

PERTANGGUNGJAWABAN NAKHODA PADA PERISTIWA KECELAKAAN KAPAL MENURUT UNDANG-UNDANG PELAYARAN

Hasrianto

Fakultas Hukum, Jurusan Ilmu Hukum
Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda. Indonesia
E-mail : hasriantoa@yahoo.co.id

Abstract

The master is the ship's leader who is responsible for all the events that occur on the ship. The master is also responsible for when an accident occurs, even if it does not cause death. If the skipper causes the accident, the skipper can be held responsible and subject to administrative sanctions. The legal liability of the skipper in the event of a ship accident according to Law Number 17 of 2008 is regulated in Article 249, where a ship accident which is an event experienced by a ship can threaten the safety of the ship and/or human life in the form of sinking ships, burning ships, collision ships, and aground vessels are the responsibility of the master unless it can be proven otherwise. The legal consequences of the skipper in the event of a ship accident according to the Shipping Act as referred to in Article 253 of Law Number 17 of 2008, in the form of administrative sanctions in the form of a warning or temporary revocation of Seaman Skill Certificate.

Keywords : Helmsman, Legal Liability, Ship Accident

A. Pendahuluan

1. Latar Belakang Masalah

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara maritim, dalam arti bahwa negara Indonesia sebagian besar wilayahnya merupakan perairan dan luas daratannya lebih kecil daripada luas lautnya. Perairan Indonesia tidak hanya paling luas di dunia, tetapi juga memiliki kekayaan alam yang sangat berlimpah dan merupakan aset bangsa yang tidak ternilai harganya.

Perairan Indonesia yang sangat luas menghubungkan antara pulau yang satu dengan pulau yang lainnya, sehingga membutuhkan alat pengangkutan yang dapat menjangkau pulau-pulau tersebut. Pengangkutan sangat penting perannya bagi perpindahan bagi manusia dari tempat yang satu ke tempat yang lainnya. Pengangkutan tidak hanya untuk per-pindahan bagi manusia, tetapi juga untuk perpindahan barang yang berat dan letaknya jauh.

Pengangkutan sangat mempermudah kegiatan manusia, yang mana jarak yang jauh menjadi dekat, yang berat menjadi terasa ringan.

“Kata ‘pengangkutan’ berasal dari kata dalam bahasa Inggris, yakni *transportation*. Kata *transportation* diartikan oleh *Black Law Dictionary* sebagai *the removal of goods or persons from one place to another, by a carrier*, di mana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengertian kata *transportation* dalam *Black Law Dictionary* tersebut pada hakikatnya memiliki kesamaan dengan pengertian kata ‘pengangkutan’ dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yakni pengangkutan barang dan orang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Istilah ‘peng-angkutan’

atau dalam bahasa Inggris adalah *transportation* dikenal dengan nama angkutan”.¹

Pengangkutan selalu berhubungan dengan kegiatan pengangkutan serta alat angkutnya. Dalam pengangkutan atau transportasi antar pulau di Indonesia akan lebih mudah jika menggunakan angkutan perairan. Angkutan perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.² Pengertian kapal menurut Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) adalah : “Kapal adalah semua alat berlayar, bagaimanapun namanya dan apapun sifatnya, kecuali bila ditentukan lain, atau diadakan perjanjian lain, dianggap bahwa kapal itu meliputi perlengkapan kapalnya. Dengan perlengkapan kapal diartikan segala barang yang tidak merupakan bagian kapal itu, tetapi diperuntukkan tetap digunakan dengan kapal itu”. Pengertian kapal dalam Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah : “Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan

¹ Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, hal. 9.

² Robiha J. Trisno dkk., 2018, *Hukum Maritim*, Djangkar, Jakarta, hal. 58.

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”.

Untuk dapat berlayarnya sebuah kapal, maka harus terdapat dan berdinasi seorang nakhoda dan beberapa perwira kapal. Djoko Triyanto mengemukakan bahwa : “Nakhoda dan beberapa perwira kapal harus memiliki sertifikat keahlian pelaut dengan sertifikat ketrampilan pelaut se-suai dengan daerah pelayaran, ukuran kapal, dan daya gerak kapal, di samping rating yang memiliki sertifikat keahlian pelaut dan/atau sertifikat ketrampilan pelaut sesuai dengan jenis tugas, ukuran dan tata susunan kapal”.³

Nakhoda merupakan pemimpin kapal yang menandatangani perjanjian kerja laut. Semua pemimpin atau direktur perusahaan pelayaran maupun awak kapal yang berada di atas kapal tunduk pada putusan nakhoda. Nakhoda bertanggungjawab atas seluruh aktivitas dan kejadian yang berada di atas kapal.

Kecakapan dan keahlian yang dimiliki oleh

seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, tetap ada risiko dalam pelayaran mengingat kondisi alam Indonesia yang dapat membahayakan pelayaran kapal. Di beberapa daerah laut Indonesia memiliki ombak yang sangat ganas, seperti Samudera Indonesia, atau daerah laut yang memiliki pusaran-pusaran seperti di sekitar Selat Bali. Bahaya-bahaya laut sering timbul dalam pelayaran Indonesia, antara lain angin laut, hantu laut, gurita besar, laso angin, kala-kala, batu karang dan tubrukan kapal. Bahaya kapal lainnya yang juga sering terjadi adalah kebakaran kapal dan kecelakaan kapal, yang kesemuanya dapat mengakibatkan tenggelamnya kapal maupun mengakibatkan korban jiwa.

Kecelakaan kapal menurut ketentuan Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah :

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

- a. Kapal tenggelam;
- b. Kapal terbakar;

³ Djoko Triyanto, 2005, *Bekerja Di Kapal*, Cetakan Pertama, Mandar Maju, Bandung, hal. 11.

- c. Kapal tubrukan;
dan
- d. Kapal kandas.

Kecelakaan kapal atau menurut R.P. Suyono disebut dengan musibah kapal, dapat terjadi karena :⁴

- a. Kesalahan manusia (*human error*);
- b. Kerusakan yang terjadi pada kapal dan mesinnya;
- c. Faktor ekstren dan intern, misal terjadi tubrukan atau kebakaran;
- d. Alam atau cuaca yang dihadapi kapal;
- e. Kombinasi dari semua penyebab di atas.

Nakhoda bertanggungjawab sepenuhnya atas keselamatan dan ke-amanan kapal, penumpang dan muatan dalam pelayaran, termasuk ke-celakaan kapal, sebagaimana Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal bahwa : “Kecelaka-an Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tanggung jawab nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain”, dengan demikian kewajiban nakhoda untuk mempersiapkan kapal yang akan berlayar dalam kondisi laik laut yang dibuktikan dengan sertifikat keselamatan. D.A. Lasse me-

nyatakan bahwa : “Kapal yang laik laut adalah kapal memenuhi semua peraturan yang dipersyaratkan, namun keadaan itu masih kebutuhan dasar untuk digunakan berlayar di laut. Keselamatan pelayaran masih dipertaruhkan terhadap faktor-faktor di luar kapal oleh nakhoda”.⁵

Nakhoda yang mengetahui adanya kecelakaan kapal lain atau mengalami kecelakaan kapal wajib, mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain, dan menyampaikan laporan sebagaimana ketentuan Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Ketika terjadi kecelakaan kapal, maka akan dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar untuk kecelakaan kapal berbendera Indo-nesia yang terjadi di wilayah perairan Indonesia. Apabila dalam pemerik-saan pendahuluan tersebut, terbukti bahwa nakhoda melakukan kesalahan atau kelalaian yang mengakibatkan terjadinya

⁴ Herman Susetyo, Maret 2010, *Tanggung Jawab Nakhoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang dan Barang Melalui Laut Di Indonesia*, MMH, Jilid 39 No. 1, hal. 10.

⁵ D.A. Lasse, 2014, *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemandu-an Kapal*, Edisi Pertama, Cetakan Kesatu, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 125.

kecelakaan kapal, maka nakhoda dapat diminta pertanggungjawaban secara hukum administrasi apabila menimbulkan kerugian berupa kematian orang-orang yang ber-layar di atas kapal.

2. Permasalahan

Dari uraian latar belakang di atas, penulis merumuskan permasalahan mengenai :

- a. Bagaimanakah pertanggungjawaban hukum nakhoda pada peristiwa kecelakaan kapal menurut Undang-Undang Pelayaran?
- b. Bagaimanakah akibat hukum terhadap nakhoda pada peristiwa kecelakaan kapal menurut Undang-Undang Pelayaran?

B. Pembahasan

1. Pertanggungjawaban hukum nakhoda pada peristiwa kecelakaan kapal menurut Undang-Undang Pelayaran;

Pada dunia pelayaran, dibutuhkan peraturan-peraturan yang meng-atur mengenai terlaksananya kegiatan pelayaran secara aman dan selamat. Hal inilah yang membuat pekerjaan di dunia pelayaran di antaranya di laut me-rupakan pekerjaan yang membutuhkan ketrampilan, ketegasan, dan tanggung jawab penuh. Adanya hal tersebut dilakukan agar terlaksananya kedisiplinan oleh awak kapal

dan orang-orang yang berada di atas kapal.

Pasal 341 KUHD menyatakan bahwa nakhoda ialah orang yang memimpin kapal. Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan lebih luas lagi mengenai nakhoda sebagai pemimpin kapal, di mana nakhoda yakni salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Seorang pemimpin tentu memiliki wewenang dan tanggung jawab tersendiri yang telah diatur di dalam peraturan perundang-undangan. Pasal 342 KUHD menyatakan bahwa nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melak-sanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda bertanggungjawab untuk kerugi-an yang disebabkan olehnya pada orang lain karena kesengajaannya atau kesalahannya yang besar. Oleh karena itulah, nakhoda wajib memiliki ke-disiplinan yang tinggi agar keselamatan dan keamanan pelayaran tetap terjamin.

Nakhoda harus memahami mengenai tanggung jawab dan otoritasnya sebagai pemimpin kapal.

Nakhoda memiliki posisi khusus dalam dunia pelayaran sebagaimana terlihat dari tanggung jawab yang diembannya, yakni :⁶

- a. Nakhoda bertanggungjawab selama pelayaran terhadap keamanan kapal, penumpang dan awak kapal, serta barang atau muatannya;
- b. Nakhoda adalah wakil atau kuasa dari operator kapal dan pemilik barang;
- c. Nakhoda melaksanakan beberapa fungsi resmi untuk dan atas nama negara bendera, seperti mengambil tindakan-tindakan hukum dan disiplin terhadap tidak ditaatinya perintah-perintah nakhoda atau tindak pidana yang terjadi di atas kapal. Nakhoda mempunyai kewajiban untuk mencatat dan memeriksa peristiwa kecelakaan dan kematian di kapal. Di samping itu, nakhoda juga mempunyai wewenang khusus seperti membuat catatan setiap kelahiran dan menyaksikan serta mencatat surat-surat.

Sebagai pemimpin kapal, nakhoda harus mempertanggungjawabkan segala tindakannya terhadap

kapal dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut.⁷ Kedudukan nakhoda sebagai pemimpin kapal, di mana nakhoda adalah satu-satunya orang dalam kapal yang berwenang untuk menentukan sikap dan mengambil tindakan dalam hal-hal tertentu, dapat terlihat dari beberapa ketentuan dalam beberapa pasal sebagai berikut :⁸

- a. Menurut Pasal 393 KUHD, di mana nakhoda berwenang menjalankan kekuasaan atas semua pelayar. Itulah sebabnya nakhoda tidak dimasukkan dalam golongan pelayar [Pasal 341 ayat (5) KUHD]. Setiap perintah nakhoda untuk kepentingan keamanan dan ketertiban harus ditaati oleh pelayar;
- b. Guna menjamin kemampuan berlayar dari kapal laut yang bersangkutan, menjamin keamanan kapal dan pelayar serta muatan kapalnya, maka nakhoda berkewajiban dengan saksama mengindahkan kebiasaan dan peraturan-peraturan yang ada [Pasal 343 ayat (1) KUHD]. Dengan adanya kewajiban tersebut, nakhoda tidak diper-

⁶ Departemen Kehakiman RI, 1994, *Naskah Akademik Peraturan Perundang-Undangan Tentang Pelayaran*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Jakarta, hal. 13.

⁷ HMN. Purwosutjipto, 1993, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5B, Djambatan, Jakarta, hal. 120.

⁸ *Ibid.*, hal. 121.

- kenankan untuk memulai pelayaran bila kapal yang dipimpinnya belum dilengkapi secara baik dan diberi cukup awak untuk menjalankan kapal tersebut [Pasal 343 ayat (3) KUHD];
- c. Kewajiban nakhoda untuk melakukan pandu laut, di mana saja hal itu diharuskan oleh kebiasaan, kebijaksanaan dan peraturan-peraturan yang berlaku (Pasal 344 KUHD);
 - d. Nakhoda harus mengawasi semua penumpang termaksud kedudukan yang sah sebagai penumpang;
 - e. Nakhoda berkewajiban juga mengawasi barang-barang yang ada dalam kapalnya karena tidak boleh ada barang di kapal tanpa izinnya;
 - f. Nakhoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang berhak atas muatan, di mana dia perlu mengambil tindakan untuk kepentingan si pemilik muatan;
 - g. Dalam keadaan memaksa dan mendesak, nakhoda berwenang menjual seluruh atau sebagian muatan atau membayar pengeluaran untuk keperluan muatan itu ataupun meminjam uang dengan cara menggadaikan barang-barang muatan tersebut [Pasal 371 ayat (3) KUHD];
 - h. Selama dalam perjalanan, nakhoda tidak diperkenankan meninggalkan kapal, apalagi bila kapal dalam keadaan bahaya, kecuali bila meninggalkan kapal itu mutlak bagi nakhoda untuk keselamatan dirinya (Pasal 468 KUHD).
- Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, nakhoda sebelum berlayar wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada syahbandar [Pasal 138 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008]. Hal ini dikarenakan nakhoda bertanggungjawab atas keselamatan, keamanan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan yang diangkutnya bahkan untuk ukuran kapal tertentu nakhoda memiliki wewenang penegakan hukum (Pasal 137 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).
- Kewajiban nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, adapun kewajiban-kewajiban itu adalah :⁹

⁹ Saputra Lazuradi, dkk., 2013, *Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Cepat Angkutan Penyeberangan Terhadap Kelaiklautan Kapal Dalam Keselamatan dan*

- a. Nakhoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal. Ia bertanggungjawab 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 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 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 dilengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud Pasal 343 KUHD;
- c. Dalam hal terjadinya seorang penumpang meninggal dunia dalam pe-layaran, 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 ditandatangani 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 per-mintaan tempat yang mengenai kapalnya sampai pada hari ke-berangkatan dari suatu pelabuhan Indonesia, termasuk *sijil* 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

Keamanan Pelayaran, Vol. 2, Jurnal Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Syiah Kuala, Aceh, hal. 21.

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 dan Pasal 141 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Buku harian sebagaimana disebutkan di atas diwajibkan untuk diisi, ditanggali dan ditandatangani oleh nakhoda selaku pemimpin di atas 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 pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya, dan apabila terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan permasalahan tersebut terbawa ke dalam persidangan di pengadilan, maka buku harian kapal ini dapat dijadikan alat bukti di persidangan;

- f. Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 138 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, wajib menolak untuk

melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan ke-laiklautan;

g. 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-Pasal 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 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008;

- h. Nakhoda berkewajiban untuk memperhatikan persediaan bahan makanan yang cukup baik dan mengatur tempat tinggal bagi anak buah

kapal yang sesuai dengan persyaratan kesehatan sebagaimana diatur dalam Pasal 438 ayat (2) dan Pasal 439 ayat (2) KUHD;

i. Nakhoda wajib mengatur pekerjaan anak buah kapal sebaik-baiknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan umum yang dibuat oleh perusahaan pelayaran (pengusaha kapal), hal ini ditegaskan dalam Pasal 441 KUHD;

j. Nakhoda setelah menyelesaikan tugasnya dalam suatu pelayaran, maka nakhoda wajib menyerahkan semua dokumen-dokumen kapal (surat-surat dan sertifikat-sertifikat kapal) kepada perusahaan pelayaran (pengusaha kapal) dengan mendapat tanda terima sebagaimana di-sebutkan dalam Pasal 432 KUHD. Namun, apabila akhir perjalanan/pelayaran tersebut bukanlah merupakan akhir dari perjanjian kerja laut nakhoda, maka penyerahan dokumen-dokumen tersebut tidak perlu dilakukan, tapi jika nakhoda langsung digantikan maka penyerahan dilakukan kepada penggantinya.

Tugas nakhoda kapal yang diatur oleh peraturan

dan perundang-undangan, yaitu :¹⁰

a. Nakhoda sebagai pemimpin dan pemegang kewibawaan umum di kapal [Pasal 384, Pasal 385 KUHD serta Pasal 137 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008];

Nakhoda selaku pemimpin umum kapal, memiliki tanggung jawab untuk mengoperasikan kapal dalam menyeberangkan dan meng-hentikan kapal, membawa kapal ke tempat yang dituju dan juga meng-urus kapal beserta penumpang dan muatan. Setiap orang yang ada di atas kapal baik itu penumpang maupun anak buah kapal itu sendiri wajib menuruti segala perintah dan peraturan yang dikeluarkan/dibuat oleh nakhoda demi keselamatan dan keamanan di dalam pelayaran. Nakhoda haruslah merupakan pembawa kapal yang cakap, selain itu nakhoda juga merupakan koordinator dan administrator di dalam organisasi di atas kapal, sehingga norma-norma dan juga peraturan perundang-undangan dapat terlaksana

¹⁰ *Ibid.*, hal. 23.

sebagaimana mestinya agar misi utama dapat terwujud sesuai dengan tujuan. Nakhoda berdasarkan kekuasaan yang dimiliki sebagaimana dijelaskan di atas, memiliki kewenangan dalam hal mengambil tindakan-tindakan pengamanan terhadap anak buah kapal maupun penumpang yang melanggar perintahnya;

- b. Nakhoda sebagai penegak hukum (Pasal 341 KUHD);

Di saat sedang melakukan pelayaran dan terjadi suatu peristiwa kejahatan di atas kapalnya, maka nakhoda tersebut berwenang dan wajib menyelidiki atau mengusut peristiwa kejahatan yang terjadi di atas kapal, baik dugaan kejahatan yang dilakukan oleh penumpang ataupun dugaan kejahatan yang dilakukan oleh anak buah kapalnya sendiri.

- c. Nakhoda sebagai notaris;

Pada Pasal 947, Pasal 950 dan Pasal 952 KUHPerdota menegaskan bahwa nakhoda dapat bertindak sebagai notaris dalam pembuatan surat wasiat seseorang di atas kapal.

- d. Nakhoda sebagai Pegawai Pencatatan Negeri Sipil;

Apabila selama dalam pelayaran ada

terjadi peristiwa kelahiran atau peristiwa meninggal dunia di kapal, maka nakhoda harus membuat akta-akta pencatatan sipil yang bersangkutan di dalam buku harian kapal. Kewenangan lain yang dimiliki oleh nakhoda berdasarkan Pasal 357 KUHD ialah apabila dalam keadaan darurat, nakhoda berwenang untuk mengambil bahan makanan atau barang makanan yang ada pada atau kepunyaan penumpang atau termasuk barang muatan dengan memberikan ganti rugi, untuk dipergunakan bagi kepentingan seluruh orang yang ada di atas kapal.

Tingginya kasus kecelakaan transportasi laut yang ada di Indo-nesia, yang terjadi selama ini harus menjadi perhatian semua pihak yang terkait, baik pemilik kapal, pemerintah, instansi yang terkait dan masya-rakat yang berperan aktif dalam menanggulangi hal tersebut. Untuk itu sangat perlu kesadaran untuk melaksanakan standar keselamatan baik untuk penumpang maupun *crew* kapal. Apabila baik *crew* atau pun pe-numpang memiliki kesadaran untuk melaksanakan standar keselamatan dengan baik, maka akan terjaminnya

keselamatan serta keamanan seluruh penumpang di kapal.¹¹

Menurut Kamus Bahasa Indonesia, bahwa kecelakaan berarti kejadian yang menyedihkan yang menimpa yang merupakan malapetaka atau bencana. Jadi, kecelakaan kapal adalah peristiwa yang menyedihkan atau malapetaka/ bencana yang menimpa kapal itu sendiri beserta awak dan muatannya.¹² Adapun dampak dari kecelakaan kapal laut akan mengakibatkan hal-hal berikut :¹³

- a. Kematian/hilangnya nyawa seseorang, cedera/luka berat atas seseorang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau operasional kapal;
- b. Hilangnya seseorang dari kapal atau sarana apung lainnya yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau pengoperasian kapal;

- c. Hilangnya atau menghilangnya sebuah kapal atau lebih;
- d. Kerusakan material pada sebuah kapal atau lebih;
- e. Kerusakan material pada sebuah kapal atau lebih;
- f. Kandasnya atau tidak mampunya sebuah kapal atau lebih, atau keterlibatan sebuah kapal dalam kejadian tabrakan;
- g. Kerusakan material/barang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan, pengoperasian kapal;
- h. Kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh rusaknya sebuah kapal atau lebih, atau berkaitan dengan pengoperasian kapal.

Menurut konsep dasar keselamatan pelayaran, kapal yang hendak berlayar harus berada dalam keadaan laik laut (*seaworthiness*). Artinya, kapal layak untuk menghadapi berbagai risiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran. Kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK)-nya. Kelaikan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Nakhoda dan ABK harus berpengalaman dan bersertifikat. Perlengkapan, *store* dan bunker, serta alat-alat keamanan memadai dan memenuhi syarat.

¹¹ Umayyah Siti, 2015, *Analisa Penyebab Kecelakaan Pada Kapal-Kapal Penyeberangan Jarak Pendek Dan Usulan Peningkatan Sistem Manajemen Keselamatannya*, Departemen Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia, hal. 2.

¹² Thamrin, 2015, *Manajemen Keselamatan Maritim dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol (Zero Accident)*, Jurnal Ilmiah Widya, hal. 111.

¹³ Umayyah Siti, *loc.cit.*, hal. 2.

Kecelakaan yang terjadi pada saat berlayar ada berbagai macam jenis dan faktor penyebabnya. Berikut adalah jenis-jenis kecelakaan, yaitu :¹⁴

a. Tenggelam;

Kapal tenggelam adalah peristiwa masuknya badan kapal sebagian atau seluruhnya yang mengakibatkan sebuah kapal tidak dapat lagi berlayar atau beroperasi. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang dimaksud dengan tenggelam ialah masuk terbenam di dalam air. Peristiwa tenggelamnya sebuah kapal dapat disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu :

1) Faktor cuaca;

Dalam sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal, cuaca sangat berpengaruh dalam kelancaran dan keamanan kegiatan pelayaran tersebut. Seringkali cuaca yang tidak mendukung menyebabkan

terhambatnya ataupun mengganggu kegiatan pe-layaran. Bahkan jika sebuah kapal melakukan pelayaran ditengah cuaca yang sedang buruk, akan menyebabkan kecelakaan.

2) *Human error*.

Bagi sebuah kapal laut terutama sekali apabila sedang dalam pelayaran menyebrangi lautan, peranan dan keberadaan se-orang nahkoda sebagai pejabat tertinggi yang memimpin dan bertanggungjawab atas keselamatan kapal dan segala sesuatu yang berada di dalamnya, mempunyai arti yang sangat penting. Juga, setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal, termasuk perlengkapannya, serta pengoperasian kapal di Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Maka dari itu, nahkoda dan/atau anak buah kapal harus memberitahukan kepada pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal

¹⁴ William Andre, 2017, *Tinjauan Hukum Terhadap Pemberian Santunan Pada Penyandang Disabilitas Pada Kecelakaan Angkutan Laut (Studi Pada PT. ASDP Indonesia Ferry cabang Merak)*, Departemen Hukum Keperdatan BW, Universitas Sumatera Utara Fakultas Hukum Medan, hal. 116.

atau bagian dari kapalnya dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Terlebih anak buah kapal harus mematuhi juga menaati nahkoda secara cepat dan cermat. Terkadang anak buah kapal mengabaikan perintah yang diberikan oleh nahkoda kapal untuk memeriksa perlengkapan serta kelengkapan untuk me-nunjang kelancaran pelayaran. Serta para anak buah dari kapal tersebut sering kali mengambil jalan keluar yang tidak di koordinasikan terlebih dahulu dengan nahkoda mengenai keadaan mesin yang rusak atau kapal yang tidak layak untuk berlayar.

Peristiwa seperti itulah yang banyak menyebabkan tenggelamnya kapal yang disebabkan oleh keadaan kapal yang kurang layak untuk melakukan pelayaran, akibat kelalaian dari anak buah kapal ataupun nahkoda kapal. Adapun yang menyebabkan sebuah kapal dapat tenggelam akibat sang nahkoda

kapal tidak menghiraukan kapasitas penumpang dan barang pada kapalnya tersebut. Akibatnya kapal tidak dapat menahan kapasitas yang berada di dalamnya.

b. Terbakar;

Kecelakaan yang selanjutnya, yaitu kebakaran yang di alami oleh sebuah kapal. Kecelakaan ini jarang terjadi pada saat pelayaran, lebih sering kecelakaan ini terjadi pada saat sebuah kapal sedang bersandar di pelabuhan. Kebakaran pada sebuah kapal dapat disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu :

- 1) Korseleting listrik yang terjadi pada komponen-komponen mesin yang berguna untuk menjalankan motor kapal tersebut;
- 2) Sabotase yang dilakukan oleh pihak-pihak tertentu, dengan tujuan tertentu;
- 3) Kondisi kelistrikan kapal yang tidak layak lagi untuk digunakan, yang mengakibatkan terjadinya arus pendek;
- 4) Tabrakan kapal yang dapat mengeluarkan bahan bakar kapal tersebut keluar, dan mungkin saja dapat

mengakibatkan
kebakaran kapal;

- 5) Lubang buang
(*scuppers*) tidak
dimatikan pada waktu
bongkar/ muat dan
bahannya yang
mudah terbakar.

c. Tubrukan;

Kejadian tubrukan kapal sering kali terjadi pada saat pelayaran, tubrukan yang terjadi oleh sebuah kapal dapat terjadi antara kapal dengan kapal dan kapal dengan benda keras yang dapat membahayakan kegiatan pelayaran.

Ada beberapa pengertian mengenai tubrukan kapal. Suatu tubrukan kapal dapat diartikan sebagai suatu bencana laut yang menjadi sumber dari kerugian-kerugian yang timbul pada salah satu pihak atau kedua belah pihak, dan akibat-akibat hukum yang timbul dari peristiwa tubrukan kapal itu harus diatur dalam Undang-Undang. Untuk itulah Bab VI, Buku Kedua KUHD dibuat.

Pengertian yang lain mengenai tubrukan kapal juga terdapat dalam Pasal 544 dan Pasal 544-a KUHD adalah :

- 1) Apabila sebuah kapal, sebagai akibat dari caranya berlayar atau karena tidak memenuhi suatu

ketentuan Undang-Undang, sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain, barang-barang atau orang yang ada di kapal tersebut, maka peristiwa tersebut termasuk dalam pengertian tubrukan kapal (Pasal 544). Di sini tidak terjadi tabrak-an atau singgungan antara kapal yang satu dengan lainnya, meski-pun begitu peristiwa ini dimasukkan dalam pengertian tubrukan kapal;

- 2) Jika sebuah kapal menabrak benda lain yang bukan kapal, baik yang berupa benda tetap maupun bergerak, misalnya : pangkalan laut atau dermaga, lentera laut, rambu-rambu laut (*baken*) dan lain-lain, maka peristiwa tabrakan antara kapal dengan benda lain yang bukan kapal tersebut dapat disebut tabrakan kapal (Pasal 544-a). Tubrukan yang terjadi antara kapal dengan kapal, biasanya di-sebabkan oleh perubahan haluan yang dilakukan oleh sebuah kapal yang mengakibatkan

terambilnya jalur pelayaran kapal yang lainnya, dan biasanya kejadian tubrukan kapal terjadi dikarenakan kurangnya komunikasi yang dilakukan antar nahkoda kapal, sehingga terjadi tubrukan kapal.

Ataupun kejadian tubrukan kapal terjadi karena penyalah-gunaan kekuasaan oleh nahkoda. Sang nahkoda dengan sengaja tidak memperhatikan peraturan-peraturan dalam mengemudikan kapal. Padahal, Undang-Undang telah memberikan kekuasaan begitu besar kepada seorang nahkoda, namun demikian Undang-Undang juga memberikan acaman pidana dan denda keperdataan serta tindakan disipliner terhadap nahkoda, apabila nahkoda tersebut menyalahgunakan kekuasaannya. Bagi nahkoda yang bertindak buruk terhadap kapal yang dikemudikannya dengan putusan Mahkamah Pelayaran Indonesia, we-wenang dari nahkoda tersebut untuk mengemudikan kapal dicabut selama jangka waktu maksimal 2 (dua) tahun.

d. Kandas.

Kapal yang mengalami kandas biasanya disebabkan oleh nahkoda kapal yang terlalu memaksakan melewati perairan dengan keadaan air yang sedang surut. Kandasnya sebuah kapal dapat juga disebabkan oleh menabrak sebuah gundukan yang berada di dasar laut. Maka dari itu, peran penting seorang nahkoda sangat berpengaruh, nahkoda harus memperhatikan keadaan permukaan air pada saat pelayaran untuk menghindari kandas. Nahkoda harus menghindari permukaan air yang sedang surut dan juga harus memperhatikan apakah didalam permukaan air tersebut atau didasar air laut terdapat gundukan apa tidak yang dapat menyebabkan sebuah kapal kandas.

Dengan demikian, jika terjadi 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 nahkoda ataupun awak kapal dari kapal tersebut. Dalam KUHD disebutkan dalam Pasal 341 bahwa nahkoda adalah pemimpin

kapal, sehingga sebagai pemimpin kapal, diharapkan nahkoda dapat memenuhi pertanggungjawabannya seperti yang diisyaratkan oleh Undang-Undang.

Pada saat terjadi kecelakaan kapal, terdapat pihak-pihak yang memiliki kewajiban untuk memberikan pertolongan sesuai dengan tanggung-jawabnya 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 nahkoda dan atau anak buah kapal”. Maka, siapa pun yang berada di atas kapal tersebut termasuk penumpang memiliki kewajiban untuk melaporkan kepada nahkoda dan/atau anak buah kapal yang mengenai terjadinya kecelakaan kapal, dan memberikan pertolongan sesuai dengan batas kemampuannya.

Seorang nahkoda 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 nahkoda tidak hanya memiliki kewajiban untuk melaporkan kecelakaan kapal kepada pihak lain, namun juga harus menanggulangi dan/atau memberikan pertolongan. Hal ini disebabkan nahkoda sebagai pemimpin kapal yang memiliki wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Laporan mengenai terjadinya kecelakaan kapal oleh nahkoda wajib diberitahukan kepada pihak lain. Pihak lain yang dimaksud di sini 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. Mengenai tanggung jawab nahkoda terkait kecelakaan kapal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

tentang Pelayaran, dapat disebutkan sebagai berikut :

a. Pasal 247 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, dan menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain.

b. Pasal 248 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada :

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

c. Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung

jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain

Sedangkan Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyebutkan bahwa :

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.

2. Akibat hukum terhadap nakhoda pada peristiwa kecelakaan kapal menurut Undang-Undang Pelayaran.

Sanksi itu merupakan sarana agar ada kepatuhan warga negara terhadap norma-norma hukum. Menurut Kelsen, sanksi diberikan oleh tata hukum dengan maksud untuk menimbulkan perbuatan tertentu yang dianggap dikehendaki oleh pembuat undang-undang. Sanksi dibuat sebagai konsekuensi dari perbuatan yang dianggap merugikan masyarakat dan yang menurut maksud-maksud dari tata hukum harus dihindarkan. Karena sasaran atau tujuan sanksi itu kepatuhan, maka sanksi itu

sebenarnya tidak selalu berupa hukuman (*punishment*) tetapi dapat pula berupa ganjaran (*reward*).¹⁵

“Secara teoretik, bahwa sanksi itu dapat berupa hukuman atau ganjaran dikemukakan oleh Kelsen. Sementara John Austin mengartikan bahwa sanksi itu semata-mata sebagai suatu bentuk membebaskan penderitaan atau hukuman (*punishment*). Meskipun pandangan Kelsen itu sejalan dengan tujuan penerapan sanksi, yakni kepatutan terhadap norma hukum, dan karenanya dapat berupa *punishment* atau *reward*, namun dalam kenyataannya sanksi itu hampir selalu dipahami

sebagai suatu bentuk hukuman”.¹⁶

Tanggung jawab nakhoda atas kecelakaan kapal, yang tidak menyebabkan jatuhnya korban meninggal dunia, maka dapat dikenai sanksi administratif.

Menurut H.D. van Wijk/Willem Konijnenbelt, sanksi dalam hukum administrasi adalah alat kekuasaan yang bersifat hukum publik yang dapat digunakan oleh pemerintah sebagai reaksi atas ketidakpatuhan terhadap kewajiban yang terdapat dalam norma hukum administrasi negara.¹⁷

Menurut J.J. Oosternbrink, sanksi administratif adalah sanksi yang muncul dari hubungan antara pemerintah dengan warga negara, yang dilaksanakan tanpa kekuasaan peradilan (hakim), tetapi secara langsung dilaksanakan oleh administrasi sendiri.¹⁸

A.D. Belinfante, bahwa sanksi administratif itu dilaksanakan langsung oleh pemerintah atau administrasi, tanpa perantaraan hakim, ketika warga negara melalaikan kewajiban yang timbul dalam hubungan hukum administrasi. Penerapan sanksi

¹⁵ Ridwan, 2009, *Tiga Dimensi Hukum Administrasi Dan Peradilan Administrasi*, Cetakan Pertama, FH UII Press, Yogyakarta, hal. 109-112.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

administrasi tanpa perantaraan hakim ini dapat dikatakan pada dasarnya demikian (*in beginsel als zodanig*), namun bukan berarti tidak ada penerapan sanksi tanpa perantaraan hakim. Artinya, sanksi dalam hukum administrasi itu adalah semua sanksi yang tidak hanya diterapkan oleh pemerintah sendiri, tetapi juga sanksi yang dibebankan oleh hakim administrasi atau instansi banding administrasi.¹⁹

Salah satu sanksi dalam HAN adalah pencabutan atau penarikan KTUN yang menguntungkan. Pencabutan ini dilakukan dengan mengeluarkan suatu ketetapan baru yang isinya menarik kembali dan/atau menyatakan tidak berlaku lagi ketetapan yang terdahulu.

Penarikan kembali ketetapan yang menguntungkan berarti meniadakan hak-hak yang terdapat dalam ketetapan itu oleh organ pemerintahan. Sanksi ini termasuk sanksi berlaku ke belakang (*regressieve sancties*), yaitu sanksi yang mengembalikan pada situasi sebelum ketetapan itu dibuat.

Dengan kata lain, hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul setelah terbitnya ketetapan tersebut menjadi hapus atau

tidak ada sebagaimana sebelum terbitnya ketetapan itu, dan sanksi ini dilakukan sebagai reaksi terhadap tindakan yang bertentangan dengan hukum.

Sanksi penarikan kembali KTUN yang menguntungkan diterapkan dalam hal terjadi pelanggaran terhadap peraturan atau syarat-syarat yang dilekatkan pada penetapan tertulis yang telah diberikan, juga dapat terjadi pelanggaran undang-undang yang berkaitan dengan izin yang dipegang oleh si pelanggar.

Pencabutan suatu keputusan yang menguntungkan itu merupakan sanksi yang situatif. Ia dikeluarkan bukan dengan maksud sebagai reaksi terhadap perbuatan yang tercela dari segi moral, melainkan dimaksudkan untuk mengakhiri keadaan-keadaan yang secara obyektif tidak dapat dibenarkan lagi.

Sebab-sebab pencabutan KTUN sebagai sanksi adalah sebagai berikut:²⁰

- a. Pihak yang berkepentingan tidak mematuhi pembatasan-pembatasan, syarat-syarat atau ketentuan peraturan perundang-undangan yang dikaitkan pada izin, subsidi, atau pembayaran;
- b. Pihak yang berkepentingan pada

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*, hal. 111.

waktu mengajukan permohonan untuk mendapat izin, subsidi, atau pembayaran telah memberikan data yang sedemikian tidak benar atau tidak lengkap, sehingga apabila data itu diberikan secara benar atau lengkap maka keputusan akan berlainan (misalnya penolakan izin dan sebagainya).

Selain itu, Ateng Syafrudin menyebutkan ada 4 (empat) kemungkinan suatu ketetapan itu ditarik kembali, yaitu sebagai berikut :²¹

- a. Asas kepastian hukum tidak menghalangi penarikan kembali atau perubahan suatu keputusan, bila sesudah sekian waktu dipaksa oleh perubahan keadaan atau pendapat;
- b. Penarikan kembali atau perubahan juga mungkin bila keputusan yang menguntungkan didasarkan pada kekeliruan, asal saja kekeliruan itu dapat diketahui oleh yang bersangkutan;
- c. Penarikan kembali atau perubahan dimungkinkan, bila yang berkepentingan dengan memberikan keterangan yang tidak benar atau tidak lengkap, telah ikut menyebabkan terjadinya keputusan yang keliru;

- d. Penarikan kembali atau perubahan dimungkinkan, bila syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan yang dikaitkan pada suatu keputusan yang menguntungkan tidak ditaati.

Akibat hukum terhadap nakhoda pada peristiwa kecelakaan kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 berupa sanksi administratif, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 253 yang menyatakan bahwa :

- a. Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251, Mahkamah Pelayaran bertugas :
 - 1) Meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; dan
 - 2) Merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh nakhoda dan/atau perwira kapal.

²¹ *Ibid.*, hal. 112.

b. Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa :

- 1) Peringatan ;
atau
2) Pencaiban
Sertifikasi

f
i
k
a
t

K
e
a
h
l
i
a
n

P
e
l
a
u
t
.

C. Penutup

1. Kesimpulan

- a. Pertanggungjawaban hukum nakhoda pada peristiwa kecelakaan kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 diatur dalam Pasal 249, di mana kecelakaan kapal yang 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 menjadi

tanggung jawab
nakhoda kecuali dapat
dibuktikan lain;

- b. Akibat hukum
terhadap nakhoda
pada peristiwa
kecelakaan kapal
menurut Undang-
Undang Pelayaran
sebagaimana
disebutkan dalam
Pasal 253 Undang-
Undang Nomor 17
Tahun 2008, berupa
sanksi administratif
berupa peringatan
atau pencabutan
sementara Sertifikat
Keahlian Pelaut.

2. Saran

- a. Bagi pemilik kapal
dalam menunjuk DPA
(*Designated Person
Ashore*) sebagai
penghubung ke kapal
harus berkoordinasi
dengan baik dan
tegas;
- b. Bagi sumber daya
pelaut, baik yang dari
pemerintahan maupun
dari kapal sungguh-
sungguh menerapkan
ISMcode dan
memeriksa kapal
sebelum berlayar
dengan jujur dan
bertanggungjawab.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku :

Andika Wijaya, 2016, *Aspek
Hukum Bisnis*

*Transportasi Jalan
Online*, Cetak-an
Pertama, Sinar Grafika,
Jakarta.

D.A. Lasse, 2014, *Keselamatan
Pelayaran Di
Lingkungan Teritorial
Pe-labuhan dan
Pemanduan Kapal*, Edisi
Pertama, Cetakan Kesatu,
Raja Grafindo Persada,
Jakarta.

Departemen Keakiman RI, 1994,
*Naskah Akademik
Peraturan Perundang-
Undangan Tentang
Pelayaran*, Badan
Pembinaan Hukum
Nasional, Jakarta.

Djoko Triyanto, 2005, *Bekerja
Di Kapal*, Cetakan
Pertama, Mandar Maju,
Bandung.

HMN. Purwosutjipto, 1993,
*Pengertian Pokok Hukum
Dagang Indonesia
(Hukum Pelayaran Laut
dan Perairan Darat)*,
Jilid 5B, Djambatan,
Jakarta.

Ridwan, 2009, *Tiga Dimensi
Hukum Administrasi Dan
Peradilan Adminis-trasi*,
Cetakan Pertama, FH UII
Press, Yogyakarta.

Robiha J. Trisno dkk., 2018,
Hukum Maritim,
Djangkar, Jakarta.

B. Jurnal Hukum/Makalah/Karya

Tulis :

Herman Susetyo, Maret 2010,
*Tanggung Jawab
Nakhoda Pada
Kecelakaan Kapal Dalam
Pengangkutan*

- Penumpang dan Barang Melalui Laut Di Indonesia*, MMH, Jilid 39 No. 1.
- Saputra Lazuradi, dkk., 2013, *Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Cepat Angkutan Penyeberangan Terhadap Kelaiklautan Kapal Dalam Keselamatan dan Keamanan Pelayaran*, Vol. 2, Jurnal Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Syiah Kuala, Aceh.
- Thamrin, 2015, *Manajemen Keselamatan Maritim dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol (Zero Accident)*, Jurnal Ilmiah Widya.
- Umaiyah Siti, 2015, *Analisa Penyebab Kecelakaan Pada Kapal-Kapal Penyeberangan Jarak Pendek Dan Usulan Peningkatan Sistem Mana-jemen Keselamatannya*, Departemen Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia.
- William Andre, 2017, *Tinjauan Hukum Terhadap Pemberian Santunan Pada Penyandang Disabilitas Pada Kecelakaan Angkutan Laut (Studi Pada PT. ASDP Indonesia Ferry cabang Merak)*, Departemen Hukum Keperdatan BW, Universitas Sumatera Utara Fakultas Hukum Medan.