

TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG

THE CAPTAIN'S RESPONSIBILITY FOR PASSENGER SAFETY

Putri Warda Raska¹, I Gusti Agung Wisudawan², Khairus Febryan Fitrahady³

Fakultas Hukum, Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mataram

Corresponding E-mail: wardaraska@gmail.com

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum bagi penumpang dalam Pengangkutan laut menurut Undang – undang yang berlaku di Indonesia, dan bentuk tanggung jawab hukum nahkoda terhadap keselamatan penumpang pada pengangkutan laut. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Normatif, penelitian ini berfokus pada peraturan perundang- undangan dan studi kepustakaan, sehingga bahan hukum primer menjadi bahan hukum yang utama sedangkan bahan hukum sekunder menjadi bahan hukum pendukung. Berdasarkan hasil penelitian, bentuk perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kapal yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Perlindungan hukum diberikan sebagai upaya untuk mencegah terjadinya kerugian ataupun kecelakaan pelayaran serta bentuk pertanggungjawaban dari penyelenggara pelayaran terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan. Bentuk perlindungan hukum preventif berupa pengaturan regulasi keselamatan kapal, kesiapan dokumen pelayaran dan penerapan teknologi keselamatan. Adapun bentuk perlindungan hukum represif berupa pemberian sanksi dan hukuman kepada pelaku pelanggaran serta jaminan keselamatan dan ganti rugi. Apabila terjadi kecelakaan dan kerugian penumpang dalam pelayaran maka nahkoda sebagai pemimpin di atas kapal bertanggung jawab secara hukum baik itu berupa sanksi administrasi atau pidana apabila terbukti bahwa kecelakaan tersebut akibat dari kesalahan dan kelalaian nahkoda.

Kata Kunci : *Tanggung jawab, Nahkoda, Penumpang*

Abstract

The study aims to determine the legal protection for passengers in maritime transport under Indonesian law as well as the legal responsibilities of the captain regarding passenger safety. The research adopts a normative approach, concentrating on statutory regulations and library research, thus utilizing primary legal materials as the main resources and secondary legal materials as supporting resources. The research findings pointed out that forms of legal protection for ship passenger safety include preventive and repressive measures. Legal protection is provided as an attempt to prevent losses or shipping accidents as well as a form of responsibility from shipping organizers to passengers in case of an accident. Preventive legal protection encompasses regulations on ship safety, the preparedness of sailing documents, and the application of safety technology. Repressive legal protection involves the imposition of sanctions and penalties on offenders, along with safety guarantees and compensation. In the case of an accident and the loss of passengers on a voyage, the captain, as the leader on board, is legally responsible in the form of either administrative or criminal sanctions if it is proven that the accident resulted from the fault and negligence of the captain.

Keywords: *Captain; Passengers; Responsibility*

A. PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki ciri geografis yang terdiri dari banyak pulau, baik besar maupun kecil, sehingga transportasi laut menjadi sangat penting bagi masyarakat sebagai sarana transportasi utama. Kapal dipilih karena keunggulannya, seperti biaya pengangkutan yang lebih ekonomis dan kapasitas besar untuk mengangkut penumpang dan barang. Sejak zaman nenek moyang, penggunaan kapal sudah dikenal, dengan contoh terkenal seperti Kapal Pinisi. Definisi kapal diatur dalam KUHD Pasal 309, yang mencakup semua perahu dengan berbagai nama dan jenis, serta dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, yang memberikan definisi rinci sebagai kendaraan air dengan berbagai bentuk dan jenis, menggunakan tenaga angin, mekanik, atau lainnya, termasuk kendaraan bawah permukaan air, alat apung, dan bangunan terpasang yang tidak bergerak.¹

Pelayaran menggunakan kapal laut memerlukan struktur organisasi dengan Nakhoda sebagai pemimpin utama, didukung oleh perwira kapal dan kru non-perwira. Nakhoda dan pandu laut memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan selama perjalanan. Nakhoda memiliki wewenang penuh atas kapal, penumpang, dan muatan barang, serta bertanggung jawab menciptakan kondisi pelayaran yang aman. Penumpang diwajibkan mematuhi perintah nakhoda demi keamanan dan keselamatan selama perjalanan laut. Sebagai pemimpin kapal, nakhoda memegang peran sentral dan bertanggung jawab untuk bertindak dengan kecakapan, kecermatan, dan kebijaksanaan dalam menjalankan tugasnya.

Nakhoda harus patuh secara cermat terhadap peraturan umum dan ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, serta keselamatan para penumpang.² Selain itu, sebagai kewajiban umum, nakhoda harus mematuhi semua peraturan sebagai upaya untuk menjamin keselamatan kapal dan muatannya selama pelayaran. Keselamatan kapal dan muatannya merupakan tanggung jawab hukum yang diberikan secara pribadi kepada nakhoda, sehingga nakhoda tidak dapat dibebaskan dari tanggung jawab tersebut oleh perintah-perintah dari pemilik kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 342 KUHD yang menyatakan:

*“Bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab nakhoda, kecuali perbuatan kriminal”*³

Pengangkutan dengan kapal laut sering menghadapi masalah, seperti teknis kelaiklautan dan persyaratan pelayanan penumpang yang tidak terpenuhi. Akibatnya, penumpang dapat mengalami kerugian materil dan non-materil. Kecelakaan pelayaran sering terjadi di Indonesia, disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk keselamatan kapal dan cuaca buruk. Contohnya, tenggelamnya kapal Ferry Munawar di Selat Alas, Lombok pada 3 Januari 2014, yang menewaskan 3 dari 45 penumpang akibat kebocoran dek kapal. Insiden lainnya adalah tenggelamnya kapal pariwisata KM Teman Baik di Taman Nasional Komodo, Labuhan Bajo, yang mengangkut sembilan wisatawan asal Malaysia dan tidak memiliki izin berlayar dari Syahbandar.

Perlindungan keselamatan penumpang harus dijamin sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa penumpang berhak atas

1 Samuel Ronatio Adinugroho dan Anung Aditya Tjahja, *Tanggung Jawab nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspekti Hukum Pelayaran*, Vol. III No. 1, Oktober 2018 hlm 44

2 Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, cet.4, Rajawali Pers, Depok, 2019, hlm.217

3 Pasal 342 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang

perlindungan keselamatan.⁴ Tanggung jawab hukum atas keselamatan kapal dan muatannya selama pelayaran merupakan kewajiban pribadi nahkoda, yang tidak terikat oleh perintah lain yang bertentangan dengan kewajibannya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum bagi penumpang dalam pengangkutan laut menurut undang-undang yang berlaku di Indonesia, serta memahami tanggung jawab hukum nahkoda terhadap keselamatan penumpang.

Berdasarkan pemaparan dari latar belakang di atas maka penting dilakukannya penelitian dengan judul **“Tanggung Jawab Nahkoda Kapal Terhadap Keselamatan Penumpang”**.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode Hukum Normatif yang menempatkan hukum sebagai sistem norma, mencakup teori hukum, perundang-undangan, norma hukum, azas hukum, dan putusan pengadilan. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Bahan penelitian terdiri dari bahan hukum primer seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, KUHD, KUHP, dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan, serta bahan hukum sekunder dan tersier seperti buku, artikel, jurnal, kamus hukum, dan ensiklopedia. Data dikumpulkan melalui studi kepustakaan, dianalisis secara deskriptif kualitatif, dan disajikan dalam bentuk rangkaian kata-kata atau kalimat untuk memberikan gambaran yang jelas sesuai dengan permasalahan yang diteliti.

C. PEMBAHASAN

1. Bentuk Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Dalam Pengangkutan Laut Menurut Peraturan Yang Berlaku di Indonesia

Transportasi perairan merupakan sarana utama yang banyak dimanfaatkan oleh masyarakat dan terus berkembang. Faktor utamanya adalah biaya yang relatif terjangkau dan kemudahan memperoleh tiket, sehingga minat masyarakat meningkat setiap tahun. PT. ASDP sebagai penyelenggara angkutan perairan wajib memberikan perlindungan hukum sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan. Perlindungan hukum ini bertujuan menjaga hak dan kewajiban yang disepakati dalam perjanjian.

Perlindungan hukum bagi konsumen diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999, yang mencakup hak-hak konsumen dan pelaku usaha. Konsumen memiliki hak atas kenyamanan, keamanan, keselamatan, informasi yang jelas, kompensasi, advokasi, dan pendidikan, serta hak untuk didengar dan dilayani dengan jujur dan tanpa diskriminasi. Pelaku usaha berhak menerima pembayaran sesuai kesepakatan, mendapat perlindungan hukum, melakukan pembelaan diri, dan rehabilitasi nama baik jika terbukti tidak bersalah, serta hak-hak lain yang diatur oleh peraturan perundang-undangan. Perlindungan hukum meliputi perlindungan preventif untuk mencegah masalah bagi penumpang dan perlindungan represif untuk pemulihan setelah terjadinya pelanggaran atau kerugian.⁵

⁴ NurPaika, “Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia”, Vol. 3, 2018

⁵ NurPaika, “Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia”, Vol. 2018, hlm. 122

1. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan hukum preventif merujuk pada tindakan yang diambil oleh penyelenggara angkutan sebelum terjadinya penyimpangan atau insiden merugikan, dengan tujuan utama mencegah masalah tersebut. Tindakan preventif ini sangat penting untuk menghindari kondisi tidak diinginkan seperti kecelakaan, dan menciptakan lingkungan yang aman. Upaya ini harus dilakukan melalui tindakan positif dan proaktif untuk mencapai keselamatan dan keamanan optimal, menjadi tanggung jawab bersama semua pihak yang terlibat.

Bentuk perlindungan hukum preventif meliputi regulasi pemerintah terkait keselamatan kapal. Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah kondisi terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan dalam angkutan perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini berlandaskan pada Pancasila sebagai sumber hukum dan “rechtsidee,” yang menjadi dasar pelaksanaan kemajuan bangsa sesuai dengan kultur bangsa.⁶

Tanggung jawab pengangkutan di perairan diatur dalam pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran berbunyi:

“Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang diangkutnya”.

Perusahaan angkutan laut bertanggung jawab atas muatan kapal sesuai dengan dokumen muatan dan perjanjian pengangkutan yang telah disepakati. PT. ASDP menggunakan tiket sebagai bukti pembayaran biaya pengangkutan, yang juga menjadi dokumen yang menunjukkan tanggung jawab mereka terhadap penumpang dan kendaraan. Dokumen manifest yang dibuat oleh PT. ASDP setiap kali penjualan tiket memberikan dasar untuk klaim ganti rugi terhadap penyelenggaraan pengangkutan sesuai hukum Perdata.

Tanggung jawab perusahaan di laut diatur dalam Pasal 38 ayat (1), yang menyatakan bahwa mereka harus mengangkut penumpang, barang, dan angkutan pos yang telah disetujui dalam perjanjian pengangkutan. Pasal ini juga mengharuskan dokumentasi perjanjian tersebut melalui karcis penumpang dan dokumen muatan. Perusahaan perlu menjelaskan prosedur darurat kepada penumpang dan secara rutin memeriksa masa berlaku peralatan keselamatan untuk memastikan keamanan dan efektivitasnya. Peralatan yang melewati masa berlaku harus segera diganti untuk menghindari disfungsi yang dapat meningkatkan risiko korban jiwa dalam kecelakaan kapal.

Perusahaan pelayaran harus memastikan ketersediaan persediaan yang cukup untuk penumpang dan persiapan alat pemadam kebakaran yang memadai. Mereka juga harus siap dalam melakukan demonstrasi keselamatan kepada penumpang selama latihan keadaan darurat. Demonstrasi ini mencakup instruksi penggunaan berbagai alat keselamatan, baik secara lisan maupun melalui ilustrasi gambar yang dipasang di lokasi strategis di kapal untuk kenyamanan penumpang.

Peralatan keselamatan penumpang meliputi:

1. Perlengkapan keselamatan jiwa:

- Life boat (perahu penyelamat/sekoci)
- Life jacket (jaket pelampung)

⁶ Didik Suhariyanto, “Politik Hukum Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Dengan Pancasila Sebagai Rechtsidee”, Jurnal Setara, Jurnal, Setara, Vol 1, No 1 Jakarta, 2018, hlm. 86

- Life raft (rakit penolong)
- Bouyant apparatus yang
- Life buoy ring
- Life throwing gun

2. Perlengkapan pemadam kebakaran:

- System CO2 untuk memadamkan kebakaran dengan gas CO2 dalam ruang mesin.
- Sprinkle system/automatic water spray
- Fire hydrant
- Fire plan
- Fire extinguishers
- Smoke detector dan fire detector
- Fireman outfits dan breathing apparatus

3. Fasilitas keselamatan lainnya:

- Emergency Position Indicate Radio Beacons (ERPIB)
- Search And Rescue Transponder (SART)
- Emergency radio communication
- Emergency alarm

Semua peralatan keselamatan ini harus diinformasikan kepada penumpang termasuk lokasi dan cara penggunaannya, serta dilakukan pemeriksaan rutin untuk memastikan kehandalan dan keamanannya.⁷Peralatan keselamatan yang harus diinformasikan kepada penumpang di kapal meliputi lokasi dan cara penggunaan lifejackets, lifebuoy, alat pemadam kebakaran, tempat berkumpul (muster station), dan penunjuk arah evakuasi menuju muster station.

Selain peralatan keselamatan lainnya, pengaturan keselamatan pelayaran secara internasional diwujudkan melalui ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Internasional *Convention for the Safety of life at Sea* (SOLAS) 1974, yang juga dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Bab IX tentang sertifikat keselamatan sebagaimana yang dimaksud diantaranya :

- a. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Dokumen Of Compliance*)
- b. Sertikat Manajemen Keselamatan (*Safety Man – agement Certificate*)
- c. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang (*Passenger Ship Safety Certificate*)

Salah satu dokumen yang penting dan menentukan untuk memungkinkan kapal (angkutan laut) melakukan pelayaran adalah Surat Persetujuan Berlayar, yang diatur dalam Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Pasal tersebut menegaskan bahwa :

“Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar”

Dalam kasus tenggelamnya kapal pariwisata KM Teman Baik terbukti bahwa kapal tersebut berlayar tanpa dilengkapi surat ijin berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Undang - undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 124 ayat (1), setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

2. Perlindungan Hukum Represif

⁷ Susanto dan Dicky R. Munaf. Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini. Jakarta. Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, 2015, hlm. 75.

Perlindungan hukum Represif adalah tindakan hukum yang diambil setelah terjadi pelanggaran hukum atau kejadian yang merugikan, dengan tujuan untuk menegakkan hukum, memberikansanksi, dan menghukum pelaku pelanggaran tersebut. Kecelakaan sering terjadi pada moda transportasi sungai, danau, dan penyeberangan karena faktor-faktor manusia. Oleh karena itu, pemahaman tentang sistem keselamatan di kapal sangat penting dalam moda transportasi ini. Dengan kesadaran dan kerja sama yang baik, risiko kecelakaan dapat diminimalkan, mengurangi jumlah korban melalui upaya pencegahan. Menurut Pasal 1367 KUHPerdara yang mengacu pada Pasal 523 KUHD, pemilik usaha bertanggung jawab atas kelalaiian atau tindakan yang melanggar hukum yang dilakukan oleh karyawan atau pekerjanya dalam pengangkutan orang. Sebagai contoh, jika nahkoda karena kelalaiannya menyebabkan kapal tenggelam dan penumpang terluka, pemilik usaha bertanggung jawab terhadap klaim ganti rugi dari penumpang, dengan bukti adanya langkah pencegahan yang memadai dalam manajemen keselamatan kapal.

Perlindungan hukum represif dalam konteks transportasi laut mengacu pada pengamanan keselamatan penumpang melalui skema asuransi yang diatur dalam perjanjian antara penumpang dan penyedia jasa transportasi. Melalui asuransi ini, penumpang diberi jaminan kompensasi atau ganti rugi jika terjadi kejadian tak terduga di masa mendatang. Jika tidak tercapai kesepakatan terkait jaminan keselamatan dan kompensasi, penumpang dapat mengambil langkah hukum dengan mengejar proses litigasi melalui pengadilan atau jalur non-litigasi seperti konsiliasi, mediasi, negosiasi, dan arbitrase, sesuai dengan kesepakatan bersama antara penumpang dan perusahaan pengangkutan laut.⁸ Asuransi melibatkan dua pihak utama, yakni penanggung yang bertanggung jawab untuk memberikan jaminan terhadap kerugian yang mungkin timbul akibat suatu peristiwa yang belum pasti terjadi, dan tertanggung yang menerima ganti rugi dari penanggung. Sebagai bagian dari kesepakatan, tertanggung diharuskan membayar premi kepada penanggung untuk mendapatkan perlindungan tersebut.

Asuransi laut, bagian dari Protection and Indemnity, adalah perlindungan terhadap korban atau kecelakaan kapal yang mengharuskan mereka memiliki asuransi untuk perlindungan terhadap kecelakaan tertentu, sumbernya berasal dari tiket penumpang. Peraturan ini diatur dalam Bab XI Buku II Wetboek van Koophandel (KUHD) dan meliputi jaminan terhadap risiko bahaya laut serta risiko di sungai-sungai dan darat dalam Bab IX Buku II Kitab Undang-undang Hukum Dagang.⁹ Asuransi ini mencakup perlindungan terhadap berbagai risiko selama pengangkutan secara keseluruhan, termasuk bantuan uang pengganti kerugian kepada korban kecelakaan kapal atau keluarganya yang terdampak seperti kematian.¹⁰ Dalam kecelakaan kapal, santunan atau ganti rugi hanya diberikan kepada penumpang yang memiliki tiket resmi dan terdaftar secara resmi dalam manifes kapal. Penumpang yang tidak memiliki tiket tidak berhak mendapatkan santunan atau ganti rugi terkait kecelakaan tersebut.¹¹ Adapun tahapan – tahapan yang dilakukan oleh korban atau keluarga korban untuk klaim asuransi kecelakaan adalah:

1. Meminta surat keterangan kecelakaan dari Syahbandar

⁸ *Op.Cit.*, hlm. 123

⁹ William Andre, Tinjauan Hukum Terhadap Pemberian Santunan Penyandang Disabilitas Pada Kecelakaan Angkutan Laut (Studi Pada PT ASDP Indonesia Ferry cabang Merak), Departemen Hukum Keperdataan BW, Universitas Sumatera Utara Fakultas hukum, 2017, hlm 54

¹⁰ *Ibid*, hlm55

¹¹ Sylviana, *Tinjauan Yuridis Perjanjian Asuransi Laut bagi Penumpang Kapal Laut*, Perspektif Hukum Vol. 15, Surabaya, 2015, hlm 87

2. Membuat surat keterangan kesehatan atau kematian dari rumah sakit
3. Membawa identitas pribadi korban, seperti kartu keluarga, Kartu Tanda Penduduk
4. Mengisi formulir dari jasa asuransi
5. menyerahkan formulir serta melampirkan dokumen pendukung kepada petugas
6. Pemberian Santunan

Santunan yang diberikan kepada korban bervariasi tergantung pada tingkat risiko dan jenis moda transportasi yang digunakan. Ketentuan ini diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017 mengenai Besaran Santunan dan Kontribusi Wajib untuk Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang pada Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara. Besaran santunan yang diterima oleh keluarga korban yang meninggal dunia dalam kecelakaan kapal yaitu Rp50.000.000, bagi korban yang mengalami cacat tetap besaran santunan maksimal yang diterima Rp50.000.000 dan besaran santunan yang biasa diterima oleh korban yang menjalani perawatan akibat kecelakaan kapal Rp20.000.000.¹²

2. Tanggung Jawab Hukum Nahkoda terhadap Keselamatan Penumpang pada Pengangkutan Laut

Nahkoda kapal memiliki tanggung jawab utama dalam mengoperasikan kapal, yang meliputi memastikan keselamatan kapal, penumpang, dan muatannya selama pelayaran dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Tanggung jawab ini mencakup mematuhi aturan dan ketentuan untuk menjaga kemampuan berlayar dan keamanan kapal, serta mengatur interaksi di antara awak kapal sesuai Pasal 341 ayat (1) KUHD. Nahkoda juga bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat tindakan sengaja atau kesalahan yang berat, sebagaimana diatur dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD.

Sebagai pemimpin kapal, nahkoda memiliki kewenangan yang luas untuk mengambil keputusan dan tindakan. Ini termasuk kekuasaan atas semua pelayar (Pasal 393 KUHD), kewajiban untuk menjaga kemampuan berlayar kapal dan keamanan pelayaran serta muatannya dengan seksama (Pasal 343 ayat (1) KUHD), serta pengawasan terhadap semua penumpang dan muatan kapalnya (Pasal 344 dan 371 KUHD). Selain itu, nahkoda diberi wewenang untuk melaksanakan tata tertib terhadap awak kapal (Pasal 386 KUHD) dan mengambil langkah-langkah mendesak seperti penjualan muatan atau pengadaan dana dalam keadaan darurat (Pasal 371 ayat (3) KUHD). Pelanggaran terhadap kewajiban atau larangan, misalnya meninggalkan kapal dalam keadaan berbahaya tanpa alasan yang sah (Pasal 468 KUHD), dapat mengakibatkan sanksi pidana.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juga menegaskan peran nahkoda sebagai pemimpin utama di atas kapal, dengan kewenangan dan tanggung jawab yang diatur sesuai dengan hukum yang berlaku. Kewajiban yang harus dipatuhi oleh Nahkoda adalah kewajiban yang telah diatur oleh peraturan hukum. Jika Nahkoda gagal memenuhi kewajiban tersebut dan mengakibatkan kerugian bagi pengusaha, pemilik muatan, serta pihak yang berada di atas kapal, maka Nahkoda menurut Pasal 342 ayat 2 KUHD berbunyi :

“Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar”

Nahkoda, selain sebagai buruh atau karyawan dari perusahaan pelayaran, memiliki tiga fungsi utama dalam menjalankan tugasnya, menurut Tuti Triyanti; Pertama,

¹² Januar, *Besaran dan Prosedur Klaim Asuransi Saat Terjadi Kecelakaan Transportasi*, diakses pada (8 Mei 2024), <https://www.hukumonline.com/berita/a/besaran-dan-prosedur-klaim-asuransi-saat-terjadi-kecelakaan-transportasi>.

nakhoda bertindak sebagai perwakilan pemerintah di kapal. Kedua, nakhoda berperan sebagai perwakilan pengusaha pelayaran dan semua pihak yang berkepentingan terhadap barang-barang muatan. Ketiga, nakhoda juga menjalankan perannya sebagai buruh di kapal.¹³

Seorang nakhoda kapal memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan keselamatan dan keamanan kapal serta isinya selama pelayaran. Tanggung jawab ini mencakup beberapa aspek utama:¹⁴

1. Mengawaki kapal sesuai prosedur pelayaran
2. Melengkapi alat keselamatan di atas kapal
3. Memastikan kapal laik laut
4. Bertanggung jawab atas keselamatan awak kapal
5. Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran
6. Mematuhi dan menjalankan perintah pengusaha kapal

Selain itu, nakhoda juga berperan sebagai pemimpin kapal yang memiliki kewenangan utama (Pasal 384, 385 KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008), penegak hukum (Pasal 341 KUHD), notaris (Pasal 947, 950, dan 952 KUHPERDATA), dan pegawai pencatatan sipil yang mencatat peristiwa penting selama pelayaran. Tingginya kasus kecelakaan transportasi laut di Indonesia menjadi perhatian bagi pemilik kapal, pemerintah, instansi terkait, dan masyarakat. Kesadaran akan pentingnya menerapkan standar keselamatan bagi penumpang dan awak kapal sangat ditekankan. Jika semua pihak mematuhi standar keselamatan dengan baik, keselamatan dan keamanan penumpang di kapal dapat terjamin.¹⁵ Kecelakaan yang terjadi selama pelayaran memiliki beragam jenis dan penyebab. Berikut adalah beberapa jenis kecelakaan yang dapat terjadi:¹⁶

a. Tenggelam

Kapal tenggelam adalah kejadian di mana badan kapal sebagian atau seluruhnya masuk ke dalam air, sehingga kapal tidak dapat berlayar atau beroperasi. Faktor-faktor penyebab tenggelamnya kapal dapat meliputi:

- 1) Faktor cuaca
- 2) *Human error*

b. Terbakar

Kebakaran di kapal jarang terjadi selama pelayaran dan lebih sering terjadi ketika kapal bersandar di pelabuhan. Beberapa faktor penyebab kebakaran di kapal antara lain:

- 1) Korsleting listrik yang terjadi pada komponen-komponen mesin yang berfungsi untuk mengoperasikan motor kapal tersebut;
- 2) Sabotase yang dilakukan oleh pihak-pihak tertentu dengan tujuan tertentu;
- 3) Kondisi kelistrikan kapal yang tidak lagi memenuhi standar layak pakai dapat menyebabkan terjadinya korsleting listrik.
- 4) Tabrakan kapal yang mengakibatkan keluarnya bahan bakar dapat memicu kebakaran di kapal tersebut;

¹³ Tuti Triyanti Gondhokusumo “ Pengangkutan Melalui Laut(1), Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 2010, hlm. 3

¹⁴ Badaruddin, “Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar. Indonesian, *Journal of Legality of Law*, 2021, hlm. 50

¹⁵ Umayyah Siti, *Analisa Penyebab Kecelakaan Pada Kapal-Kapal Penyeberangan Jarak Pendek Dan Usulan Peningkatan Sistem Manajemen Keselamatannya*, Departemen Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia, 2015 hlm. 2

¹⁶ William Andre, *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, 2017 hlm. 116.

- 5) Tempat pembuangan (*scuppers*) tidak ditutup selama proses bongkar muat, dan material yang digunakan memiliki sifat mudah terbakar.

c. Tubrukan

Insiden tubrukan kapal sering terjadi selama pelayaran dan dapat melibatkan kapal lain atau benda keras yang membahayakan. Penyebab utama tubrukan ini sering kali adalah penyalahgunaan kekuasaan oleh nahkoda, seperti mengabaikan peraturan yang berlaku. Meskipun undang-undang memberikan kewenangan signifikan kepada nahkoda, ada ancaman pidana, denda perdata, dan tindakan disipliner jika kekuasaan disalahgunakan. Jika nahkoda bertindak tidak bertanggung jawab, Mahkamah Pelayaran Indonesia dapat mencabut hak nahkoda untuk mengemudikan kapal hingga dua tahun.

d. Kandas

Kandasnya kapal umumnya disebabkan oleh nahkoda yang memaksakan melewati perairan saat air surut atau bertabrakan dengan gundukan di dasar laut. Peran nahkoda sangat penting dalam mencegah kejadian ini, dengan cara memperhatikan kondisi permukaan air, menghindari perairan dengan arus surut, dan memeriksa keberadaan gundukan di dasar laut.

Dalam situasi kecelakaan selama pelayaran, semua pihak yang terlibat memiliki tanggung jawab, termasuk nahkoda dan awak kapal. Pasal 341 KUHD menyebutkan bahwa nahkoda adalah pemimpin kapal, sehingga nahkoda diharapkan dapat memenuhi tanggung jawabnya sesuai dengan undang-undang. Saat terjadi kecelakaan kapal, berbagai pihak memiliki kewajiban memberikan pertolongan sesuai dengan tanggung jawab 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”.

Dalam situasi ini, setiap individu di kapal termasuk penumpang, memiliki tanggung jawab untuk memberikan laporan kepada nahkoda atau awak kapal mengenai kecelakaan kapal yang terjadi, serta memberikan bantuan sejauh yang mereka mampu. Menurut Pasal 247 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menuntut nahkoda atau anggota kapal untuk bertindak proaktif dalam menghadapi laporan kecelakaan kapal, termasuk menanggulangi kejadian, meminta atau memberikan pertolongan, serta menyampaikan informasi kepada pihak terkait. Nahkoda memiliki tanggung jawab tidak hanya melaporkan kejadian, tetapi juga menanganisituasidan memberikan pertolongan, sesuai perannya sebagai pemimpin kapal yang diatur dalam hukum dan peraturan yang berlaku. Menurut Pasal 248 Undang-Undang yang sama, laporan kecelakaan kapal oleh nahkoda harus segera dilaporkan kepada pihak yang berwenang, yakni syahbandar pelabuhan terdekat jika kecelakaan terjadi di perairan Indonesia, atau Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat negara setempat yang berwenang jika kecelakaan terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Akibat hukum terhadap nahkoda dalam kecelakaan kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 meliputi sanksi administratif. Hal ini diatur dalam Pasal 253 yang menyatakan bahwa:

1. Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251, Mahkamah Pelayaran bertugas :

- a. Meneliti ini fokus pada investigasi penyebab kecelakaan kapal, serta menilai apakah terdapat kesalahan atau kelalaian dalam praktik profesi kepelayatan yang dilakukan oleh Nahkoda dan/atau perwira kapal yang terkait dengan kejadian kecelakaan tersebut.
 - b. Merekomendasikan kepada Menteri untuk mempertimbangkan penerapan sanksi administratif terhadap kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nahkoda dan/atau perwira kapal.
2. Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa :
- a. Peringatan
 - b. Pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut

Jika Nahkoda atau Anak Buah Kapal terbukti melakukan kesalahan atau kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan kapal dan merugikan pengguna jasa, pengguna jasa berhak untuk menuntut ganti rugi kepada mereka dan kepada Perusahaan Pelayaran sesuai dengan Pasal 1365, Pasal 1366, dan Pasal 1367 ayat 3 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Apabila kesalahan atau kelalaian tersebut mengakibatkan kematian orang lain, Nahkoda atau Anak Buah Kapal dapat dihadapkan pada sanksi pidana yang sesuai dengan tingkat kesalahan atau kelalaian yang terjadi. Sanksi pidana itu seperti diatur dalam Pasal 302 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi :

“Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)”

Pasal 302 ayat (2) Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menentukan bahwa : “ 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)”

Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengatur: “Jikalau perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)”

Tanggung jawab tersebut muncul sebagai dampak dari operasional kapal yang mengakibatkan berbagai konsekuensi, seperti kecelakaan atau cedera pada penumpang, kerusakan atau kehilangan barang yang diangkut, keterlambatan dalam pelayanan angkutan, atau kerugian yang ditimbulkan pada pihak ketiga. Nahkoda akan terbebas dari tanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kesalahannya.

D. KESIMPULAN

Bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang jasa angkutan kapal, yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Secara preventif, perlindungan hukum yang diberikan seperti pengaturan regulasi keselamatan kapal, kesiapan dokumen pelayaran, penerapan teknologi keselamatan, dan informasi penggunaan alat keselamatan. Hal ini bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau insiden yang membahayakan keselamatan penumpang dengan memastikan bahwa

kapal memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan dan *crew* memiliki keterampilan yang diperlukan dalam situasi darurat. Perlindungan hukum represif bagi penumpang kapal berupa tindakan hukum dan jaminan keselamatan apabila terjadi kecelakaan atau pelanggaran keselamatan, seperti pemberian sanksi dan hukuman kepada pelaku pelanggaran serta jaminan keselamatan penumpang dalam bentuk asuransi untuk ganti kerugian apabila terjadi kecelakaan atau kerugian yang dialami penumpang.

Nahkoda sebagai pemimpin di atas kapal memiliki tanggung jawab penuh atas keamanan kapal, keselamatan penumpang dan muatannya. Akibat hukum apabila nahkoda lalai atau bersalah sehingga merugikan penumpang maka nahkoda dapat dihukum dengan sanksi administratif sebagaimana disebutkan dalam pasal 253 Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 dan juga dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana dijelaskan dalam pasal 302 Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008.

DAFTAR PUSTAKA

- Badaruddin, *Analisis Tanggung Jawab Hukum Nahkoda Terhadap Keselamatan Pelayaran di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar*, Indonesian Journal of Legality of Law, 2021
- Didik Suhariyanto, *Politik Hukum Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Dengan Pancasila Sebagai Rechtside*, Jurnal Setara, Jurnal, Setara, Vol 1, No 1 Jakarta, 2018
- NurPaika, *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia*, Vol, 2018
- Samuel Ronatio Adinugroho dan Anung Aditya Tjahja, *Tanggung Jawab nahkoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspekti Hukum Pelayaran*, Vol. III No. 1, Oktober 2018
- Saputra Lazuradi, dkk., *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, 2013
- Tuti Triyanti Gondhokusumo “ *Pengangkutan Melalui Laut(1)*”, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 2010
- William Andre, *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, 2017
- Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, cet.2, Rajawali Pers, Depok, 2019
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Januar, *Besaran dan Prosedur Klaim Asuransi Saat Terjadi Kecelakaan Transportasi*, diakses pada (8 Mei 2024), <https://www.hukumonline.com/berita/a/besaran-dan-prosedur-klaim-asuransi-saat-terjadi-kecelakaan-transportasi>