinggung di atas adalah Mahkamah Pelayaran.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia belum memiliki Mahkamah Maritim atau Admiralty Court seperti di negara-negara lain. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya mampu memberikan penindakan. Keberadaan Mahkamah Pelayaran di Indonesia tidak terlepas dari peran Pemerintah Hindia Belanda semasa masih berkuasa di Indonesia.

Mahkamah Pelayaran untuk pertama kalinya dibentuk berdasarkan *Ordonnantie op den Raad voor de Scheepvaart (Staatsblad 1934 No. 215)* yang mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938. Kedudukan Mahkamah pada masa Hindia Belanda ada dalam lingkungan Departemen van Marine.

Mengingat Mahkamah Pelayaran hingga saat ini hanya satu yang berada di Jakarta, sementara luas lingkup yurisdiksinya mencakup seluruh Indonesia, maka Mahkamah Pelayaran dipastikan memikul beban tugas yang sangat berat. Karena dengan makin meningkatnya intensitas kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia, maka potensi untuk meningkatnya kasus kecelakaan di berbagai penjuru perairan Indonesia sangat besar.

Mahkamah Pelayaran sebagai suatu badan peradilan khusus yang menangani kecelakaan dan bencana di laut, akan memberikan penilaian yang obyektif atas ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal. Mahkamah Pelayaran dapat pula melakukan pemeriksaan kecelakaan atau bencana kapal berbendera asing selama kecelakaan atau bencana kapal tersebut berada di wilayah Republik Indonesia. Hukum acara dalam tahapan pemeriksaan lanjutan (hukum acara) di Mahkamah Pelayaran memiliki karakteristik yang berbeda dengan hukum acara di peradilan yang sebenarnya.

Bila hal ini dikaitkan dengan Undang-undang Nomor 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, Keputusan oleh Mahkamah Pelayaran merupakan suatu alat bukti yang sah. Karena dapat dimasukkan dalam kategori alat bukti, yaitu alat bukti surat (Pasal 184 KUHP), sehingga dapat dipergunakan di muka pengadilan. Di dalam kecelakaan kapal, jika didalam penyelidikan

ditemukan adanya dugaan kelalaian atau kesalahan yang bersifat prosedural/administrative menyangkut perizinan kapal dan administratif lainnya, maka pihak yang dapat dimintai pertanggung jawaban adalah pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran (*vicarious liability*), dimana suatu pihak dimintai pertanggung jawaban atas kesalahan yang bukan secara langsung dilakukan oleh terdakwa. Sedangkan jika ditemukan dugaan adanya kelalaian pada saat beroperasinya kapal tersebut sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan, maka pihak yang dapat dipertanggung jawabkan atas kecelakaan tersebut adalah Nakhoda kapal dan/atau awak kapal (*strict liability*) karena terdakwa langsung dimintai pertanggung jawaban atas kesalahan yang diperbuat.

Tindak Pidana bidang Pelayaran, adalah serangkaian perbuatan terlarang oleh Undang-Undang, dan tercela ndalam kaitan dengan kegiatan Pelayaran. Pelayaran yaitu suatu kesatuan sistem yang terdiri atas Angkutan perairan, Kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antara pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain dengan ketentuan yang berlaku.<sup>21</sup>

Salah satu urgensi pembentukan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah karena perkembangan strategi nasional ndan internasional yang menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai IPTEK, peran serta swasta dan persaingan usah, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggaraan Negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamana pelayaran demi kepentingan nasional.

Oleh karena itu tindak pidana pelayaran dalam hal ini merupakan salah satu tindak pidana khusus yang diatur oleh suatu perundang-undangan tersendiri yaitu Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, sehingga segala sesuatu yang berhubungan dengan dunia pelayaran haruslah tunduk dan patuh terhadap aturan yang terdapat di dalam undang-undang tersebut.

Ketentuan tentang tindak pidana di bidang Pelayaran, berjumlah 52 pasal, dan terdapat dalam pasal 284, sampai dengan pasal 336, Undang Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang digunakan untuk memudahkan pemahamannya dibagi dalam 2 (dua) kategori atau bagian yaitu:

Berdasarkan Subyek pelaku dan berdasarkan Pertanggungjawaban pidana. Dari segi Subyek hukum pelaku perseorangan, atau pelaku kelompok orang maupun badan swasta, terdapat dalam ketentuan masing masing sebagai berikut:

- a. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal asing yang mengangkut penumpang atau barang antar pulau di wilayah perairan Indonesia, tanpa izin pemerintah.
- b. Dipidana setiap orang yang melayani angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain atau muatan barang umum pihak lain tanpa izin pemerintah.
- c. Dipidana Nakoda angkutan danau dan sungai yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin kesyahbandaran. Dan yang mengakibatkan kerugian barang maupun mengakibatkan kematian seseorang.
- d. Dipidana setiap orang WNI atau Badan Usaha yang mengoperasikan kapal pada angkutan diperairan tanpa izin usaha dari pemerintah.
- e. Dipidana setiap orang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa persetujuan pengoperasian dari menteri/gubernur/bupati/walikota bagi masing-masing kapal untuk melayani lintas pelabuhan di masing-masing wilayah antar provinsi dan antar Negara/antar kabupaten atau dalam wilayah kabupaten/kota ybs.
- f. Dipidana setiap orang yang menyelenggarakan jasa usaha angkuta di perairan, danau dan sungai

---

<sup>21</sup> P.A.F. Lamintang, Dasar – dasar Hukum Pidana Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hal 193 - 194

- tanpa izin pemerintah.
- g. Dipidana setiap orang yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang atau barang terutama angkutan pos.
  - h. Dipidana setiap orang termasuk penyedia jasa angkutan multimoda, yang tidak mengasuransikan tanggungjawabnya sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah /hilang/rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang/barang yang diangkut, kerugian pihak ketiga.
  - i. Dipidana perusahaan angkutan perairan yang tidak dapat memberikan fasilitas khusus dan kemudahan untuk tidak dikenakan biaya tambahan, bagi penumpang cacat, wanita hamil, lanjut usia dan anak dibawah usia lima tahun.
  - j. Dipidana setiap orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yang tidak sesuai persyaratan pengemasan dan penumpukan di pelabuhan, pengenaan tanda keselamatan atau tidak memberi tanda peringatan barang berbahaya, yang sesuai peraturan standar nasional maupun internasional, dan yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.
  - k. Dipidana setiap orang yang membangun dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau dan yang memanfaatkan garis pantai untuk melakukan kegiatan tambat kapal, bongkar muat barang atau menaikkan atau menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri diluar kegiatan di pelabuhan/diterminal khusus/terminal untuk kepentingan diri sendiri, Juga yang menggunakan terminal khusus untuk kepentingan umum, tanpa izin pemerintah.
  - l. Dipidana setiap orang termasuk badan usaha yang melaksanakan kegiatan dipelabuhan, yang tidak memberikan jaminan ganti rugi atas pelaksanaan kegiatan di pelabuhan yang mengakibatkan kerusakan bangunan atau fasilitas pelabuhan.
  - m. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan terminal khusus untuk melayani perdagangan dari dan ke luar negeri tanpa memenuhi persyaratan dan belum ada penetapan pemerintah.
  - n. Dipidana Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan diketahuinya jika kapal itu tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.
  - o. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapan dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritime.
  - p. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi atau melanggar persyaratan kelengkapan navigasi/navigasi elektronik kapal. Termasuk yang mengoperasikan kapal yang tidak dilengkapi peralatan komunikasi radio dan kelengkapannya, juga peralatan meteorologi.
  - q. Dipidana Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui cuaca buruk yang membahayakan terhadap keselamatan berlayar, namun nakhoda tidak menyebarluaskan kepada pihak lain dan atau kepada pemerintah.
  - r. Dipidana setiap orang yang mempekerjakan awak kapal yang tidak memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional, juga yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta tanpa dokumen kepelautan yang dipersyaratkan.
  - s. Dipidana setiap orang yang menghalang haling nakhoda dalam menjalankan kewajibannya berada di kapal selama berlayar.
  - t. Dipidana setiap orang yang menggunakan peti kemas sebagai bagian alat angkut tanpa memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas.
  - u. Dipidana setiap orang yang sengaja atau karena kelaliannya mengakibatkan rusak atau merusak atau melakukan tindakan yang mengakibatkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi-pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di laut, sungai dan danau serta telekomunikasi pelayaran.

- v. Dipidana setiap orang yang melakukan pengerukan atau reklamasi alur pelayaran atau kolam pelabuhan tanpa izin pemerintah.
- w. Dipidana Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, alihmuat dikolam pelabuhan, menundan dan membongkar muat barang berbahaya tanpa izin syahbandar.
- x. Dipidana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar, dan yang mengakibatkan kecelakaan kapal serta mengakibatkan kerugian harta benda dan kematian.
- y. Dipidana awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal.
- z. Dipidana setiap orang yang melakukan pembuangan limbah air balas, kotoran, sampah atau bahan lain ke perairan diluar ketentuan peraturan perundang undangan dan mengakibatkan tercemarnya lingkungan hidup dan yang mengakibatkan kematian seseorang.

Pelaksanaan penegakan hukum di bidang pelayaran menjadi sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang keefektifitasan pelayaran secara terkendali dan sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayaran sehingga pelayaran dapat berjalan berkelanjutan dengan lebih baik. Oleh karena itu tindak pidana pelayaran juga telah diatur dengan sedemikian rupa untuk terwujudnya lalu lintas pelayaran yang baik di Indonesia, yang mana diatur di dalam kitab Undang-undang hukum pidana (KUHP) yaitu di dalam buku kedua tentang kejahatan yaitu kejahatan pelayaran yang diatur di dalam Pasal 466, 469 dan buku kedua tentang pelanggaran yang diatur dalam Pasal 560, 561.

Adapun isi dari pasal-pasal tersebut ialah:

- (1) Pasal 466 Seorang nakhoda kapal Indonesia yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum atau untuk menutupi perbuatan itu menjual kapalnya, atau meminjam uang dengan mempertanggungkan kapalnya atau perlengkapan kapal itu atau perbekalannya, atau menjual atau menggadaikan kapal itu barang muatan atau barang perbekalan kapal itu, atau mengurangi kerugian atau belanja, atau tidak menjaga supaya buku-buku harian harian di kapal dipelihara menurut Undang-undang, ataupun tidak mengurus keselamatan surat-surat kapal ketika meninggalkan kapalnya, diancam dengan pidana penjara paling lama tujuh.
- (2) Pasal 469 (1) Nakhoda kapal (perahu) Indonesia yang tidak karena terpaksa dan tidak dengan setahu yang punya atau peserta kongsi perkapalan itu, melakukan, atau membiarkan perbuatan yang diketahuinya bahwa hal itu dapat menyebabkan kapal (perahu)nya atau muatannya jadi tertangkap, tertahan atau terhenti, dihukum penjara selama-lamanya satu tahun empat bulan atau denda sebanyakbanyaknya Rp.9000,-
- (3) Pasal 560 Nakhoda kapal (perahu) Indonesia yang berangkat sebelum diperbuat dan ditanda tangani daftar orang kapal (monsterrol), yang diperlukan menurut Undangundang dihukum denda sebanyak-banyaknya Rp. 1500,-.
- (4) Pasal 561 Nakhoda kapal (perahu) Indonesia yang dikawal (perahunya) tidak memegang segala surat kapal, buku atau surat lain-lain yang dimestikan oleh atau menurut peraturan Undang-undang, dihukum denda sebanyakbanyaknya Rp. 1500,-

Pengaturan Tindak Pidana Pelayaran di Luar KUHP termuat dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran berjumlah 52 pasal, dan terdapat dalam pasal 284, sampai dengan pasal 336 yaitu dapat diringkas sebagai berikut ini:

- (1) Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal asing yang mengangkut penumpang atau barang antar pulau di wilayah perairan Indonesia, tanpa izin pemerintah.
- (2) Dipidana setiap orang yang melayani angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang

- milik pihak lain atau muatan barang umum pihak lain tanpa izin pemerintah.
- (3) Dipidana Nakhoda angkutan danau dan sungai yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin kesyahbandaran. Dan yang mengakibatkan kerugian barang maupun mengakibatkan kematian seseorang.
  - (4) Dipidana setiap orang WNI atau Badan Usaha yang mengoperasikan kapal pada angkutan diperairan tanpa izin usaha dari pemerintah.
  - (5) Dipidana setiap orang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa persetujuan pengoperasian dari menteri/gubernur/bupati/walikota bagi masing-masing kapal untuk melayani lintas pelabuhan di masing-masing wilayah antar provinsi dan antar Negara/antar kabupaten atau dalam wilayah kabupaten/kota ybs.
  - (6) Dipidana setiap orang yang menyelenggarakan jasa usaha angkuta di perairan, danau dan sungai tanpa izin pemerintah.
  - (7) Dipidana setiap orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yang tidak sesuai persyaratan pengemasan dan penumpukan di pelabuhan, penenaan tanda keselamatan atau tidak memberi tanda peringatan barang berbahaya, yang sesuai peraturan standar nasional maupun internasional, dan yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.
  - (8) Dipidana Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan diketahuinya jika kapal itu tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.
  - (9) Dipidana Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar, namun tidak menyebarluaskan kepada pihak lain dan atau kepada pemerintah.
  - (10) Dipidana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar, dan yang mengakibatkan kecelakaan kapal serta mengakibatkan kerugian harta benda dan kematian.

### **3. Pengaturan Pertanggungjawaban Hukum Bagi Seorang Nakhoda Kapal Dalam Pelayaran**

Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nakhoda 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. secara ringkas tanggung jawab nakhoda kapal dapat dirinci sebagai berikut memperlengkapi kapalnya dengan sempurna, mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak laut (*Seaworthy*), bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya dan mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Nakhoda dirumuskan dalam Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008 (UUP 2008) yaitu: Nakhoda adalah salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan.

Berdasarkan pengertian Nakhoda diatas dapat dilihat bahwa Nakhoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionalnya siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah-perintah Nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali. Nakhoda setelah menandatangani sebuah perjanjian kerja laut menjadi buruh utama dari pengusaha kapal, ini

dengan pengertian bahwa Nakhoda telah mengikatkan diri untuk dapat menyanggupi bekerja dibawah perintah pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) serta diberi upah oleh pengusaha kapal tersebut.

Nakhoda memiliki kewajiban-kewajiban yang wajib untuk dipenuhi. Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan UUP 2008, adapun kewajiban-kewajiban itu adalah:

- a. 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.
- b. 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;
- c. 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.
- d. Nakhoda wajib menyimpan dan merawat semua surat - surat atau sertifikat-sertifikat 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.
- e. 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 jo. Pasal 141 UUP 2008. Buku harian sebagaimana disebutkan diatas diwajibkan untuk diisi, ditanggali dan ditandatangani oleh Nakhoda selaku pemimpin diatas kapal dan juga para awak kapal yang diberikan tugas untuk mengisi buku harian tersebut. Nakhoda diwajibkan melaporkan buku harian kapal yang dibuat kepada Syahbandar dan/atau atas permintaan pihakpihak 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.
- f. Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 138 ayat (3) UUP 2008 wajib menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan;
- g. Jika seorang Nakhoda mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar, seperti cuaca buruk, ada kerangka kapal yang dapat merusak kapal, atau sarana navigasi tidak berfungsi sebagaimana mestinya, maka Nakhoda wajib mengambil tindakan pencegahan dan

menyebarkan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 132 ayat (3) UUP 2008.

- h. 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.
- i. Dalam hal kapalnya diseret, ditahan atau disita, seorang Nakhoda wajib menuntut kembali kapal beserta muatannya, serta mengambil tindakantindakan yang diperlukan untuk penuntutan tersebut. Perihal kejadian penyeretan / penahanan atau penyitaan terhadap kapal, sang Nakhoda berkewajiban untuk segera memberitahukan kepada perusahaan pelayaran (pengusaha kapal) atau pencarter, serta menanti instruksi - instruksi yang berkaitan dengan penuntutan tersebut (Pasal 369 KUHD). Perihal penuntutan kembalinya kapal beserta muatannya dalam pasal ini memiliki arti bahwa Nakhoda jika perlu bertindak di dalam persidangan sebagai pihak yang berperkara mewakili mereka yang berkepentingan atas muatan dan mewakili pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) atas kapalnya. Pasal ini berkaitan dengan Pasal 367 dan 368 KUHD yang mewajibkan Nakhoda untuk menyelamatkan kapal, penumpang dan muatannya.
- j. Melaporkan dan meminta izin dari perusahaan pelayaran atau pencarter (jika kapal tersebut dicarter), jika Nakhoda membawa atau mengangkut barang barang atau apapun yang tidak lazim sebagai perlengkapan atau kelengkapan untuk tugas Nakhoda di kapal, seperti mengangkut barang dagangan atau penumpang (pasal 372 KUHD).
- k. Nakhoda wajib mendengarkan pembelaan atau penjelasan anak buah kapal yang telah melanggar peraturan dan perintah dari Nakhoda, sebelum Nakhoda menjatuhkan hukuman padanya.

Dalam mendengar keterangan tersebut setidaknya dihadiri paling sedikit oleh dua orang perwira kapal untuk menjadi saksi, yang ditunjuk dari daftar anak kapal Pasal 390 ayat (1) KUHD. Perihal ini Nakhoda wajib mengadakan suatu register hukuman yang membukukan semua peristiwa-peristiwa penghukuman yang terjadi di atas kapal, dimana setiap pembukuan ini harus ditandatangani oleh Nakhoda dan perwira-perwira kapal yang ditunjuk untuk hadir tersebut.

Keselamatan seluruh penumpang secara umum merupakan fungsi pokok seluruh awak kapal terutama Nakhoda. Penerapan yang benar pada prosedur anjungan ataupun prosedur kamar mesin akan memastikan keselamatan operasi kapal, keselamatan penumpang dan awak kapal. Pengontrolan atau pengkoordinasian pergerakan penumpang oleh Nakhoda setiap waktu sangatlah penting untuk memastikan mereka merasakan pengalaman pelayaran yang tidak terlupakan dan aman.

Tanggung jawab atas pengontrolan penumpang dimulai sebelum mereka menaiki tangga/jembatan kapal. Jumlah penumpang harus diserahkan kepada Nakhoda ketika kapal meninggalkan pelabuhan karena Nakhoda harus mengetahui persis jumlah pasti penumpang dan awak kapal ketika kapal mulai berlayar. Nakhoda bertanggung jawab untuk mengumumkan informasi keselamatan sebelum kapal berlayar di perairan terbuka. Informasi keselamatan yang

diumumkan pada penumpang seperti:

- a. Memberitahukan tentang lokasi jaket pelampung.
- b. Memberitahukan tentang pengertian tanda-tanda informasi keselamatan dan poster.
- c. Memberitahukan untuk tetap tenang dalam keadaan darurat.

#### **F. Kesimpulan**

Pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan Nakhoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan kecelakaan kapal, adalah: diatur dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan pertanggungjawaban hukum seorang Nakhoda terhadap kapal yang dilayarkannya mengalami kecelakaan, adalah: diatur dalam Pasal 249 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa nakhoda bertanggungjawab penuh jika terjadi kecelakaan kapal. Kecuali dapat dibuktikan lain. Namun ada pertanggungjawaban yang bukan merupakan porsi nakhoda dalam hal keselamatan dan keamanan, ada juga yang merupakan porsi tanggungjawab yang diberikan ke pemilik kapal yaitu dalam hal memelihara kapal yang diamanatkan pada Pasal 130 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

#### **G. Saran**

Hendaknya pemerintah dapat mengatur secara khusus perbuatan yang dilakukan nakhoda kapal dalam bentuk perbuatan kelalaian sebagaimana yang sebelumnya sudah di atur dalam Pasal 359 KUHP, akan tetapi pasal tersebut kurang mendukung untuk dijatuhkan kepada nakhoda yang melakukan kelalaian dalam membawa kapal, dan terjadinya kecelakaan kapal seperti yang terjadi bukan hanya pihak yang terkait langsung seperti nakhoda untuk memenuhi kelaiklautan, namun pihak yang tidak terkait langsung seperti pemilik kapal dan syahbandar juga mempunyai tanggungjawab dalam pemenuhan kelaiklautan itu. Undang-undang memberikan fungsi, tugas dan wewenang pada masing-masing pihak untuk melakukan tugas Sama seperti hal jika terjadi kecelakaan akibat tidak laiklaut. Pihak-pihak terkait harus bertanggungjawab sesuai dengan porsinya, tidak hanya nakhoda saja yang secara kenyataan ia mengemudikan kapal tersebut.

### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **A. BUKU**

- Adami Chazawi, 2007, *Pelajaran Hukum Pidana “Stelser pidana, tindak pidana, teori-teori ppidanaan & Batas Berlakunya Hukum Pidana”, Bagian 2* Jakarta: PT Raja Grafindo persada.
- Chairul Huda, 2011, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepala Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan: Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana, cet.3*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- E. Kartini, 2015, *Hukum Maritim, Akademi Maritim “Djadajat”*
- E.Y.Kanter & S.R. Sianturi, 2012, *Asas- Asas Hukum Pidana Di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Stora Grafika
- Hussyen Umar, 2021, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- H.K. Martono, 2011, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta: Rajawali Press.

- Herman Budi Sasono, Soegiharto dan Rosadiro Cahyono, 2014, *Manajemen Kapal Niaga (Teori, Aplikasi & Peluang-Peluang Bisnis)*, Yogyakarta : Andi
- Ijat Danajat, 2013, *Hukum Maritim, Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia*
- Jan R Emmelink, 2003, *Hukum Pidana: Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Pidananya Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Mohammad Ekaputra, 2015, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Medan: USU Press Cetakan ke-2.
- Leden Marpaung, 2005, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Roeslan Saleh, 2012, *Pikiran-pikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Tri Andrisman, 2011, *Hukum Pidana Asas – Asas dan Dasar Aturan Umum Hukum Pidana Indonesia*, Bandar Lampung: Universitas Lampung
- Tri Andrisman, 2007, *Hukum Pidana*, Bandar Lampung: Universitas Lampung.
- P.A.F Lamintang, 1997, *Dasar- Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Citra Adtya bhakti.
- Mohammad Ekaputra, 2015, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Medan : USU Press Cetakan ke-2
- Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudji, 2004, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Cetakan ke-8 PT. Raja Grafindo Persada
- Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, 1979, *Perihal Kaidah Hukum*, Bandung: Alumni
- W.J.S. Poerwadarminta, 2010, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka
- Zaeni Asyhadie, 2014, *Hukum Bisnis; Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.

**B. Peraturan Perundangan - Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana,

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia, Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.