

**PERTANGGUNGJAWABAN NAHKODA DALAM PENGANGKUTAN LAUT
ATAS KECELAKAAN KAPAL DI INDONESIA****Zephyri Monang Siregar, Hulman Panjaitan, Wiwik Sri Widiarty**

Universitas Kristen Indonesia, Jakarta

Email: jephyrimonang@gmail.com

Abstrak

Artikel ilmiah ini bertujuan untuk menganalisis kepastian status ketenagakerjaan pelaut dalam perspektif hukum positif Indonesia. Pelaut adalah kelompok pekerja yang memiliki karakteristik unik, karena mereka bekerja di kapal-kapal yang berlayar di perairan internasional. Dalam konteks ini, artikel ini mendokumentasikan dan menganalisis kerangka hukum yang mengatur status ketenagakerjaan pelaut di Indonesia, serta masalah-masalah yang sering kali muncul dalam praktik ketenagakerjaan pelaut. Studi ini membahas aspek-aspek hukum yang mempengaruhi status ketenagakerjaan pelaut, seperti peraturan ketenagakerjaan, peraturan perburuhan, dan konvensi internasional yang relevan. Artikel ini juga menyoroti isu-isu penting, termasuk hak-hak pekerja, syarat kerja, upah, dan perlindungan sosial untuk pelaut. Dalam analisis ini, akan dipertimbangkan sejauh mana regulasi hukum Indonesia memberikan kepastian status ketenagakerjaan pelaut, serta bagaimana implementasinya dalam praktik sehari-hari. Penelitian ini juga akan mengevaluasi tantangan yang dihadapi oleh pelaut dalam mendapatkan hak-hak mereka dan perlindungan hukum yang sesuai. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kepastian status ketenagakerjaan pelaut dalam hukum positif Indonesia masih memerlukan perhatian dan perbaikan. Artikel ini memberikan kontribusi pada pemahaman lebih lanjut tentang kerangka hukum yang mengatur ketenagakerjaan pelaut dan mendorong perbaikan dalam regulasi serta perlindungan hak-hak ketenagakerjaan pelaut di Indonesia.

Kata kunci: ketenagakerjaan pelaut, hukum positif, hak-hak pekerja, pelaut, Indonesia.**Abstract**

This academic article aims to analyze the employment status certainty of seafarers from the perspective of Indonesian positive law. Seafarers are a unique group of workers as they work on ships that sail in international waters. In this context, the article documents and analyzes the legal framework governing the employment status of seafarers in Indonesia, as well as the common issues that arise in seafarer employment practices.

The study examines the legal aspects that influence the employment status of seafarers, such as labor regulations, labor standards, and relevant international conventions. The article also highlights crucial issues, including workers' rights, terms of employment, wages, and social protection for seafarers. In this analysis, it will be considered how far Indonesian legal regulations provide employment status certainty for seafarers and how they are implemented in daily practice. The research also evaluates the challenges faced by seafarers in obtaining their rights and appropriate legal protection. The research findings indicate that the employment status certainty of seafarers under Indonesian positive law still requires attention and improvement. This article contributes to a deeper understanding of the legal framework governing seafarer employment and encourages improvements in regulations and the protection of seafarer employment rights in Indonesia.

Keywords: *Seafarer Employment, Positive Law, Workers' Rights, Seafarers, Indonesia.*

PENDAHULUAN

Kedaulatan Indonesia terhadap laut dapat diketahui berdasarkan penjelasan ordonansi laut teritorial dan lingkungan maritim sebagai berikut, Negara Indonesia berdaulat atas wilayah ini, baik mengenai jalur laut itu sendiri yang terdiri dari air, dasar laut dan tanah dibawahnya, maupun udara yang ada diatasnya.

Begitu besar penguasaan atas laut yang dimiliki Indonesia hendaknya dapat diusahakan untuk memberikan manfaat yang besar bagi kemakmuran dan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia. Hal tersebut di atas sesuai dengan pasal 33 ayat 3 UUD 1945, (R. Indonesia, 2002) yakni bumi air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan digunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Bangsa Indonesia sudah bertekad untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa dan segenap sumber daya alam yang tersedia baik hayati maupun non hayati.

Untuk mencapai tujuan tersebut sumber daya alam yang terdapat di dasar laut dan tanah di bawahnya serta ruang air di atasnya harus dilindungi dan dikelola secara tepat, terarah dan bijaksana. Untuk itu berbicara masalah laut tidak akan lepas dengan berbicara tentang hukum internasional. Berbagai kepentingan menyangkut penggunaan laut adalah: (Mochtar Kusuma Atmaja, n.d.).

- 1) Kepentingan Pelayaran (navigasi).
- 2) Keperluan perikanan dan perlindungan hayati laut.
- 3) kepentingan kesehatan.
- 4) Kepentingan komunikasi (pemasangan kabel - kabel bawah laut)

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

Sedangkan negara kepulauan penggunaan transportasi darat tidak selalu membantu jika tidak ditunjang dengan moda transportasi laut, seperti halnya dalam penyebrangan sungai besar, selat, dan laut di negara tersebut (Siregar, 2023). Bukti-bukti yang menunjukkan bahwa bangsa Indonesia telah menggunakan kapal-kapal sebagai alat transportasi penting untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat dari segi penyaluran menggunakan transportasi laut. Transportasi laut selalu menjadi pilihan bagi masyarakat, khususnya dalam menggerakkan roda perekonomian (Karim et al., 2023).

Sangat diperlukan 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 relative murah dibandingkan transportasi darat dan udara (Darmawati, 2016). Sebagai negara maritim dan atau negara kepulauan terbesar didunia lebih kurang 17.506 (tujuh belas ribu lima ratus enam) pulau, sudah sejak lama kepulauan Indonesia dijadikan perlintasan transportasi dunia dan ramai dilalui sarana atau moda transportasi yang menghubungkan antar benua di samping itu sebagai penghubung kota dan pulau, juga memiliki berbagai ragam kekayaan yang menjadi tumpuan harapan masa depan kesejahteraan rakyat.

Terganggunya atau terancamnya keamanan dan keselamatan di wilayah yurisdiksi Indonesia beserta lingkungannya menyebabkan kehilangan kesempatan dalam meraih devisa khususnya dari aktivitas transportasi tersebut karena dari aspek pertahanan, keselamatan dan keamanan transportasi sangat mempengaruhi usaha pembangunan negara dan bangsa ini. Untuk mempertahankan eksistensi Indonesia sebagai suatu negara kepulauan yang utuh dan menyeluruh, maka integritas perairan Indonesia sebagai bagian integral dan satu kesatuan wilayah dengan darat dan ruang udara di atasnya harus dapat dipertahankan, dipelihara dan dilindungi.

Secara konkrit, untuk dapat melindungi kepentingan Indonesia dan mewujudkan kondisi keamanan di wilayah perairan Indonesia, maka perlu ada pelaksanaan penegakan hukum di laut, antara lain penegakan hukum di perairan Indonesia (Kartika, 2016), (Kadar, 2015), (Faisal et al., 2023). Salah satu bentuk peraturan negara yang mengatur masalah pelayaran adalah Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Undang undang ini merupakan penyempurnaan dari UU No. 21 tahun 1992 yang tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru. Sebagai negara anggota IMO (*International Maritime Organization*) sebuah organisasi dunia yang mengurus masalah dunia pelayaran, kita wajib melaksanakan seluruh aturan yang ada didalam konvensi. Sebagai catatan Indonesia telah meratifikasi sedikitnya 15 (lima belas) konvensi IMO. Terdapat 3 (tiga) pilar utama dari konvensi IMO yang sangat berperan didalam aspek kemaritiman yaitu "*SOLAS (Safety of life at Sea)*", mengatur aspek keselamatan kapal, "*MARPOL (Marine Pollution)*" mengatur masalah pencemaran lingkungan dari kapal, dan "*STCW (Standard Training Certification for Watch keeping)*" mengatur kompetensi dan syarat minimum pengawakan 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 (Pandelaki & Sitinjak, 2020). Meski kemajuan di bidang angkutan kapal laut semakin canggih, namun tidak sedikit sering terjadi banyak kecelakaan di berbagai perairan. Jika sampai terjadi kecelakaan kapal laut, dapat dipastikan akan terjadi kerugian yang tidak sedikit, karena kerugian tersebut tidak saja secara materil namun kerugian -kerugian secara immateriil juga. Bahkan sampai kepada hilangnya nyawa manusia. Kecelakaan kapal angkutan tidak saja bisa terjadi di sepanjang perairan. namun disekitar pelabuhan atau dermaga dengan berbagai penyebabnya dapat pula terjadi.

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

Adanya keselamatan dan keamanan pelabuhan mengisyaratkan bahwa pihak pengelola perkapalan jelas dan tidak menginginkan terjadinya kecelakaan kapal. Sedangkan berdasarkan pasal 116 ayat (1) undang - undang Nomor 17 tahun 2008 menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan' keamanan angkutan pelayaran pelabuhan, perlindungan maritim. Sedangkan ayat (2) menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran dilaksanakan oleh pemerintah.

Oleh karena itu keselamatan dan keamanan ditanggung pemerintah, maka keselamatan dan keamanan dalam perjalanan kapal harus benar - benar dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab. Dalam tragedi kecelakaan kapal angkutan yang sering terjadi menurut Soerkardono pertanggung jawaban setiap kecelakaan kapal yaitu harus disesuaikan dengan hukum, dilakukan oleh penguasa perkapalan yang berada dalam ikatan perjanjian tetap dan untuk sementara. Untuk melakukan pekerjaan bagi kapal yang tidak harus merupakan perjanjian perburuan (R. Soekardoio, 2001).

Kecelakaan kapal juga dapat disebabkan dari kesalahan manusia (*human error*) meskipun disebabkan dari faktor alam. Indonesia memiliki kondisi teritorial geografisnya yang dapat memungkinkan cuaca buruk dalam waktu-waktu tertentu. Dengan tingginya gelombang air laut yang dapat merugikan pada transportasi laut.

Capt. R.P Suyono memberikan penyebab musibah kapal seperti kecelakaan pada kapal dapat terjadi karena:

1. Kerusakan yang terjadi pada mesin dan kapalnya.
2. Kesalahan manusia (*human error*)

3. Faktor ekstern atau intern, misalnya terjadi tubrukan dan/atau kebakaran
4. Alam atau cuaca yang dihadapi kapal
5. Kombinasi dari semua penyebab diatas (Suyono, 2004).

Adapun juga pengertian kecelakaan kapal berdasarkan pasal 2 undang-undang nomor 17 tahun 2008, sebagai berikut:

Pasal 245:

Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. kapal tenggelam;*
- b. kapal terbakar;*
- c. kapal tubrukan; dan*
- d. kapal kandas*

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

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

D.A. Lasse mengemukakan bahwa: “sebuah kapal yang laik laut merupakan kapal yang memenuhi semua peraturan yang dipersyaratkan, namun keadaan itu masih kebutuhan dasar untuk digunakan di laut. Maka nahkoda harus mempertaruhkan terhadap faktor-faktor diluar atas keselamatan pelayaran (Lasse, 2014).”

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis yang dipergunakan dalam penelitian tesis ini adalah penelitian hukum normatif, hukum normatif dengan pendekatan yuridis normatif. Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal, dimana hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertuliskan peraturan perundang-undangan (*law in books*) dan penelitian terhadap sistematika hukum dapat dilakukan ada peraturan perundang-undangan tertentu atau hukum tertulis (Ida Hanifah, 2018).

Pendekatan penelitian

Dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif, artinya penekanan pada ilmu hukum normatif, dengan menggunakan metode pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*statute approach*). Maka Metode pendekatan yang diterapkan adalah pendekatan perundang-undangan. Metode

pendekatan ini didukung dengan tehnik pengumpulan data sekunder Sumber data sekunder adalah bersumber dari bahan bacaan.

Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, sedangkan Jenis Sumber bahan hukum adalah bahan hukum yang berdasarkan pada bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yaitu:

i. Bahan hukum Primer:

Bahan-bahan hukum primer adalah berupa peraturan perundang-undangan nasional terkait dengan pokok penelitian, yaitu yang mengacu kepada norma-norma hukum. Adapun juga bahan hukum primer terdiri dari:

1. Kitab Undang-undang Hukum Perdata
2. Kitab Undang-undang Hukum Dagang
3. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
4. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

ii. Bahan hukum sekunder:

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan hukum primer, seperti: tulisan para ahli, surat kabar, majalah, media online, buku-buku yang berkaitan, dan lain sebagainya.

iii. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier dapat diartikan sebagai sumber yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum, kamus besar Bahasa Indonesia dan kamus bahasa asing.

Dalam hal ini berkaitan dengan mengkaji dan/atau analisis terkait yaitu

Pertanggung jawaban Nahkoda dalam Pengangkutan Laut atas Kecelakaan kapal..

Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis yaitu, Penelitian kepustakaan (*Library research*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari berbagai sumber dan mempelajari buku-buku dan literatur lainnya yang berhubungan dengan masalah yang penulis angkat untuk memperoleh dasar teoritis dalam penulisan tugas akhir, Dalam rangka mendapatkan data skunder degan cara menyusun kerangka teoritis dan konsepsional dengan cara menelaah bahan - bahan hukum

Teknik Analisa data

Analisa yang dilakukan dalam penelitian tesis ini adalah melalui pengolahan bahan-bahan hukum yang telah dikumpulkan terlebih dahulu, kemudian disusun secara sistematis dan terarah dengan menggunakan metode dreskriptif yaitu setiap analisa akan dikembalikan pada norma hukum karena alat ujinya adalah norma hukum yang bersaranakan logika deduksi.

Selanjutnya data-data tersebut dianalisis dengan cara membandingkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan teori-teori hukum

sehingga tampak penyesuaian atau perbedaan antara keduanya, kemudian penulis menarik permasalahan pokok dan menarik kesimpulan secara deduktif yaitu dengan menghubungkan hal-hal yang bersifat umum kepada hal-hal yang bersifat khusus berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penyelesaian Sengketa Dalam Pengangkutan Laut

Proses penyelesaian sengketa harus melihat sumber kecelakaan terlebih dahulu. Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang jika terjadi tubrukan kapal yang disebabkan oleh:

- a. kejadian tak terduga;
- b. situasi yang memaksa (*overmacht*); atau
- c. Menurut Pasal 535, setiap individu yang mengalami kerugian harus bertanggung jawab sendiri karena sebab tubrukan kapal itu diragukan.

Menurut Molengraaff dan Vollmar, ketentuan yang tercantum dalam Pasal 535 itu sejalan dengan isi Pasal 12 ayat (1) Traktat Brussel 1910. Ini dibuat karena beberapa negara memiliki peraturan yang menyatakan bahwa pemilik kapal yang tubrukan harus bertanggung jawab secara bersamaan atas kerugian (Purwosutjipto, 2000).

Seperti yang dinyatakan dalam Pasal 536, pengusaha kapal—bukan pemilik kapal yang bersalah—bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul jika tubrukan terjadi karena kesalahan salah satu pihak. Ada pengertian aneh di sini, yaitu kesalahan kapal. Ada dua hal yang perlu diperhatikan dari pengertian ini:

- a. Pengusaha kapal, bukan pemilik kapal, adalah yang bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul akibat tubrukan. Kerugian yang disebabkan oleh tubrukan kapal harus diprioritaskan atas hasil penjualan kapal.
- b. Kesalahan harus berasal dari kapal, bukan dari individu.

Menurut "Memorie van toelichting" yang disebutkan dalam pasal ini di Belanda, kesalahan kapal baru terjadi jika kapal yang bersangkutan berlayar keliru karena suatu sebab yang berada di dalam kapal, tidak peduli apa alasan yang dimiliki kapal tersebut. Penyebabnya dapat berupa: 1. Cacat pada kapal yang disebabkan oleh pembuatan, pemeliharaan, atau pengawasan kapal yang tidak sempurna; atau 2. Perintah yang salah dari nakhoda atau pelaksanaan yang salah.

Dari perspektif Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata angka 2 adalah hal yang biasa, tetapi angka 1 adalah hal yang luar biasa. Menurut Pasal 1367 ayat (5) KUHP, pengusaha kapal dapat mengelakkan tanggung jawabnya jika kerugian yang disebabkan oleh cacat kapal, sedangkan Pasal 536 KUHP menyatakan bahwa pengusaha kapal wajib mengganti kerugian yang disebabkan oleh cacat kapal. Dengan demikian, pembentuk undang-undang Belanda berpendapat bahwa pengusaha kapal dianggap bersedia mengambil risiko apa pun karena keberanian mereka untuk mengoperasikan kapal di laut, yang membawa berbagai bahaya bagi kapal, penumpang, dan muatan.

Tanggung jawab para pengusaha kapal yang bersangkutan diatur dalam Pasal 537 jika tubrukan terjadi karena kesalahan kedua belah pihak:

- a. Pasal 537 ayat (1) menetapkan bahwa tanggung jawab para pengusaha kapal yang bersangkutan adalah menurut imbalan kesalahan masing-masing. Oleh karena itu, dalam kasus di mana pengusaha kapal yang satu digugat oleh pengusaha kapal yang lain, tergugat dapat mengatakan bahwa kesalahan itu dilakukan oleh kedua belah pihak untuk mengurangi jumlah kerugian yang diminta. Kerugian tidak dihitung berdasarkan apakah salah satu pihak melakukan kesalahan secara sengaja atau tidak. Sebaliknya, kerugian harus dihitung pada titik di mana kesalahan kapal tertentu mempengaruhi timbulnya kerugian.
- b. Pasal 537 ayat (2), yang menyatakan bahwa penggugat tidak perlu menunjukkan kesalahan sendiri. Cukup menunggu sampai pihak tergugat melakukan kesalahan dan membayar kerugian. Jika keseimbangan tidak tercapai, setiap pengusaha kapal harus mengganti separuhnya.
- c. Pasal 537 ayat (3) menyatakan bahwa keluarga korban dapat meminta salah satu pengusaha kapal yang bersangkutan untuk mengganti kerugian jika tubrukan menyebabkan kematian. Pengusaha kapal ini juga dapat meminta pengusaha kapal lain untuk bertanggung jawab atas kesalahan mereka dalam tubrukan ini.

Pasal 537 tidak mengatur situasi di mana dua buah kapal melakukan kesalahan menubruk kapal ketiga. Dalam kasus ini, Pasal 1367 KUHPer digunakan, yang dapat ditafsirkan sebagai berikut: jika dua orang yang dipersalahkan melakukan perbuatan melanggar hukum, masing-masing dari mereka dapat dituntut untuk membayar ganti rugi secara keseluruhan, dengan hak untuk mempertimbangkan hal itu untuk pihak lain yang juga bersalah.

Dari alasan-alasan tersebut, proses penyelesaian sengketa akan melewati pengadilan. Sangat penting untuk menetapkan pengadilan yang berwenang untuk menangani kasus kecelakaan kapal, terutama tubrukan kapal, karena sebagian besar kasus terjadi di luar perairan laut teritorial. Ketentuan: Pasal 543 bertujuan untuk mendorong penggugat untuk mengajukan gugatan kepada Hakim yang berwenang di dalam negeri dalam semua kasus, yaitu:

- a. Di hadapan Hakim di tempat tinggal si tergugat atau, dalam kasus banyak tergugat, di tempat tinggal salah satu dari mereka;
- b. Di hadapan Hakim di daerah hukum tempat tubrukan kapal terjadi;
- c. Di hadapan Hakim di lokasi di mana kapal si tergugat didaftarkan;
- d. Di hadapan Hakim di tempat di mana

Jika terjadi tubrukan kapal, pasti akan ada kerugian. Orang dapat mensita kapal yang bersangkutan dengan izin ketua pengadilan negeri dalam daerah hukum mana kapal itu berada saat permohonan diajukan untuk memastikan bahwa kerugian yang terutang akan dibayar (Pasal 542 ayat (1)).

Setelah kecelakaan terjadi, suatu Laporan Kecelakaan Kapal dan Berita Acara Kronologis harus dibuat oleh Nakhoda kapal yang bersangkutan. Selain itu, ketika

kecelakaan terjadi, syahbandar dari pelabuhan terdekat juga harus membuat Berita Acara Pendata, atau resume, tentang kecelakaan kapal.

Pasal 209 UU No. 17/2008 juga menyatakan bahwa syahbandar bertanggung jawab untuk melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal sebelum dilanjutkan ke Mahkamah Pelayaran. Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal akan mengatur pemeriksaan lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran. Periksaan pendahuluan juga akan menentukan siapa saja yang akan terlibat dalam kecelakaan kapal.

Nakhoda, Pemimpin Kapal, dan/atau Perwira Kapal yang diduga melakukan kesalahan atau kelalaian dalam menjalankan standar profesi kepelautan yang menyebabkan kecelakaan dianggap terlibat.

Saksi adalah setiap orang yang dapat memberikan keterangan untuk kepentingan pemeriksaan tentang suatu peristiwa kecelakaan kapal yang didengar, dilihat sendiri, atau dialami sendiri, atau pihak lain yang memiliki hubungan langsung atau tidak langsung dengan peristiwa atau peristiwa tersebut. Selain saksi, Mahkamah Pelayaran juga memiliki otoritas untuk memanggil orang lain untuk memberikan keterangan mereka.

Adapun juga pengaturan yang membatasi jenis kecelakaan kapal yang dapat diperiksa. Syahbandar, atas nama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, melakukan pemeriksaan awal dalam kaitannya dengan kecelakaan tersebut. Mengingat bahwa daya ingat para tersangkut atau saksi masih segar, yang memungkinkan penjelasan detail; bahwa bahan pembuktian masih asli; dan bahwa kehadiran para tersangkut atau saksi masih lengkap, sangat membantu. Setelah pemeriksaan selesai, syahbandar mengirimkan BAP dan semua dokumen kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Pemeriksaan pendahuluan dilakukan atas laporan kecelakaan kapal, dan pemeriksaan lanjutan dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran. Pemeriksaan lanjutan menentukan apakah ada kelalaian atau kesalahan dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nakhoda, pemimpin kapal, atau perwira kapal saat menyebabkan kecelakaan kapal. Mahkamah Pelayaran dapat menjatuhkan sanksi administratif seperti peringatan atau pencabutan ijazah kepelautan untuk bertugas di posisi tertentu di kapal selama paling lama dua tahun.

Adapun juga Lembaga khusus untuk memeriksa dan mengadili seorang Nakhoda, yaitu Mahkamah Pelayaran. Mahkamah Pelayaran membuat keputusan iura iura yang menyatakan bahwa Nakhoda bertanggung jawab atas peristiwa kecelakaan kapal. Apabila terjadi kecelakaan kapal selama kegiatan pelayaran, tahap pertama adalah pemeriksaan awal. Tahap pemeriksaan lanjutan dimulai setelah bukti dalam pemeriksaan awal telah memenuhi syarat untuk dilanjutkan. Sebelum kita masuk ke tahapan-tahapan tersebut, kita akan membahas dasar hukum yang mendasari pembentukan Mahkamah Pelayaran di Indonesia. Pasal 373a KUHD menetapkan Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga peradilan yang berwenang memeriksa dan memutus perkara yang timbul karena seorang nakhoda telah melakukan kesalahan terhadap kapal, muatan, atau penumpang (Pasal 373a ayat (1) KUHD107). Pasal 373a

hanya menyebutkan sedikit tentang wewenang Mahkamah Pelayaran untuk memeriksa.

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, Pasal 58 huruf (h) tentang Pelayaran, Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertanggung jawab untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Undang-undang ini tidak mengatur secara tegas Mahkamah Pelayaran dalam pasal-pasalanya. Pasal 251 hanya membahas tugas Mahkamah Pelayaran untuk mematuhi kompetensi dan kode etik profesi serta melakukan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal. Tidak seperti yang diatur dalam Undang-undang Pokok Kekuasaan Kehakiman, lembaga Mahkamah Pelayaran ini didirikan sebagai lembaga pemerintah murni.

Menurut Pasal 251 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Mahkamah Pelayaran ditunjuk untuk melakukan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal. Tujuan dari pemeriksaan ini adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan kapal, serta untuk memastikan apakah Nahkoda, pimpinan kapal, atau perwira kapal telah melakukan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan.

Permasalahan teknis seperti kapal tenggelam dan kapal tubrukan sering menjadi fokus utama laporan kecelakaan pelayaran. Hal ini disebabkan oleh aktivitas operasi yang tidak dapat diandalkan. Menurut penelitian, tiga dari empat alat keselamatan di kapal-kapal tidak berfungsi karena tidak dipelihara dengan baik. Kondisi kapal seperti ini terutama berlaku untuk kapal penumpang dan penyeberangan. Sementara itu, penanganan insiden kecelakaan kapal masih bersifat administratif dan dokumentatif, yang tidak menyelesaikan masalah dasar keselamatan pelayaran.

Walaupun secara struktural bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Mahkamah Pelayaran bertanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan. Salah satu tugas utama Mahkamah Pelayaran adalah melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Selain itu, Mahkamah Pelayaran memiliki wewenang untuk menyelidiki apakah faktor-faktor yang berkontribusi pada kecelakaan kapal penelitian terjadi atau tidak, serta apakah telah terjadi kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi. Selain itu, menerapkan sanksi administratif, seperti peringatan dan/atau pencabutan Sertifikat Keahlian Pelaut secara sementara. Tujuan dari seluruh tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran adalah untuk menjamin penegakan hukum di bidang keselamatan (Pelayaran, 2009).

Dalam hal pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran hanya dapat memberikan sanksi administratif, yang dapat berupa teguran tertulis atau penangguhan sementara ijazah pihak yang bersalah setelah melalui proses persidangan di muka Mahkamah mengenai tata cara pembuktian dan kesalahan. Menurut undang-undang yang melandasi Mahkamah Pelayaran, jelas bahwa itu bukanlah lembaga peradilan dan tidak berada dalam lingkungan peradilan umum.

Dengan demikian, Mahkamah Pelayaran tidak memiliki otoritas untuk menentukan perkara yang berkaitan dengan aspek pidana atau keperdataan (seperti

tanggung jawab pengangkut, ganti rugi atau kompensasi ekonomi), meskipun terkait dengan kecelakaan kapal. Ini disebabkan fakta bahwa masalah tersebut berada di bawah yurisdiksi peradilan umum. Oleh karena itu, kompetensi dan yuridiksi Mahkamah Pelayaran tidak dapat dibandingkan dengan lembaga peradilan maritim, juga dikenal sebagai Mahkamah Maritim.

Meskipun memiliki tugas yang sama, yaitu menangani kasus kecelakaan kapal, kewenangannya lebih luas dan mencakup semua aspek hukum yang terkait. Dianggap sangat penting untuk membentuk lembaga peradilan maritim karena dunia peradilan Indonesia sedang menjalani proses pembaruan, terutama dalam hal meningkatkan kinerja dan manajemen lembaga peradilan yang sudah ada.

Adapun juga tanggungjawab Perusahaan kapal Pertanggungjawaban perusahaan pengangkut diatur didalam.Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD menyebutkan bahwa: Pasal 536 “Apabila penubrukan itu disebabkan karena salahnya salah satu kapal yang bertubrukan, maka pengusaha daripada kapal yang telah melakukan kesalahan itulah yang menanggung seluruh kerugian.”

Pasal 538

“Apabila sebuah kapal yang sedang ditarik, karena salahnya kapal yang menarik melakukan sesuatu penubrukan, maka disamping pengusaha kapal dari kapal yang belakangan ini, si pengusaha kapal dari kapal yang ditarik bertanggung jawab secara tanggung menanggung untuk kerugian yang ditimbulkannya.

Sehingga suatu masalah yang disebabkan oleh kesalahan manusia dapat dengan cepat diidentifikasi dan diantisipasi untuk menghindari masalah yang lebih besar. Resiko kecelakaan kapal di tengah laut tetap ada, tidak peduli seberapa baik seluruh awak kapal melakukan perjalanan. Karena itu, pengawasan kapal yang baik dan ketat diperlukan selama pelayaran. *International Safety Management Code (ISM)* menetapkan standar internasional tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan upaya pencegahan dan pengendalian pencemaran lingkungan.

Kode ini mengatur pengawasan keselamatan perusahaan pelayaran terhadap kapal yang berlayar karena pentingnya faktor manusia dan kebutuhan akan manajemen operasional kapal yang lebih baik untuk mencegah pencemaran. Perusahaan pelayaran harus mempekerjakan seorang manajer setingkat manajer yang disebut DPA (Orang yang ditunjuk di darat atau Orang yang ditunjuk di laut). Ia bertanggung jawab atas keselamatan perusahaan pelayaran dan berhubungan langsung dengan direktur utama atau pemilik kapal.

Selanjutnya, terdapat peran Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam penerapan tanggungjawab hukum. Sebagaimana Dalam ketentuan Pasal 256 tentang Investigasi Kecelakaan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran kapal dinyatakan bahwa: 1) investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama; 2) investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal; dan 3) investigasi

yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi, disingkat KNKT (bahasa Inggris: National Transportation Safety Committee, disingkat NTSC) adalah sebuah lembaga pemerintahan nonstruktural Indonesia yang melaksanakan manfaat dan kemampuan untuk menyelidiki kecelakaan transportasi. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) memiliki tujuan untuk meningkatkan keselamatan transportasi dengan mengurangi kecelakaan yang disebabkan oleh faktor-faktor yang serupa. Misi yang diemban oleh KNKT adalah sebagai berikut: 1) melaksanakan kegiatan investigasi dan penelitian yang mencakup analisis dan evaluasi faktor-faktor yang berkontribusi pada kecelakaan transportasi; 2) melaksanakan penyusunan rekomendasi sebagai bahan masukan untuk perumusan kebijakan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan; dan 3) KNKT melakukan investigasi kecelakaan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini mengatur tugas pokok dan fungsi KNKT untuk 1) melakukan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi; 2) memberikan rekomendasi untuk pembuatan kebijaksanaan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan 3) melakukan penelitian.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, KNKT memiliki wewenang antara lain: memasuki tempat kejadian kecelakaan, mengumpulkan barang bukti, mengamankan rekaman on board (OBR), memanggil dan meminta keterangan saksi, menentukan penyebab kecelakaan transportasi, dan membuat rekomendasi keselamatan transportasi agar kecelakaan yang sama tidak terjadi lagi. Kecelakaan kapal di laut dapat menyebabkan kerugian materil atau kematian. Tidak ada orang yang harus bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut kecuali karena faktor alam yang tidak dapat dicegah oleh manusia, seperti cuaca yang buruk yang menyebabkan kecelakaan kapal selama pelayaran.

B. Penerapan Hukum Dalam Penyelesaian Sengketa Kecelakaan Pengangkutan Laut

Dalam kasus kecelakaan kapal, jika Nakhoda terbukti bersalah, ada dua konsekuensi. Pertama, Pertanggungjawaban Administrasi ini muncul setelah keputusan Mahkamah Pelayaran yang menentukan apakah Nakhoda bersalah atau tidak. Pertanggungjawaban administratif diberikan kepada Nakhoda dalam bentuk peringatan atau pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut dalam jangka waktu maksimal dua tahun (Pasal 253 ayat (2) UU Pelayaran).

Tujuan dari putusan yang memberikan pertanggungjawaban administratif ini adalah agar Nakhoda merasa jera, menyadari kesalahannya, dan berusaha menghindari melakukan kesalahan yang sama lagi. Ini sangat penting karena masalah yang terkait dengan kecelakaan kapal adalah masalah yang signifikan dan dapat berdampak negatif pada banyak orang. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang

memuat ketentuan penting tentang pelayaran dan hal-hal yang terkait, juga mengandung beberapa ketentuan tentang awak kapal dan nakhoda, yang pada dasarnya dipetik dari ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Buku II KUHD.

Namun, undang-undang ini menimbulkan keraguan karena kedudukan nakhoda dinyatakan sebagai bagian dari awak kapal, meskipun konvensi-konvensi internasional telah menetapkan bahwa nakhoda adalah bagian dari awak kapal. Undang-undang Pelayaran tidak menjelaskan tanggung jawab Nakhoda setelah terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh kelalainya atau kesalahannya. Hanya disebutkan dalam Pasal 137 Undang-undang Pelayaran bahwa Nakhoda bertanggung jawab secara umum terhadap keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan sesuai dengan ukuran kapal.

Di dalam keputusannya, Mahkamah Pelayaran sering menggunakan ketentuan dari Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) untuk menilai kesalahan atau kelalaian Nakhoda dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang menyebabkan kecelakaan kapal. Menurut KUHD, tanggung jawab Nakhoda timbul pada saat Nakhoda melakukan unsur-unsur kesalahan atau kelalaian. Hal ini diatur dalam Pasal 342 KUHD, yang menetapkan bahwa Nakhoda harus bertindak dengan kebijaksanaan, ketentuan, dan kepandaian yang cukup untuk melaksanakan tugas dengan baik. Jika terjadi kecelakaan kapal, nakhoda harus memenuhi kewajibannya sesuai pasal 342 KUHD untuk memenuhi unsur kesalahannya. Jika nakhoda melanggar pasal 343 KUHD, yang mengamankan keamanan dan keselamatan pelayaran dengan mematuhi semua peraturan yang berlaku, maka nakhoda harus memenuhi kewajibannya sesuai pasal 342 KUHD.

Sehubungan dengan keputusan mahkamah pelayaran, nakhoda dipertanggungjawabkan dengan bentuk pertanggungjawaban administrasi sehingga perusahaan pengangkutan laut atau pemilik kapal tempat nakhoda bekerja yang bertanggung jawab atas segala kerugian materiil. Dalam kasus kecelakaan kapal, khususnya tubrukan kapal, tanggung jawab perdata lebih dibebankan kepada perusahaan pengangkut tempat nakhoda bekerja. Pasal 1367 Kode Hukum Perdata menetapkan bahwa seseorang bertanggung jawab tidak hanya atas kerugian yang ditimbulkannya sendiri tetapi juga atas kerugian yang diterbitkan oleh orang yang menjadi tanggungannya.

Putusan Mahkamah Pelayaran tentang tanggung jawab perdata sangat berbeda. Ini disebabkan fakta bahwa meskipun pihak yang bersalah dapat dikenakan tanggung jawab perdata, keputusan tersebut tidak dapat dieksekusi secara langsung. Putusan Mahkamah Pelayaran yang bersifat perdata harus melewati tahap pengajuan gugatan di Pengadilan Negeri setempat sebelum dapat dilaksanakan.

Ini berarti bahwa pihak yang dirugikan harus membawa Putusan Mahkamah Pelayaran ke Pengadilan Negeri. Pasal 342 ayat (2) KUHD juga mengatur kewajiban Nakhoda untuk bertanggung jawab secara perdata atas kerugian yang diterbitkannya. Sebagaimana dinyatakan dalam putusan Mahkamah Pelayaran, perusahaan pengangkutan laut bertanggung jawab atas kecelakaan kapal. Namun, putusan tersebut

tidak dapat dieksekusi secara langsung karena wewenang Mahkamah Pelayaran hanya untuk mengeksekusi putusan administratif. Pihak yang dirugikan harus pergi ke Pengadilan Negeri setempat terlebih dahulu.

Di Indonesia, yuridiksi dan kewenangan Mahkamah Pelayaran sangat terbatas, meskipun sudah diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan. Saat ini, Mahkamah Pelayaran hanya dapat menjatuhkan sanksi disiplin, seperti yang disebutkan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999, "bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan.."

Dalam keputusannya, Mahkamah Pelayaran berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan untuk mengembalikan keputusan atas kecelakaan kapal, termasuk menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif atau hukuman. Setelah putusan tersebut diputuskan, dia tidak dapat menjalankan eksekutorial terhadap ganti rugi materiil yang diderita oleh pihak yang dirugikan, bahkan jika putusan Mahkamah Pelayaran mencantumkan tanggung jawab ganti rugi.

Kemampuannya hanya untuk melakukan tindakan administratif. Putusan yang dapat dibuat oleh Mahkamah Pelayaran dari perspektif yuridis hanyalah rekomendasi, bukan putusan yang bersifat yuridis. Ini karena Mahkamah Pelayaran adalah lembaga eksekutif daripada lembaga yudikatif (Mahkamah Agung). Jadi, keputusan Mahkamah Pelayaran dalam hal ini hanyalah saran yang dapat digunakan pihak yang dirugikan untuk mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri.'

Di dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 ada beberapa pasal yang secara langsung membahas mengenai pertanggungjawaban nahkoda, di antaranya adalah Pasal 286, Pasal 302, 309, 315, 317, 320, 322, 323 dan 330.

Pasal 286 dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 berbunyi sebagai berikut:

- (1) Nakhoda angkutan sungai dan danau yang melayarkan kapal-nya ke laut tanpa izin dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (6) 4 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000, 00,- (empat ratus juta rupiah);
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500. 000.000,00,- (lima ratus juta rupiah);
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meng- akibatkan kematian seseorang, Nakhoda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp.1.500.000.000,00, - (satu milyar lima ratus juta rupiah).

Sedangkan Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, berbunyi sebagai berikut :

- (1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud

dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak 400.000.000,00,- (empat ratus juta rupiah);
(2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00,- (limaratus juta rupiah);
(3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda di pidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00,- (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 309 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, berbunyi sebagai berikut

:

Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar namun tidak menyebarkanluaskannya kepada pihak lain dan/atau instansi pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 132 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp 300.000. 000,00,- (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 315 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, berbunyi sebagai berikut:
“Nakhoda yang mengibarkan bendera Negara lain sebagai tanda kebangsaan dimaksud dalam Pasal 167 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00,- (dua ratus juta rupiah)”.

Pasal 317 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, berbunyi sebagai berikut

:

“Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp 200.000. 000,00,- (dua ratus juta rupiah).

Pasal 320 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, berbunyi sebagai berikut :

“Pemilik kapal dan/atau Nakhoda yang tidak melaporkan kerangka kapalnya yang berada di perairan Indonesia kepada instansi yang berwenang sebagaimana dimaksud dalam pasal 202 ayat (1) dipidanakan dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp 100.000.000,00, (seratus juta rupiah)”.

Pasal 322 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, berbunyi sebagai berikut :

“Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkat muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari syahbandar sebagaimana dimaksud dalam pasal 216 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00,- (serratus juta rupiah).

Pasal 323 berbunyi sebagai berikut :

- (1) Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00,- (enam ratus juta rupiah);
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan hukuman penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,- (satu miliar rupiah);
- (3) Jika perbuatan yang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kematian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,- (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 330 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 berbunyi sebagai berikut

:

“ Nakhoda yang mengetahui adanya bahaya dan kecelakaan di kapalnya, kapal lain, atau setiap orang yang ditemukan dalam keadaan bahaya, yang tidak melakukan tindakan pencegahan dan menyebarkan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, tidak melaporkan kepada syahbandar atau pejabat perwakilan RI terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya dan kecelakaan terjadi di luar wilayah perairan Indonesia serta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 244 ayat (3) dan ayat (4), Pasal 247 dan Pasal 248 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000.00,(empat ratus juta rupiah)”.

Di dalam kegiatan pelayaran, Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengenal adanya kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawabnya seperti yang diatur dalam Pasal 41 ayat (3) yang menyatakan:

“Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Selain itu diatur pula di dalam Pasal 54 yang menyatakan:

“Penyedia jasa angkutan multimoda wajib mengasuransikan tanggung jawabnya”.

Namun, jika ada pihak yang tidak puas dengan penggantian yang dilakukan oleh perusahaan asuransi atau kapal yang menyebabkan kerugian bagi dirinya sendiri, pihak yang dirugikan dapat mengajukan gugatan ganti rugi kepada Pengadilan Negeri setempat berdasarkan putusan Mahkamah Pelayaran ini.

KESIMPULAN

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur tanggung jawab hukum nahkoda atas kecelakaan kapal. Tanggung jawab hukum nahkoda atas kecelakaan kapal dapat dikenakan jika nahkoda terbukti lalai dalam menjalankan tugasnya dan menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal. pengaturan tanggung jawab hukum nahkoda atas kecelakaan kapal di Indonesia diatur secara jelas dan tegas dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pengaturan ini bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada pihak yang dirugikan akibat kecelakaan kapal dan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal di masa depan.

Kecelakaan pengangkutan laut merupakan salah satu peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian yang signifikan, baik secara ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Oleh karena itu, diperlukan penerapan hukum yang efektif untuk menangani kecelakaan pengangkutan laut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur penerapan hukum atas kecelakaan pengangkutan laut. Pengaturan ini bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada pihak yang dirugikan akibat kecelakaan pengangkutan laut dan untuk mencegah terjadinya kecelakaan pengangkutan laut di masa depan. Bahwa, penerapan hukum atas kecelakaan pengangkutan laut di Indonesia masih belum optimal.

BIBLIOGRAFI

- Darmawati, D. (2016). Analisis Hukum Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Pelayaran Kapal Yang Tidak Laik Laut Di Wilayah Pelabuhan Gorontalo. *Akmen Jurnal Ilmiah*, 13(3).
- Faisal, F., Akhyar, A., & Marzuki, M. (2023). Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Pemalsuan Surat Persetujuan Berlayar (Studi Putusan Nomor 249/Pid. B/2021/Pn Ktp). *Jurnal Ilmiah Metadata*, 5(3), 153–165.
- Ida Hanifah, D. (2018). Pedoman penulisan tugas akhir mahasiswa. *Medan: Pustaka*.
- Indonesia, P. R. (2008). Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. *Jakarta: Kementerian Perhubungan*.
- Indonesia, R. (2002). *Undang-undang dasar negara republik indonesia Tahun 1945*. Sekretariat Jenderal MPR RI.
- Joko Triyanto. (2005). *Bekerja Di Kapal, Cetakan Pertama*. Mandar Maju.
- Kadar, A. (2015). Pengelolaan kemaritiman menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia. *Jurnal Keamanan Nasional*, 1(3), 427–442.
- Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., SH, M. E., Suparman, A., SI, S., Kom, M., Yunus, A. I., Khasanah, S. P., & Kom, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.

- Kartika, S. D. (2016). Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi Dan Penegakan Hukum (Maritime Security From The Aspects Of Regulation And Law Enforcement). *Negara Hukum: Membangun Hukum Untuk Keadilan Dan Kesejahteraan*, 5(2), 143–167.
- Lasse, D. A. (2014). Keselamatan pelayaran di lingkungan teritorial pelabuhan dan pemanduan kapal. *Jakarta: Raja Grafindo Persada*.
- Mochtar Kusuma Atmaja. (n.d.). *IMCO Dan Pembinaan Hukum Pelayaran Nasional*. Bina Cipta.
- Pandelaki, B., & Sitinjak, E. (2020). Pengaturan Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Nahkoda Yang Melakukan Tindak Pidana Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Kapal. *JURNAL PROJUDICE*, 2(1).
- Pelayaran, M. (2009). Materi Sosialisasi Rekritmen Anggota Mahkamah Pelayaran. *Mahkamah Pelayaran, Jakarta*.
- Purwosutjipto, H. M. N. (2000). Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat. (*No Title*).
- R. Soekardoio. (2001). *Hukum Perkapalan Indonesia*. Penerbit Dian Rakyat.
- Siregar, Z. M. (2023). *Pertanggungjawaban Nahkoda dalam Pengangkutan Laut atas Kecelakaan Kapal (Doctoral dissertation, Universitas Kristen Indonesia)*.
- Suyono, R. P. (2004). *Shipping: pengangkutan intermodal ekspor impor melalui laut*.

Copyright Holder:

Nama Author (2023)

First publication right:

Syntax Idea

This article is licensed under:

