

**REKONSTRUKSI REGULASI MANAJEMEN  
KESELAMATAN KAPAL NIAGA BERBASIS NILAI  
Keadilan**

**DISERTASI**



Diajukan Untuk Memperoleh Gelar Doktor Dalam Bidang Ilmu Hukum  
Pada Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)

Promovendus:

**SUBEKHAN**  
NIM : 10302000292

**PROGRAM DOKTOR (S3) ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)  
SEMARANG  
2022**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**REKONSTRUKSI REGULASI MANAJEMEN  
KESELAMATAN KAPAL NIAGA BERBASIS NILAI  
KEADILAN**

Oleh :

**SUBEKHAN**  
**NIM : 10302000292**

Untuk memenuhi salah satu syarat Ujian Terbuka  
guna memperoleh gelar Doktor dalam Ilmu Hukum,  
telah disetujui oleh Promotor dan Co-Promotor pada tanggal  
seperti tertera di bawah ini :

Telah disetujui bahwa disertasi layak diuji  
Pada tanggal, ..... tahun 2022

Promotor,

Co-Promotor,

**Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., SE, Akt. M.Hum**  
NIDN. 06-0503-6205

**Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, SH., M.Hum**  
NIDN.0621057002

Mengetahui :

Ketua Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH)  
Fakultas Hukum Pada Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)



**Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, SH., M.Hum**  
NIDN.0621057002

## LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS PENELITIAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, disertasi ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana, magister, dan/atau doktor), baik di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing/Tim Promotor dan masukan Tim Penelaah/Tim Penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Semarang, 2022  
Yang membuat pernyataan,



**SUBEKHAN**  
NIM : 10302000292

## ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah 1) Untuk menganalisa regulasi manajemen keselamatan kapal niaga belum berbasis nilai keadilan. 2) Untuk menganalisa kelemahan-kelemahan regulasi manajemen keselamatan kapal niaga saat ini. 3) Untuk mengkonstruksi regulasi manajemen keselamatan kapal niaga berbasis nilai keadilan.

Metode pendekatan yang digunakan adalah *juridis empiris* Jenis penelitian hukum yang digunakan adalah *deskriptif analisis*. Pendekatan yang diterapkan untuk membahas permasalahan di atas melalui pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Dan data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan yang berkaitan dengan *Grand Theory, Middle Theory dan Applied Theory*.

Hasil penelitian ini adalah Regulasi manajemen keselamatan kapal niaga belum berbasis nilai keadilan. Kurangnya penerapan ISM Code/Kode Keselematan Internasional di atas kapal baik oleh kapal niaga maupun perusahaan sehingga mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan kapal. Penerapan ISM Code dimaksudkan sebagai bentuk pertimbangan hukum dari pengoperasian kapal yang tidak standar memenuhi standar kelaiklautan, masih banyaknya perusahaan pelayaran yang mengeluarkan kebijakan yang tidak standar ISM Code atau tidak memenuhi unsur Pasal 9 Peraturan menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Kelemahan-kelemahan regulasi manajemen keselamatan kapal niaga saat ini. Kelemahan Substansi Hukum : a) Pengaturan kesejahteraan mengenai gaji dan tunjangan masih bersifat umum belum ada standar yang baku tentang besaran gaji / upah minimum serta tunjangan kerja pelaut. b) sudah diratifikasinya Maritime Labour Convention (MLC) oleh pemerintah Indonesia. Kelemahan Struktur Hukum : a) Penyelesaian perselisihan hubungan industrial pelaut di Pengadilan Hubungan Industrial belum mampu menyelesaikan permasalahan yang terjadi. b) Aparat penegak hukum yang masih berparadigma positivisme dalam mengambil keputusan di lembaga peradilan. Kelemahan Budaya Hukum: a) Kurangnya kesadaran dan pemahaman Pelaut Indonesia tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Salah satu faktor penting dalam implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran untuk mewujudkan hal tersebut tentu saja para pelaut harus sadar dan yakin bahwa fungsi undang-undang pelayaran salah satunya adalah memberikan perlindungan hukum bagi para pelaut tersebut. b) Kurangnya kompetensi pendidikan formal pelaut.. c) Rendahnya kedisiplinan pelaut untuk mengelola pendapatan hasil bekerja di laut. Rekonstruksi regulasi manajemen keselamatan kapal niaga berbasis nilai keadilan. Pasal 151 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi: Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi: gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan & perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja, dan mendapatkan kesejahteraan yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan di dalam *Maritime Labour Convention 2006*. Pasal 169 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi : Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pelanggaran atas ketentuan ini akan dikenakan sanksi pidana dan sanksi administratif.

**Kata Kunci : Rekonstruksi, Regulasi, Manajemen Keselamatan Kapal, Kapal Niaga, Nilai Keadilan**

## **ABSTRACT**

*The purposes of this study are 1) To analyze the regulation of commercial ship safety management that is not based on the value of justice. 2) To analyze the weaknesses of the current commercial ship safety management regulations. 3) To construct regulations for the safety management of merchant ships based on the value of justice.*

*The approach method used is juridical empirical. The type of legal research used is descriptive analysis. The approach applied to discuss the above problems is through a statute approach, a case approach, a historical approach, a comparative approach and a conceptual approach. And secondary data obtained from literature studies related to Grand Theory, Middle Theory and Applied Theory.*

*The result of this research is that the regulation of commercial ship safety management is not based on the value of justice. The lack of application of the ISM Code/International Safety Code by both merchant ships and companies has resulted in frequent ship accidents. The application of the Safety Code as a form of legal consideration for operating ships that do not meet the standards of seaworthiness, there are still many companies that issue policies that are not standardized by the ISM Code or do not meet the requirements of Article 9 of Ministerial Regulation Per Number: PM 45 of 2012 concerning Ship Management. Weaknesses of current merchant ship safety management regulations. Weaknesses in Legal Substance: a) Welfare arrangements regarding salaries and allowances are still general, there is no standard standard regarding the amount of minimum salary / wages and seafarers' work allowances. b) the Indonesian government has ratified the Maritime Labor Convention (MLC). Weaknesses of the Legal Structure: a) Settlement of the industrial relations of seafarers at the Industrial Relations Court has not been able to resolve the problems that occur. b) Law enforcement officers who still have a positivism paradigm in making decisions in the judiciary. Weaknesses of Legal Culture: a) Lack of awareness and understanding of Indonesian Seafarers regarding Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. One of the important factors in the implementation of Law No. 17 of 2008 on Shipping to make this happen, of course, seafarers must be aware and believe that one of the functions of the shipping law is to provide legal protection for these seafarers. b) Lack of seafarers' internet. regulation of the safety management of merchant ships based on the value of justice. Article 151 (1) of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping reads: Every crew member has the right to get welfare which includes: salary, rest hours, guaranteed departure to the destination and return to the place of origin, compensation if the ship cannot operate due to an accident, the opportunity to develop a career, giving gifts, recreational facilities, food or drink, maintenance & health as well as providing work accident insurance, and getting welfare in accordance with the standards set out in the 2006 Maritime Labor Convention. 169 (1) Law No. 17 of 2008 concerning The cruise reads: The owner or operator of a ship that operates a ship of a certain type and size must meet the requirements of safety management and prevention of pollution from ships, violations of this provision will be subject to administrative sanctions and sanctions.*

**Keywords : Reconstruction, Regulation, Ship Safety Management, Commercial Ship, Value of Justice**

## RINGKASAN DISERTASI

Negara kepulauan Indonesia memiliki kekayaan alam, darat maupun laut yang sangat melimpah, yang dapat digunakan bagi kesejahteraan masyarakat Bangsa dan Negara. Dengan kondisi geografis demikian, jaringan transportasi melalui laut dengan sendirinya harus mampu menjangkau seluas mungkin wilayah nusantara, sampai ke daerah-daerah kecil sekalipun. Bukan sekadar untuk menyediakan fasilitas lingkungan bagi penduduk yang ingin bepergian dari satu tempat ke tempat lain atau menyalurkan barang-barang kebutuhan pokok, namun juga merupakan tali penyikat yang menyatukan seluruh wilayah nusantara dari berbagai aspek.

Keselamatan jiwa di laut sangat diutamakan dalam dunia kemaritiman. Hal ini dapat dilihat dari begitu besar perhatian negara-negara dunia maritim untuk secara bersama-sama mengadakan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (*Safety Of Life At Sea*) pada tahun 1974 yang kemudian dikenal sebagai SOLAS 1974, di London-Inggris. Konvensi ini menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi kapal-kapal atau perusahaan pelayaran dalam menjaga serta melindungi jiwa para pelaut yang bekerja di kapal.

Perusahaan pelayaran atau perkapalan pada umumnya didirikan untuk tujuan komersial, yaitu mengambil keuntungan dari para pengguna jasa. Adapun tujuan pelayaran sebuah kapal itu sendiri adalah untuk melakukan perjalanan laut (berlayar) dari satu tempat ke tempat lain dengan keadaan aman dan selamat. Oleh karena itu, mengoperasikan kapal secara aman dan mengurangi resiko kecelakaan kerja di atas kapal sangat diperlukan.

Menjaga keselamatan dalam menjalankan kapal diperlukan sistem manajemen keselamatan yang merupakan suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keselamatan, baik keselamatan suatu pelayaran maupun keselamatan kerja, juga merupakan salah satu aspek perlindungan tenaga kerja yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003. Undang-undang tersebut mengatur hak – hak yang meliputi; Hak memperoleh perlakuan yang sama tanpa diskriminasi, hak mendapat pelatihan kerja dan hak memperoleh jaminan keselamatan. Dengan keselamatan maka para pihak diharapkan dapat melakukan pekerjaan dengan aman dan nyaman.

Pandemi Covid-19 yang terjadi saat ini telah mempengaruhi operasional kapal dan Perusahaan pelayaran serta operator kapal yang harus menyesuaikan kebijakan dalam menangani penyebaran Covid-19, termasuk aspek manajemen keselamatan Perusahaan dan pengoperasian kapal. Berbagai perkembangan di bidang pelayaran beberapa tahun terakhir, telah menunjukkan bahwa selain berpedoman pada International Safety Management (ISM) Code dan berbagai ketentuan teknis pelaksanaannya, auditor ISM Code juga wajib memiliki kompetensi yang memadai dan senantiasa beradaptasi dengan berbagai perkembangan regulasi terbaru.

Revalidasi Auditor ISM Code merupakan salah satu upaya Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk meningkatkan kompetensi para Auditor ISM Code sekaligus menjawab beragam tantangan yang

ada. “Sebagaimana kita ketahui bersama, seluruh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang telah dikukuhkan secara resmi sebagai Auditor ISM Code wajib mengikuti revalidasi setiap 5 (lima) tahun setelah pengukuhan terakhir,”

Menurutnya, revalidasi Auditor ISM Code sendiri bertujuan memperbarui dan meningkatkan pengetahuan, pemahaman dan kemampuan teknis seorang auditor ISM Code dalam melaksanakan audit manajemen keselamatan pengoperasian kapal sekaligus menetapkan kembali legalitas jabatan auditor ISM Code kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang telah memenuhi kompetensi dan kualifikasi untuk melaksanakan audit manajemen keselamatan pengoperasian kapal berbendera Indonesia.

Aturan dan regulasi yang ada seperti MARPOL, SOLAS, Load Line Conventions, dan aturan klasifikasi kapal lebih mengutamakan mengatur masalah teknis. “Beberapa temuan menunjukkan bahwa sebagian besar ketidaksesuaian yang terjadi akibat *human error*, dimana ketidaksesuaian tersebut dapat dikendalikan dengan menerapkan sistem manajemen keselamatan yang baik”. Ia melanjutkan, penyelenggaraan angkutan laut yang aman, lancar, nyaman, teratur, dan efisien sangat bergantung pada kondisi kapal yang telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal. Salah satu aspek kelaiklautan kapal yang harus menjadi perhatian regulator keselamatan pelayaran di Indonesia, yaitu manajemen keselamatan kapal.

Adapun peraturan yang mengatur tentang pertanggungjawaban pidana diatur dalam Pasal 303, 305, 309, 316 ayat (2), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Beberapa kasus kecelakaan kapal di Indonesia yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan faktor teknis di luar kesalahan (kelalaian nahkoda) untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban nahkoda di masing-masing kasus kecelakaan.

Berikut ini ada beberapa jenis kecelakaan kapal dari periode 2015-2019 terjadi peningkatan/penurunan

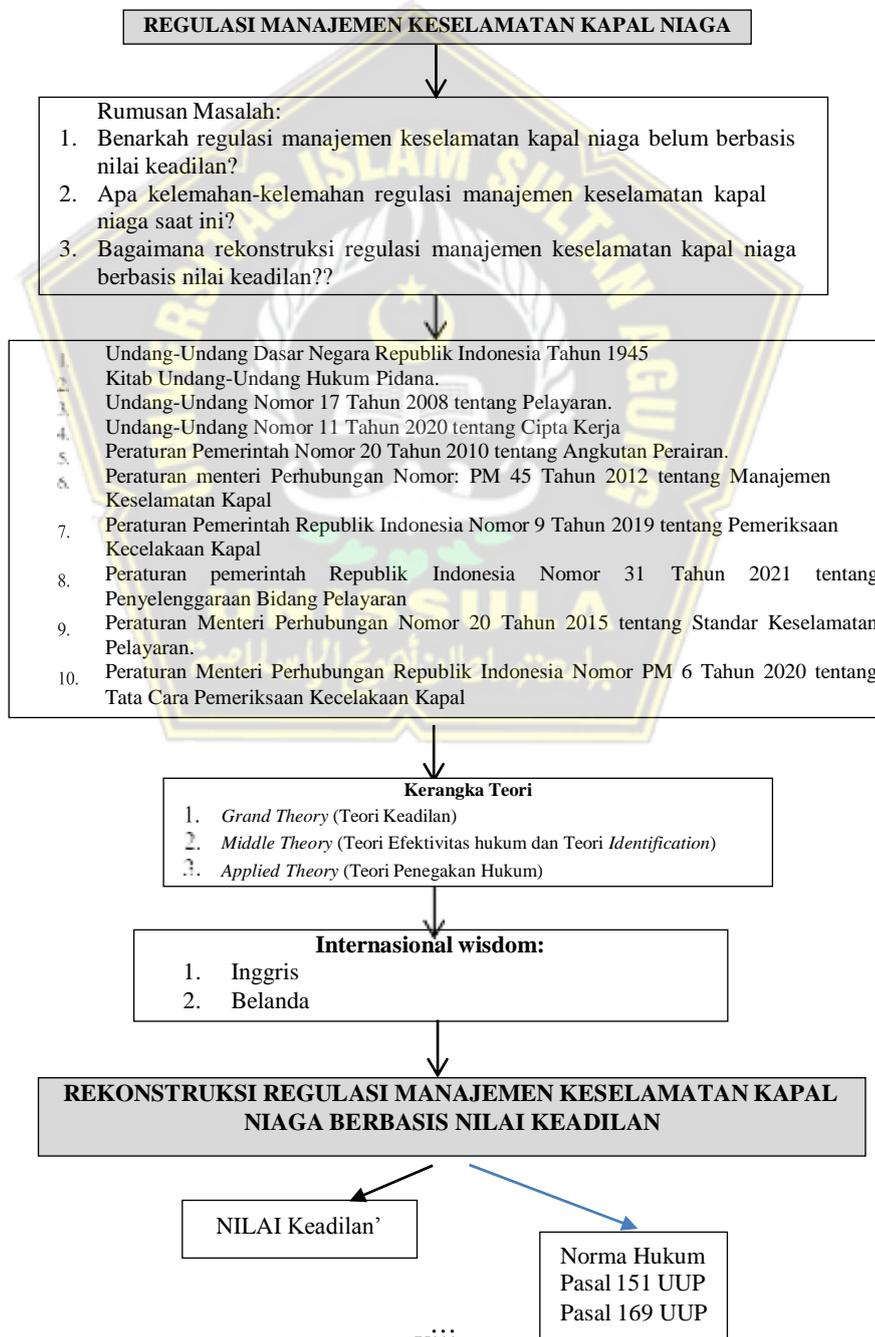
Klasifikasi Investigasi per jenis kecelakaan	2015-2019	2019	2018	2017	2016	2015
Kandas	16	1	4	6	3	2
Kebakaran	55	5	10	14	4	4
Lain-lain	16	4	8	2	2	0
Tenggelam	48	5	14	6	6	3
Tubrukan	31	5	3	6	3	2

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka dapat dirumuskan suatu permasalahan sebagai berikut:

1. Benarkah regulasi manajemen keselamatan kapal niaga belum berbasis nilai keadilan?
2. Apa kelemahan-kelemahan regulasi manajemen keselamatan kapal niaga saat ini?
3. Bagaimana rekonstruksi regulasi manajemen keselamatan kapal niaga berbasis nilai keadilan??

Kerangka teori yang digunakan adalah *Grand Theory* (Teori Keadilan Pancasila), *Middle Theory* (Teori *identification*), *Applied Theory* (Teori Penegakan Hukum)

Berdasarkan uraian diatas, adapun kerangka pemikiran sebagai berikut:



## **1. Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Belum Berbasis Nilai Keadilan**

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhan. Pengabaian atas keselamatan pelayaran cenderung meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti penurunan produksi, timbul biaya medis, terjadi polusi dan penggunaan energi yang tidak efisien. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat di akibatkan oleh lemahnya manajemen sumber daya manusia, (pendidikan kompetensi, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses.

Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal Menteri Perhubungan membentuk Mahkamah Pelayaran dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, memeriksa lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nahkoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar. Mahkamah Pelayaran berwenang memeriksa tubrukan antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal Negara, serta kapal niaga dengan kapal perang.

Benarkah Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Belum Berbasis Nilai Keadilan. Kurangnya penerapan ISM Code/Kode Keselamatan Internasional di atas kapal baik oleh nahkoda kapal maupun perusahaan pelayaran sehingga mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan kapal. Penerapan ISM Code dimaksudkan sebagai bentuk pertimbangan hukum dari pengoperasian kapal yang tidak standar memenuhi standar kelaiklautan, masih banyaknya perusahaan pelayaran yang mengeluarkan kebijakan yang tidak standar ISM Code atau tidak memenuhi unsur Pasal 9 Peraturan menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal.

Minimnya pengawasan dan penerapan dalam peraturan sehubungan dengan kesejahteraan pelaut sesuai dengan pemberlakuan MLC 2006 dan *Regulations*,/Peraturan Code/Koda mengatur mengenai: ketentuan minimum bagi para pelaut untuk bekerja di kapal; kondisi kerja; akomodasi, fasilitas-fasilitas rekreasi, makanan dan katering; perlindungan kesehatan, perawatan medik, kesejahteraan dan jaminan sosial; kepatuhan dan penegakan.

Menurut penulis, Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Belum Berbasis Nilai Keadilan dianalisa menggunakan teori keadilan pancasila bahwa Pandangan keadilan dalam hukum nasional bangsa Indonesia tertuju pada dasar negara, yaitu Pancasila, yang mana sila kelimanya berbunyi : “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia”, yang men-jadi persoalan sekarang adalah apakah yang dinamakan adil menurut konsepsi hukum nasional yang bersumber pada Pancasila.

## **2. Kelemahan-Kelemahan Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Saat Ini**

Terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran menyangkut keadaan angkutan di perairan, terpenuhinya rambu-rambu pelayaran dari dan ke pelabuhan, dan kondisi lingkungan maritim. Dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran, PBB dalam konferensinya pada tahun 1948 telah menyetujui untuk membentuk suatu badan Internasional yang khusus menangani masalah-masalah kemaritiman. Badan tersebut dibentuk pertama kali dengan nama *International Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*.

Kelemahan-kelemahan regulasi manajemen keselamatan kapal niaga saat ini. Kelemahan Substansi Hukum : a) Pengaturan kesejahteraan mengenai gaji dan tunjangan masih bersifat umum belum ada standar yang baku tentang besaran gaji / upah minimum serta tunjangan kerja pelaut. b) sudah diratifikasinya *Maritime Labour Convention (MLC)* oleh pemerintah Indonesia. Kelemahan Struktur Hukum : a) Penyelesaian perselisihan hubungan industrial pelaut di Pengadilan Hubungan Industrial belum mampu menyelesaikan permasalahan yang terjadi. b) Aparat penegak hukum yang masih berparadigma positivisme dalam mengambil keputusan di lembaga peradilan. Kelemahan Budaya Hukum: a) Kurangnya kesadaran dan pemahaman Pelaut Indonesia tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Salah satu faktor penting dalam implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran untuk mewujudkan hal tersebut tentu saja para pelaut harus sadar dan yakin bahwa fungsi undang-undang pelayaran salah satunya adalah memberikan perlindungan hukum bagi para pelaut tersebut. b) Kurangnya kompetensi pendidikan formal pelaut. c) Rendahnya kedisiplinan pelaut untuk mengelola pendapatan hasil bekerja di laut.

Menurut penulis, Kelemahan-Kelemahan Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Saat Ini dianalisa menggunakan *Identification theory* ini bertumpu pada asumsi bahwa semua tindakan legal maupun ilegal yang dilakukan oleh *high level manager* atau direktur diidentifikasi sebagai tindakan korporasi. Oleh karenanya, doktrin ini digunakan untuk memberikan pembenaran atas pembebanan pertanggungjawaban pidana kepada korporasi, meskipun pada kenyataannya korporasi bukanlah sesuatu yang dapat berbuat sendiri dan tidak mungkin memiliki *mens rea* karena tidak memiliki kalbu.

## **3. Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan.**

Terwujudnya kesejahteraan yang setara dengan pelaut yang bekerja di kapal asing, sementara saat ini kesejahteraan yang diberikan. Sesuai Pasal 151 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa : kesejahteraan pelaut meliputi gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi,

fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. Segala sesuatu yang berhubungan dengan kesejahteraan awak kapal tercantum di dalam Perjanjian Kerja Laut yang mana hanya menyangkut dua belah pihak yaitu awak kapal yang bersangkutan dan Perusahaan tempat bekerja.

Penjabaran pasal 28 UU 39/2004 itu akan membuka peluang interpretasi lain, sehingga bisa tumpang tindih atau berbenturan dengan pasal 31 Undang-Undang Pelayaran. Diharapkan Departemen Perhubungan dengan Depnakertrans membahas masalah kepelautan dengan cermat, sehingga rancangan peraturan yang akan dikeluarkan tidak bertabrakan dengan kedua undang-undang tersebut. PP baru itu nantinya sekaligus menggantikan PP Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan yang merupakan Juklak Undang-Undang Pelayaran Nomor 12 Tahun 1992 yang telah direvisi menjadi Undang-Undang Nomor Tahun 2008. Namun ketentuan mengenai kepelautan harus tetap mengacu pada KUHD (Kitab Undang-undang Hukum Dagang, buku ke-2) dan aturan internasional yang tertuang dalam Maritime Labour Covention tahun 2006.<sup>1</sup> Berdasarkan uraian di atas, Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berdasarkan Nilai Keadilan adalah perlindungan hukum yang seimbang antara pelaut dan pengusaha Kapal Indonesia, guna mewujudkan kesejahteraan pelaut, harmonisasi kesejahteraan pelaut dan produktifitas Perusahaan Pelayaran Indonesia yang berbasis nilai keadilan.

**Tabel.1**  
**Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan.**

NO	SEBELUM DIREKONSTRUKSI	KELEMAHAN-KELEMAHAN	SETELAH DIREKONSTRUKSI
1	Pasal 151 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi : Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi : gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja	Tidak merinci regulasi kesejahteraan pelaut di Kapal Indonesia	Pasal 151 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi: Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi: gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan & perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja, dan mendapatkan kesejahteraan

<sup>1</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

			yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan di dalam <i>Maritime Labour Convention 2006</i> .
2	Pasal 169 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi : Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.	Sanksi yang diberikan bila pemilik kapal dan operator kapal melanggar aturan ini adalah sanksi administratif	Pasal 169 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi : Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pelanggaran atas ketentuan ini akan dikenakan sanksi pidana dan sanksi administratif.

Adapun saran yang dapat penulis berikan untuk mengatasi permasalahan diatas antara lain :

1. Seyogyanya Pemerintah dan DPR melakukan perubahan pada norma hukum yang terkait dengan Pasal 151 ayat (1) dan Pasal 169 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Terutama perubahan pada Pasal 169 yang tidak hanya bersifat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dengan mengeluarkan sertifikasi dan sanksi administratif saja, akan tetapi lebih memberikan perhatiannya pada unsur penyertaan pada sanksi pidana yang dapat memberikan efek jera pada pelaku pelanggaran terhadap peraturan yang berlaku pada kegiatan pelayaran.
2. Selain regulasi, dibutuhkan juga penegak hukum yang menjalankan tugasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.
3. Pemerintah melaksanakan sosialisasi-sosialisasi untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran hukum kepada seluruh pelaut baik yang bekerja di Kapal Indonesia maupun di kapal asing sehingga pelaut paham akan hak, kewajiban dan seluruh regulasi yang berlaku berkenaan dengan pelaksanaan tugasnya di atas kapal.

## ***SUMMARY OF DISERTATION***

The archipelagic state of Indonesia has abundant natural resources, land and sea, which can be used for the welfare of the people of the nation and state. With such geographical conditions, the transportation network by sea by itself must be able to cover the widest possible area of the archipelago, even to small areas. Not only to provide environmental facilities for residents who want to travel from one place to another or distribute basic necessities, but also serves as a binding rope that unites the entire archipelago from various aspects.

Life safety at sea is very important in the maritime world. This can be seen from the great attention of the maritime world countries to jointly hold the International Convention on the Safety of Life at Sea (Safety Of Life At Sea) in 1974 which became known as SOLAS 1974, in London–England. This convention produces provisions and regulations that are used as a reference for ships or shipping companies in maintaining and protecting the lives of seafarers who work on ships.

Shipping or shipping companies are generally established for commercial purposes, namely taking advantage of service users. Therefore, operating the ship safely and reducing the risk of work accidents on board is very necessary.

Maintaining safety in running a ship requires a safety management system which is a thought and effort to ensure safety, both the safety of a shipping and work safety, is also one aspect of labor protection regulated in Law Number 13 of 2003. regulate rights which include; The right to obtain equal treatment without discrimination, the right to receive job training and the right to obtain safety guarantees. With safety, the parties are expected to be able to carry out their work safely and comfortably.

The current Covid-19 pandemic has affected ship operations and shipping companies as well as ship operators who have to adjust policies in dealing with the spread of Covid-19, including aspects of Company safety management and ship operations. Various developments in the shipping sector in recent years have shown that in addition to being guided by the International Safety Management (ISM) Code and various technical provisions for its implementation, the ISM Code auditor is also required to have adequate competence and constantly adapt to the latest regulatory developments.

ISM Code Auditor validation is one of the efforts of the Ministry of Transportation cq. Directorate General of Sea Transportation to improve the competence of the ISM Code Auditors while at the same time responding to the various challenges that exist. "As we all know, all Ship Safety Inspection Officers of the Directorate General of Sea Transportation who have been officially confirmed as ISM Code Auditors are required to participate in a validation every 5 (five) years after the last inauguration,"

According to him, the revalidation of the ISM Code Auditor itself aims to update and improve the knowledge, understanding and technical capabilities of an ISM Code auditor in carrying out a ship operation safety management audit while

at the same time re-establishing the legality of the ISM Code auditor position to the Ship Safety Inspector Officer of the Directorate General of Sea Transportation who has met the competence and qualification to carry out a safety management audit for the operation of Indonesian-flagged vessels.

Existing rules and regulations such as MARPOL, SOLAS, Load Line Conventions, and ship classification rules prioritize technical issues. "Several findings indicate that most of the non-conformances that occur are due to human error, where these discrepancies can be controlled by implementing a good safety management system,". He continued, the implementation of safe, smooth, comfortable, regular and efficient sea transportation really depends on the condition of the ship that has met the ship's seaworthiness requirements. One aspect of shipworthiness that must be a concern for shipping safety regulators in Indonesia is ship safety management.

The regulations governing criminal liability are regulated in Articles 303, 305, 309, 316 paragraph (2), Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. Several cases of ship accidents in Indonesia are influenced by weather factors and technical factors other than fault (negligence of the captain) to find out the form of responsibility of the captain in each accident case.

The following are several types of ship accidents from the 2015-2019 period where there is an increase/decrease:

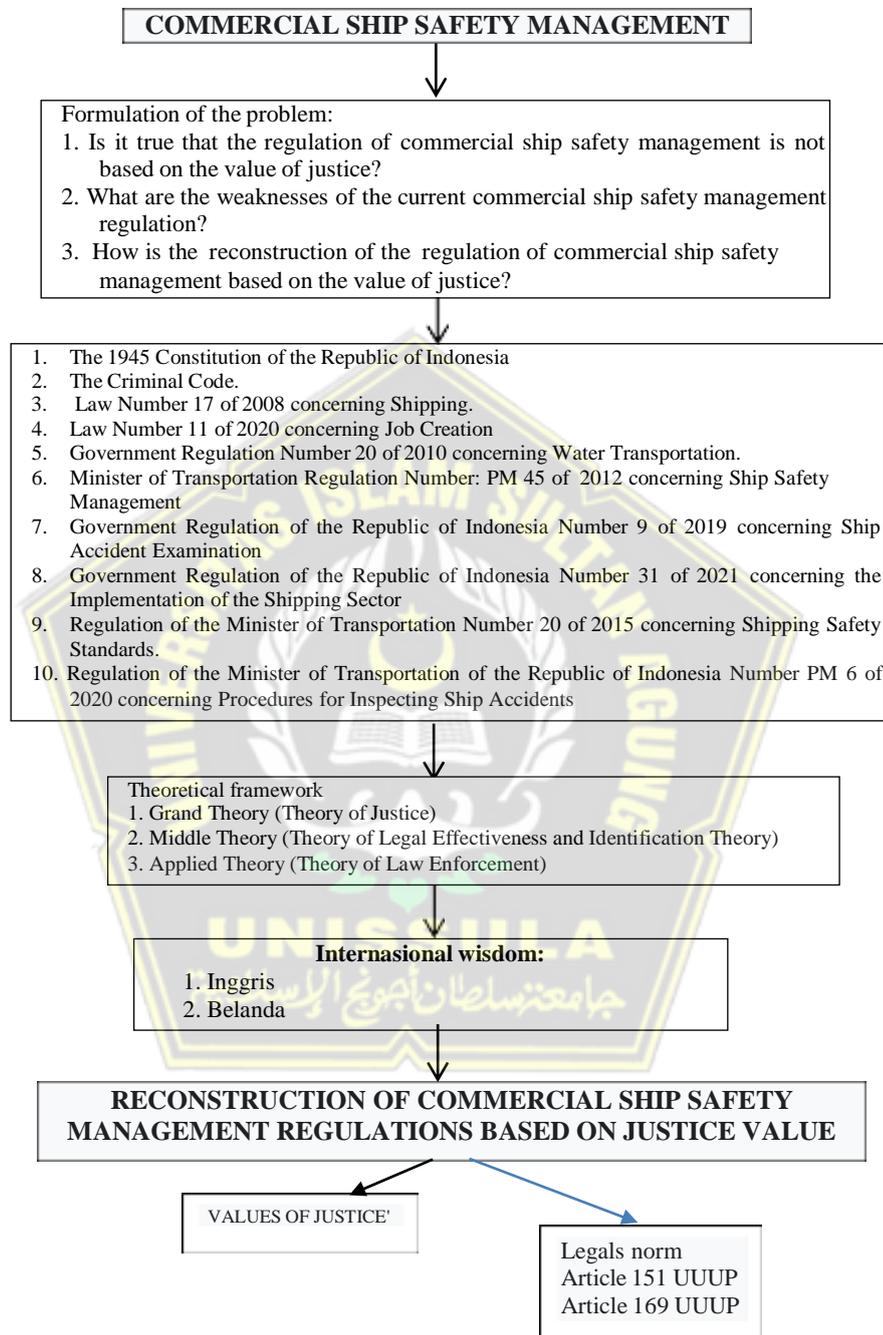
Classification of Investigations by type of accident	2015-2019	2019	2018	2017	2016	2015
ran aground	16	1	4	6	3	2
Fire	55	5	10	14	4	4
Etc	16	4	8	2	2	0
Sink	48	5	14	6	6	3
Collision	31	5	3	6	3	2

Based on the background of the problem that has been described, a problem can be formulated as follows:

1. Is it true that the regulation of commercial ship safety management is not based on the value of justice?
2. What are the weaknesses of the current commercial ship safety management regulation?
3. How is the reconstruction of the regulation of commercial ship safety management based on the value of justice?

The theoretical framework used is the Grand Theory (Pancasila Justice Theory), Middle Theory (Identification Theory), Applied Theory (Theory of Law Enforcement).

Based on the description above, the framework of thought is as follows:



## **1. Commercial Ship Safety Management Regulations Are Not Based On Justice Values**

Shipping safety is very important and occupies a central position in all aspects of the shipping world. Aspects attached to shipping safety include the characteristics of attitudes, values, and activities regarding the importance of meeting safety and security requirements relating to transportation in waters and ports. Neglect of shipping safety tends to increase economic and environmental costs such as decreased production, medical costs, pollution and inefficient use of energy. This low shipping safety can be caused by weak human resource management, (competency education, working conditions, working hours) and process management.

In carrying out further investigations on ship accidents, the Minister of Transportation establishes the Maritime Court and is responsible to the Minister of Transportation, conducts further investigations on ship accidents and enforces a professional code of ethics and competence for the captain and/or officer of the ship after a preliminary examination by the harbormaster. The Shipping Court has the authority to examine collisions between commercial ships and commercial ships, commercial ships and state ships, as well as commercial ships and warships.

Is it true that the Regulation of Commercial Ship Safety Management is not yet based on the Value of Justice. The lack of implementation of the ISM Code/International Safety Code on ships by both the captain of the ship and the shipping company, resulting in frequent ship accidents. The application of the ISM Code is intended as a form of legal consideration of the operation of ships that do not meet standards of seaworthiness, there are still many shipping companies that issue policies that are not standardized by the ISM Code or do not meet the elements of Article 9 of the Regulation of the Minister of Transportation Number: PM 45 of 2012 concerning Ship Safety Management.

The lack of supervision and implementation of regulations relating to the welfare of seafarers in accordance with the implementation of the 2006 MLC and Regulations, / Regulations and Codes / Koda regulates: minimum requirements for seafarers to work on ships; working conditions; accommodation, recreational facilities, food and catering; health protection, medical care, welfare and social security; compliance and enforcement.

According to the author, Commercial Ship Safety Management Regulations Not yet Based on Justice Values are analyzed using the theory of Pancasila justice that the view of justice in the Indonesian national law is focused on the state foundation, namely Pancasila, in which the fifth precept reads: "Social justice for all Indonesian people", which states: -So the question now is what is called fair according to the conception of national law which is based on Pancasila

## **2. Weaknesses of the Current Commercial Ship Safety Management Regulations**

The fulfillment of shipping safety and security requirements regarding the state of transportation in the waters, the fulfillment of shipping signs to and from ports, and the conditions of the maritime environment. In order to improve occupational safety and shipping safety, the United Nations at its conference in 1948 agreed to establish an international agency that specifically deals with maritime issues. The agency was first formed under the name International Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO).

Weaknesses of current commercial ship safety management regulations. Weaknesses in Legal Substance: a) Welfare arrangements regarding salaries and allowances are still general in nature, there is no standard standard regarding the amount of minimum salary/wages and seafarers' work allowances. b) the Indonesian government has ratified the Maritime Labor Convention (MLC). Weaknesses of the Legal Structure: a) Settlement of industrial relations disputes for seafarers at the Industrial Relations Court has not been able to resolve the problems that have occurred. b) Law enforcement officers who still have a positivism paradigm in making decisions in the judiciary. Weaknesses of Legal Culture: a) Lack of awareness and understanding of Indonesian Seafarers regarding Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. One of the important factors in the implementation of Law No. 17 of 2008 on Shipping to make this happen, of course, seafarers must be aware and believe that one of the functions of the shipping law is to provide legal protection for these seafarers. b) Lack of competence in the formal education of seafarers. c) The low discipline of seafarers to manage income from working at sea.

According to the author, the Weaknesses of Commercial Ship Safety Management Regulations currently analyzed using Identification theory are based on the assumption that all legal and illegal actions carried out by high level managers or directors are identified as corporate actions. Therefore, this doctrine is used to justify the imposition of criminal responsibility on corporations, even though in reality a corporation is not something that can act alone and cannot have mens rea because it does not have a heart.

## **3. Reconstruction of Merchandising Ship Safety Management Regulations Based on Justice Values.**

The realization of welfare that is equivalent to seafarers working on foreign ships, while currently the welfare is provided. In accordance with Article 151 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, it is stated that: the welfare of seafarers includes salary, hours of rest, guaranteed departure to the destination and return to the place of origin, compensation if the ship cannot operate due to an accident, opportunities to develop a career, grants accommodation, recreational facilities, food or drink, maintenance and health care as well as

providing work accident insurance. Everything related to the welfare of the ship's crew is stated in the Sea Work Agreement which only concerns two parties, namely the crew concerned and the company where they work.

The elaboration of Article 28 of Law 39/2004 will open up opportunities for other interpretations, so that they can overlap or conflict with Article 31 of the Shipping Law. It is hoped that the Ministry of Transportation and the Ministry of Manpower and Transmigration will discuss maritime issues carefully, so that the draft regulations that will be issued do not conflict with the two laws. The new PP will also replace PP Number 7 of 2000 concerning Maritime Affairs which is the Juklak of the Shipping Law Number 12 of 1992 which has been revised into Law Number of 2008. However, provisions regarding maritime affairs must still refer to the KUHD (Book of Laws of Law). Trade, book 2) and international regulations contained in the Maritime Labor Convention in 2006. Based on the above description, the Reconstruction of Legal Protection for Seafarers on Indonesian Ships Based on the Value of Justice is a balanced legal protection between seafarers and Indonesian ship entrepreneurs, in order to realize the welfare of seafarers , harmonization of the welfare of seafarers and the productivity of Indonesian Shipping Companies based on the value of justice

**Table.1**  
**Reconstruction of Merchandising Ship Safety Management Regulations**  
**Based on Justice Values**

NO	BEFORE RECONSTRUCTION	WEAKNESSES	AFTER RECONSTRUCTION
1	Article 151 (1) of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping reads: Every crew member has the right to receive welfare which includes: salary, rest hours, guaranteed departure to a certain place. destination and return to place of origin, compensation if the ship is unable to operate due to an accident, opportunity to develop a career, provision of accommodation, recreational facilities, food or drink, maintenance and health care and provision of work accident insurance	Does not specify regulations welfare of seafarers on Indonesian ships	Article 151 (1) of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping reads: crew members are entitled to welfare which includes: salary, hours of rest, guaranteed departure to their destination and return to their place of origin, compensation if the ship cannot operate due to an accident, opportunity to develop a career, provision of accommodation, recreational facilities, food or drinks, maintenance & health care as well as providing work accident insurance, and obtain welfare in accordance with the standards set in the in the Maritime Labor Convention 2006

2	Article 169 (1) of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping reads: Ship owners or operators operating ships of certain types and sizes must meet the requirements for safety management and prevention of pollution from ships	Sanctions given when ship owners and ship operators violate this rule are administrative sanctions	Article 169 (1) of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping reads: The owner or operator of a ship operating a ship of a certain type and size must meet the requirements for safety management and prevention of pollution from ships, violation of this provision will be subject to criminal sanctions and sanctions.  administrative.
---	--	--	---

The suggestions that the author can give to overcome the problems above include:

1. The Government and DPR should make changes to the legal norms related to Article 151 paragraph (1) and Article 169 paragraph (1) of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. Especially the changes to Article 169 which are not only about safety management and pollution prevention from ships by issuing certifications and administrative sanctions, but also paying more attention to the element of inclusion in criminal sanctions that can provide a deterrent effect on perpetrators of violations of the regulations that apply to shipping activities. .
2. In addition to regulations, law enforcers are also required to carry out their duties in accordance with applicable regulations.
3. The government carries out socializations to increase understanding and legal awareness to all seafarers both working on Indonesian ships and on foreign vessels so that seafarers understand their rights, obligations and all applicable regulations regarding the implementation of their duties on board ships.

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin, segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas rahmat, taufik, hidayah dan innayah-Nya, sehingga penulisan Disertasi dengan judul **"REKONSTRUKSI REGULASI MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL NIAGA BERBASIS NILAI KEADILAN"** telah dapat diselesaikan di sela-sela kepenatan rutinitas dalam beraktifitas sehari-hari. Disertasi ini merupakan merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Doktor pada Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

Dalam penulisan Disertasi ini banyak pihak yang telah memberikan bantuan moril berupa bimbingan dan arahan sehingga disertasi ini dapat diselesaikan. Oleh karena itu, diucapkan terima kasih kepada Promotor **Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., SE, Akt, M.Hum** dan **Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, SH.,M.Hum** selaku Co-Promotor, yang telah membimbing serta memberikan arahan, masukan, kritik dan saran kepada penulis.

Atas selesainya penulisan Disertasi ini, sebagai ungkapan rasa syukur dan rasa puas yang tak terhingga dari diri penulis, pada kesempatan ini penulis haturkan dalam bentuk ucapan terimakasih yang tak terhingga nilainya kepada :

1. Rektor Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, **Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., SE, Akt, M.Hum.**, beserta seluruh dosen dan staf yang telah memberikan bantuan berupa kesempatan / waktu, sarana dan prasarana kepada penulis untuk menimba ilmu Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

2. **Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H,** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, beserta staf pengajar dan staf administrasi yang telah banyak memberikan bantuan dan kemudahan kepada penulis untuk mengikuti pendidikan di Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang. Beliau adalah Sosok Bapak, sosok lelaki yang tenang dan patut menjadi suri Tauladan bagi kita semua khususnya saya sendiri secara pribadi.
3. **Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M. Hum.** selaku Ketua Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang. Beliau adalah sosok Ibu yang penuh sinar dan menyinari kita semua dalam menempuh pendidikan di Program Doktor Fakultas Hukum Unissula, sikap dan kepribadiannya membuat kita semua patuh termasuk saya. Saya pribadi memanggil Bunda karena sosoknya yang keibuan dalam memberikan pengarahan dan dukungan kepada kita semua.
4. **Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., SE, Akt, M.Hum,** selaku Promotor yang selalu mendukung dan memberi semangat bagi penulis. Beliau adalah Sosok Promotor yang jeli dan kritis dalam mengarahkan penulis dengan Bolpoint tinta merahnya hampir disetiap halaman hampir disetiap alenia terdapat coretan tinta merah , melihat coretannya saja jantung berdetak kencang , kepala menjadi pening, namun berkat tinta merah beliau penulis menyadari justru dorongan bagi penulis agar penulisan Disertasi ini menjadi mendekati Sempurna.

5. **Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, SH.,M.Hum**, selaku Co. Promotor yang telah banyak memberikan bantuan dan kemudahan kepada penulis untuk mengikuti pendidikan di Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang. Beliau adalah Sosok Dosen dan seorang ibu yang Adem dalam situasi dan kondisi apapun sesibuk apapun beliau masih memberikan kesempatan kepada penulis untuk konsultasi beliau selalu mengedepankan kasih sayang, tenang dan sangat dalam, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan ini dengan mendekati sempurna.
6. **Dr. H. Umar Ma'ruf, S.H., Sp. N., M.Hum**, selaku penguji, yang selama ini dengan keramahan dan dengan hati yang tulus memberikan saran dan masukan dan beliaulah yang mengantarkan penulis sehingga masuk dan menyelesaikan pendidikan S.3 Program Doktor Ilmu Hukum Unissula , Beliau adalah Sosok Dosen dan seorang ibu yang membuat hati dan perasaan anak anaknya dalam situasi dan kondisi apapun sesibuk apapun beliau masih memberikan kesempatan kepada penulis untuk menghadap dan sharing beliau mengedepankan kasih sayang, tenang dan sangat dalam , sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan ini dengan mendekati sempurna.
7. Penulis sayangi, Bapak Sukari (Alm) dan Ibu Riwayah (Almarhumah) orang tua kami walau telah tiada namun wejangan wejangannya selalu kami ingat sehingga memberikan motivasi tersendiri bagi kami untuk menyelesaikan studi S.3 Program Doktor Ilmu Hukum ini.

8. Istri penulis Dewi Suparliyani Rachmat dan anak penulis Alfito Kindy Alghiffari, Attalah Fairuz Javier Subkhan tercinta yang telah merelakan waktu yang telah banyak tersita demi menyelesaikan studi ini, sehingga penulis termotivasi untuk menyelesaikannya.
9. Segenap Civitas Akademika Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang dengan semangat kebersamaannya telah membantu penulis dalam mengikuti perkuliahan dan menyusun Disertasi ini.
10. Teman-teman seprofesi, teman-teman seangkatan belajar di Program Doktor Ilmu Hukum (PDIH) Unissula Semarang dan teman-teman lain yang tidak dapat penulis sebut satu persatu yang secara bergantian atau bersama-sama telah membantu penulis dalam pengumpulan data, dalam berdiskusi dan dalam penyelesaian Disertasi ini.

Penulis sadar bahwa Disertasi ini adalah masih jauh dari harapan, oleh karenanya kritik, saran dan masukan yang membangun dari pembaca yang budiman, baik dari kalangan dosen, mahasiswa, maupun pemerhati persoalan hukum serta pihak lain sangat penulis harapkan, semoga hasil penulisan ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu hukum dan implementasi hukum yang masih berkembang luas di Indonesia pada saat sekarang ini.

Semarang, 2022  
Penulis,

**SUBEKHAN**  
**NIM : PDIH 10301900140**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PENGESAHAN .....	ii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS PENELITIAN .....	iii
ABSTRAK.....	iv
<i>ABSTRACT</i> .....	v
RINGKASAN DISERTASI.....	vi
<i>SUMMARY OF DISERTATION</i> .....	xiii
KATA PENGANTAR .....	xx
DAFTAR ISI.....	xxiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah.....	22
C. Tujuan Penelitian .....	23
D. Manfaat Penelitian .....	23
E. Kerangka Konseptual.....	24
F. Kerangka Teori .....	28
1. <i>Grand Theory</i> (Teori Keadilan).....	28
2. <i>Middle Theory</i> (Teori Efektivitas Hukum dan Teori <i>identification</i> ).....	38
3. <i>Applied Theory</i> (Teori Penegakan Hukum).....	53
G. Kerangka Pemikiran .....	60
H. Metode Penelitian .....	61

1. Paradigma Penelitian.....	61
2. Metode Pendekatan .....	62
3. Sifat Penelitian .....	63
4. Jenis dan Sumber Data .....	63
5. Teknik Pengumpulan Data.....	65
6. Teknik Analisis Data.....	66
I. Orisinalitas Penelitian .....	67
J. Sistematika Penelitian.....	68
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>70</b>
A. Regulasi .....	70
B. Manajemen Keselamatan Kapal .....	71
C. Kapal niaga .....	74
<b>BAB III REGULASI MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL NIAGA</b>	
<b>BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN .....</b>	<b>75</b>
A. Mahkamah Pelayaran dan Pertanggungjawaban Pidana dalam Kecelakaan Kapal Pelayaran.....	75
B. Kewenangan Pemerintah terhadap Perlindungan Keselamatan dan Keamanan di Perairan Indonesia Sudah Sesuai dengan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran .....	81
C. Jabatan Pelaut di Kapal: Nakhoda, Tugas dan Tanggung Jawabnya	88
D. Tanggung Jawab Nahkoda Kapal Terhadap Ketidaksesuaian Muatan Dalam Dokumen Pengangkutan Ditinjau Dari Kitab Undang- Undang Hukum Dagang	92

E. Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/02/II/MP.2020 Tentang Kecelakaan Kapal Tubrukan Antara KM. Mellinda Dengan KM. Rezeki Penuh-I Di Perairan Selat Gelasa, Sebelah Barat Tanjung Pandan.....	105
F. Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK. 212 / 01 / 1 / MP. 2020 tentang Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KMP. Saluang Di Depan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat Kabupaten Sekadau Kalimantan Barat.....	169
G. Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Belum Berbasis Nilai Keadilan.....	218
<b>BAB IV KELEMAHAN-KELEMAHAN REGULASI MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL NIAGA SAAT INI.....</b>	<b>222</b>
A. Peran Distrik Navigasi Dalam Keselamatan Pelayaran .....	222
B. Faktor Yang Mempengaruhi Tidak Terlaksananya Tanggung Jawab Hukum Nahkoda Kapal .....	237
C. Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kapal .....	252
D. Kelemahan-Kelemahan Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Saat Ini.....	259
1. Beberapa Hal yang Berkaitan dengan Kecelakaan Kapal .....	261
2. Pihak-Pihak yang Harus Bertanggung Jawab dalam Kecelakaan Kapal .....	280
3. Penegakan Hukum dalam Perkara Kecelakaan Kapal .....	301

BAB V	REKONSTRUKSI	REGULASI	MANAJEMEN	
	KESELAMATAN	KAPAL	NIAGA	BERBASIS NILAI
	KEADILAN.	.....		316
A.	Perlindungan Hukum Pelaut di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan.....			316
B.	Analisis Pertanggungjawaban Para Pihak dalam Kecelakaan Kapal Menurut UndangUndang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Terkait Lainnya.....			334
C.	<i>Maritime Safety</i> .....			335
D.	Pengaturan Mahkamah Pelayaran Pada Masa Belanda.....			340
E.	Lima Klausul Di Dalam MLC 2006.....			344
F.	Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan.....			348
BAB VI	PENUTUP	.....		355
A.	Kesimpulan.....			355
B.	Saran.....			357
C.	Implikasi Kajian Disertasi .....			358
DAFTAR PUSTAKA	.....			360

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Negara kepulauan Indonesia memiliki kekayaan alam, darat maupun laut yang sangat melimpah, yang dapat digunakan bagi kesejahteraan masyarakat Bangsa dan Negara. Dengan kondisi geografis demikian, jaringan transportasi melalui laut dengan sendirinya harus mampu menjangkau seluas mungkin wilayah nusantara, sampai ke daerah-daerah kecil sekalipun. Bukan sekadar untuk menyediakan fasilitas lingkungan bagi penduduk yang ingin bepergian dari satu tempat ke tempat lain atau menyalurkan barang-barang kebutuhan pokok, namun juga merupakan tali penyikat yang menyatukan seluruh wilayah nusantara dari berbagai aspek.

Keselamatan jiwa di laut sangat diutamakan dalam dunia kemaritiman. Hal ini dapat dilihat dari begitu besar perhatian negara–negara dunia maritim untuk secara bersama–sama mengadakan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (*Safety Of Life At Sea*) pada tahun 1974 yang kemudian dikenal sebagai SOLAS 1974, di London–Inggris. Konvensi ini menghasilkan ketentuan dan peraturan yang digunakan sebagai acuan bagi kapal–kapal atau perusahaan pelayaran dalam menjaga serta melindungi jiwa para pelaut yang bekerja di kapal.

Perusahaan pelayaran atau perkapalan pada umumnya didirikan untuk tujuan komersial, yaitu mengambil keuntungan dari para pengguna jasa. Adapun tujuan pelayaran sebuah kapal itu sendiri adalah untuk

melakukan perjalanan laut (berlayar) dari satu tempat ke tempat lain dengan keadaan aman dan selamat. Oleh karena itu, mengoperasikan kapal secara aman dan mengurangi resiko kecelakaan kerja di atas kapal sangat diperlukan.

Menjaga keselamatan dalam menjalankan kapal diperlukan sistem manajemen keselamatan yang merupakan suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keselamatan, baik keselamatan suatu pelayaran maupun keselamatan kerja, juga merupakan salah satu aspek perlindungan tenaga kerja yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003. Undang-undang tersebut mengatur hak – hak yang meliputi; Hak memperoleh perlakuan yang sama tanpa diskriminasi, hak mendapat pelatihan kerja dan hak memperoleh jaminan keselamatan. Dengan keselamatan maka para pihak diharapkan dapat melakukan pekerjaan dengan aman dan nyaman.

Pandemi Covid-19 yang terjadi saat ini telah mempengaruhi operasional kapal dan Perusahaan pelayaran serta operator kapal yang harus menyesuaikan kebijakan dalam menangani penyebaran Covid-19, termasuk aspek manajemen keselamatan Perusahaan dan pengoperasian kapal.

Berbagai perkembangan di bidang pelayaran beberapa tahun terakhir, telah menunjukkan bahwa selain berpedoman pada International Safety Management (ISM) Code dan berbagai ketentuan teknis pelaksanaannya, auditor ISM Code juga wajib memiliki kompetensi yang memadai dan senantiasa beradaptasi dengan berbagai perkembangan regulasi terbaru.

Revalidasi Auditor ISM Code merupakan salah satu upaya Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk

meningkatkan kompetensi para Auditor ISM Code sekaligus menjawab beragam tantangan yang ada.

“Sebagaimana kita ketahui bersama, seluruh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang telah dikukuhkan secara resmi sebagai Auditor ISM Code wajib mengikuti revalidasi setiap 5 (lima) tahun setelah pengukuhan terakhir,”

Menurutnya, revalidasi Auditor ISM Code sendiri bertujuan memperbarui dan meningkatkan pengetahuan, pemahaman dan kemampuan teknis seorang auditor ISM Code dalam melaksanakan audit manajemen keselamatan pengoperasian kapal sekaligus menetapkan kembali legalitas jabatan auditor ISM Code kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang telah memenuhi kompetensi dan kualifikasi untuk melaksanakan audit manajemen keselamatan pengoperasian kapal berbendera Indonesia.

Selain itu, jelas Wahid, latar belakang dibuatnya ISM Code merupakan akibat banyak terjadinya kecelakaan dan pencemaran dari kapal yang umumnya terjadi dikarenakan pengaturan manajemen perusahaan dan kapal yang belum di implementasikan dengan baik.

Aturan dan regulasi yang ada seperti MARPOL, SOLAS, Load Line Conventions, dan aturan klasifikasi kapal lebih mengutamakan mengatur masalah teknis. “Beberapa temuan menunjukkan bahwa sebagian besar ketidaksesuaian yang terjadi akibat *human error*, dimana ketidaksesuaian tersebut dapat dikendalikan dengan menerapkan sistem manajemen

keselamatan yang baik.”. Ia melanjutkan, penyelenggaraan angkutan laut yang aman, lancar, nyaman, teratur, dan efisien sangat bergantung pada kondisi kapal yang telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal. Salah satu aspek kelaiklautan kapal yang harus menjadi perhatian regulator keselamatan pelayaran di Indonesia, yaitu manajemen keselamatan kapal.<sup>2</sup>

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keamanan dan keselamatannya. Ia merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang No.17 Tahun 2008 menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.<sup>3</sup>

Adanya peningkatan kesadaran masyarakat untuk membantu aparat penegak hukum untuk mengungkap berbagai tindak pidana tersebut, harus mendapatkan apresiasi dalam rangka menegakan supremasi hukum, sebagaimana diungkapkan oleh Ali Mansyur, bahwa dalam suatu negara hukum, supremasi hukum seharusnya memperoleh tempat yang semestinya, fungsi hukum dalam arti materiil yang berusaha memberikan perlindungan kepada masyarakat dengan memperlakukan tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan dan memberikan kedudukan Hukum bagi setiap orang.”<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> <https://www.tribunnews.com/kilas-kementerian/2022/03/30/revalidasi-auditor-ism-code-untuk-pastikan-penerapan-manajemen-keselamatan-oleh-perusahaan-pelayaran>

<sup>3</sup> Prihartono, Bambang. 2015. Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia

<sup>4</sup> Ali Mansyur, 2010, *Aneka Persoalan Hukum (Masalah Perjanjian, Konsumen dan Pembaharuan Hukum*, Penerbit Unisula bekerjasama dengan Penerbit Teras, Semarang, hlm. 148.

Bahwa selama ini masyarakat melihat hukum hanya dari peraturan-peraturan yang tertulis saja, semisal undang-undang dan sejenisnya. Sehingga masyarakat sering lupa bahwa tatanan kehidupan manusia diatur dan dibatasi oleh norma-norma, yaitu norma sosial, norma hukum, norma kesusilaan, norma agama, sehingga hukum hanyalah menjadi salah satu bagian dari norma-norma tersebut.

Pemahaman masyarakat yang hanya memahami norma hukum, tidak sepenuhnya dapat disalahkan, mengingat selama ini sistem pendidikan di Indonesia, hanya menekankan pada keberadaan hukum yang tertulis saja yang tidak boleh dilanggar, sedangkan sesungguhnya masih terlalu banyak norma kehidupan dalam masyarakat yang apabila dilanggar dapat menjadikan ketidakharmonisan di dalam kehidupan bermasyarakat. Lalu apakah sebenarnya yang dimaksud dengan “norma”?

Norma, sebagaimana Arief Sidharta<sup>5</sup>, menyatakan bahwa perkataan norma berasal dari bahasa Latin *norma*, menunjukkan suatu ketertiban, preskripsi atau perintah. Tetapi hal memerintah adalah bukan satu-satunya fungsi dari sebuah norma karena memberikan kewenangan, mengizinkan dan penderogasian adalah juga fungsi dari norma”. Arief Sidharta selanjutnya mengatakan bahwa norma dapat mempunyai sifat individual atau sifat umum. Ia mempunyai suatu sifat individual bila apa yang diwajibkan adalah sepenggal tingkah laku tertentu yang didefinisikan (dibatasi) secara individual dari orang tertentu yang ditetapkan oleh seseorang, misal

---

<sup>5</sup> Arief Sidarta, 1992, *Hukum Dan Logika*, Alumni, Bandung, hlm. 1-2.

keputusan hakim, dan Norma mempunyai sifat umum, jika apa yang dirumuskan batas-batasnya secara individual melainkan seperangkat tingkah laku yang batas-batasnya dirumuskan secara umum, seperti perintah ayah kepada anaknya”.<sup>6</sup>

Secara sepintas, dalam kehidupan bermasyarakat, seseorang akan dapat mengetahui bahwa dirinya memiliki persamaan-persamaan dengan orang lain tetapi di sisi lain juga memiliki perbedaan-perbedaan, sehingga pada akhirnya menimbulkan kesadaran dalam diri manusia bahwa kehidupan di dalam masyarakat sebetulnya berpedoman pada suatu aturan yang oleh bagian terbesar masyarakat tersebut dipatuhi dan ditaati oleh karena merupakan pegangan baginya.<sup>7</sup>

Hukum senantiasa harus dikaitkan dengan masyarakat dimanapun hukum itu bekerja. Bidang pengetahuan hukum pada umumnya memusatkan perhatian pada aturan-aturan yang dianggap oleh pemerintah dan masyarakat sebagai aturan-aturan yang sah berlaku dan oleh sebab itu harus ditaati, dan pengetahuan sosiologi sebagai keseluruhan yang memusatkan perhatian pada tindakan-tindakan yang dalam kenyataan diwujudkan oleh anggota dalam hubungan mereka satu sama lain, maka untuk pengembangan hukum dan pengetahuan hukum dalam kehidupan masyarakat agar tidak terpisah satu

---

<sup>6</sup> *Ibid.* hlm. 19-20.

<sup>7</sup> Soerjono Soekanto, 1980, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 9

sama lain harus memperhatikan hukum dan kenyataan-kenyataan dalam masyarakat.<sup>8</sup>

Saat ini sangat dibutuhkan keberanian dari setiap anggota masyarakat untuk melaporkan segala bentuk tindak pidana yang terjadi utamanya tindak pidana yang mengancam rasa kemanusiaan dan mengusik rasa keadilan dalam masyarakat. Keberanian melaporkan setiap tindak pidana yang terjadi tersebut, banyak dikenal dalam masyarakat dengan istilah *whistleblower*.

Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian nasional dan daerah sebagaimana amanat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Perlu diketahui juga kontribusi transportasi laut menjadi semakin penting karena nilai biaya yang dikeluarkan adalah paling kecil bila dibandingkan dengan biaya transportasi darat dan udara.

Tuntutan pemenuhan alat transportasi tidak hanya pada tersediannya model transportasi yang murah dan cepat tetapi yang terpenting adalah kesadaran terhadap keselamatan harta benda, badan dan nyawa, selain itu juga menuntut tersediannya alat transportasi yang aman, nyaman dan lancar. Berkaitan dengan hal tersebut, maka pemerintah selain menyediakan segala sarana dan prasarana fisik pendukung, juga mengeluarkan berbagai peraturan

---

<sup>8</sup> Ali Zainuddin, 2003, *Sosiologi Hukum*, Yayasan Masyarakat Indonesia Baru, Palu, hlm. 2.

untuk lebih mendukung dan menjamin terciptanya kondisi transportasi yang diharapkan oleh masyarakat.

Pelayaran merupakan salah satu sistem transportasi nasional yang memiliki arti penting dan strategis sebagai penghubung dan penjangkau seluruh wilayah kedaulatan negara Indonesia yang potensi dan perannya bermanfaat bagi masyarakat, baik nasional maupun internasional. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayara diharapkan dapat untuk mengontrol dan mengawasi semua jenis kegiatan di perairan Indonesia. Kegiatan pelayaran pada umumnya adalah mengangkut barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain atau dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran bahan-bahan pencemar yang berasal dari kapal.<sup>9</sup>

Upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam bidang transportasi laut antara lain merehabilitasi dan meningkatkan kapasitas infrastruktur yang ada, seperti pengadaan kapal pengangkut manusia dan kapal pengangkut barang, perbaikan pelabuhan-pelabuhan laut yang ada di Indonesia, terminal peti kemas dan dermaga-dermaga. Hal itu bertujuan untuk lebih memperlancar lintas laut antar pulau, meningkatkan perdagangan didalam negara maupun negara Internasional. Sedemikian pentingnya transportasi laut Presiden Indonesia Joko Widodo memperkenalkan Progam Tol laut beliau berpendapat bahwa Infrastruktur tol laut penting sekali, beliau contohkan, semen di Jawa

---

<sup>9</sup> Pujiati, 2016, "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Pelayaran (*Criminal Liability Of Corporate Crime Of Shipping*), Jurnal IUS, Vol IV, Nomor 1, April, Kajian Hukum dan Keadilan, hlm. 2.

harganya Rp 50-60 ribu. Tapi, di Papua bisa Rp.1 juta bahkan Rp.1,2 juta atau Rp.1,5 juta. Kalau tol laut dibangun, di Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua, akan memberikan rasa keadilan.<sup>10</sup> Dalam negara kepulauan terutama di Indonesia transportasi laut merupakan salah satu cara untuk menyalurkan kebutuhan dari kebutuhan utama sampai dengan kebutuhan pelengkap atau penunjang. Tidak bisa dipungkiri bahwa sarana dan prasarana transportasi laut di Negara kepulauan seperti Indonesia telah menjadi pendukung utama dalam pergerakan penyeluran barang dalam jumlah besar dengan menggunakan kapal laut. Dari segi ekonomi dan bisnis penggunaan sarana transportasi dengan kapal laut lebih efektif dan besar manfaatnya, sehingga dengan adanya sarana prasarana transportasi laut seperti kapal laut berguna untuk pemindahan barang-barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lainnya, diharapkan akan dapat diikuti oleh aktifitas ekonomi masyarakat yang berdampak baik dan positif dalam peningkatan ekonomi di wilayah-wilayah Indonesia.<sup>11</sup>

Aturan mengenai pelayaran di Indonesia selain diatur dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, lebih lanjut juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran dan masih banyak undang-undang dan

---

<sup>10</sup> Dani Prabowo, Jokowi fokus bangun tol laut untuk pemerataan, <https://nasional.kompas.com/read/2014/06/15/2140590/Jokowi.Fokus.Bangun.Tol.Laut.untuk.Pemerataan>

<sup>11</sup> Vicky Hanggara Alexandro, 2017, “*Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut*”, Jurnal Hukum Adigama, Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, hlm. 4.

peraturan-peraturan lain nya yang mengatur segala hal ikhwal yang berkaitan dengan lalu lintas lewat laut, pengangkutan barang dan atau orang melalui laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana tranportasi laut termasuk aspek keselamatan serta penegakan hukumnya.<sup>12</sup>

Pasal 117 huruf (a) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan: Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:

1. Kelaiklautan kapal;
2. Kenavigasian

Di dalam ayat (2) dijelaskan lebih rinci mengenai kategori Kelaikkapal dijelaskan yang dimaksud pada ayat (1) huruf (a) wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:

- a. keselamatan dan keamanan kapal;
- b. perhatian utama pencemaran dari kapal;
- c. pengendalian kapal;
- d. batas pemuat kapal dan pemuatan;
- e. kesejahteraan anak buah kapal dan kesehatan penumpang;
- f. status hukum kapal;
- g. pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal; dan
- h. pengaturan keamanan kapal.

---

<sup>12</sup> Hari Utomo, 2017, “Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (*Legally Responsible Parties In Ship Accident*)”, Jurnal Legislasi Indonesia, Vol. 14 No. 01 - Maret, hlm. 57.

Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan memenuhi semua standar persyaratan kelaik kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Pasal 122 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi sebagai berikut: Setiap ppengendalian kapal dan pelabuhan harus memenuhi standar persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan kelautan. Sampai pada ancaman sanksi yang ada terdapat pada Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan:

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp.1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Kondisi transportasi laut dalam negeri baik sarana maupun prasarana keselamatan pelayaran hingga saat ini tidak mendukung tertibnya kelancaran angkutan laut di Tanah Air. Di samping ketertiban pelayanan dan pengoperasian sarana dan prasana relatif masih rendah, juga banyak faktor turut melingkupinya, seperti lemahnya kepedulian (*awareness*) dari pemilik kapal dan perusahaan dalam menerapkan sistem keselamatan yang serta implementatif di lapangan, kelaiklautan kapal yang lebih berorientasi pada sertifikasi yang notabene tidak didukung dengan pemeriksaan yang seksama, juga pengawasan yang dilaksanakan oleh pemerintah terhadap pelaksanaan (*drilling*) dari persyaratan-persyaratan keselamatan pelayaran tidak konsisten. Kondisi tersebut juga diperburuk lagi dengan tingkat keamanan di pelabuhan, di kapal, dan di laut yang seharusnya sesuai ketentuan internasional, yakni dengan penerapan ISPS Code, namun dalam kenyataannya belum sepenuhnya terwujud.

Laporan-laporan kecelakaan pelayaran pada umumnya didominasi oleh permasalahan teknis (terbalik dan tabrakan) akibat aktivitas operasi yang tidak reliable. Di kapal-kapal itu alat-alat keselamatan tidak dipelihara sehingga tiga dari empat alat keselamatan tidak berfungsi, terutama pada pelayaran penumpang dan penyeberangan.

Suatu kasus kecelakaan kapal, baik yang terkait langsung maupun tidak langsung diberikan porsi pertanggungjawaban masing-masing, tetapi yang pasti aturan ini tegas memberikan sanksi baik secara administratif maupun sanksi pidana terhadap pihak-pihak yang terbukti melanggar hal-hal

yang dipersyaratkan. Sanksi pidana, antara lain digunakan secara maksimal untuk mendukung norma hukum *administrative penal law* (*vergaltung strecht*) yang masuk dalam ruang lingkup *public welfare offenses*, sehingga hukum pidana itu mempunyai keistimewaan karena dianggap sebagai “pedang bermata dua”, artinya di satu sisi ia melindungi kepentingan hukum orang lain dan di sisi lain ia akan mengancam dengan sanksi kepada seseorang yang melanggar norma hukum.<sup>13</sup> Kepentingan yang dilindungi oleh hukum pidana agar dihormati dan ditaati oleh setiap warga negaranya disebut kepentingan hukum (*rechtbelang*), karena memang tugas hukum adalah mencapai suatu keserasian dari kepastian hukum dan kesebandingan hukum. Unsur kepastian hukum (*legal certainty*) banyak dikehendaki semua pihak untuk mewujudkan hukum agar ditaati secara konsekuen sehingga bermanfaat dalam rangka melindungi kepentingan manusia. Negara Indonesia adalah negara berdasarkan atas hukum (*Rechtsstaat*), maka esensi dari kepastian hukum adalah perlindungan yang dilakukan negara terhadap kesewenang-wenangan terhadap warga negara dan bukan negara berdasarkan atas kekuasaan (*Machtsstaat*).<sup>14</sup>

Terhadap kecelakaan kapal niaga, maka pihak-pihak yang terkait harus bertanggungjawab baik itu syahbandar, nakhoda atau perusahaan pelayaran:

1. Syahbandar. Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran Syahbandar karena persoalan terbesar terjadinya kecelakaan pelayaran diawali dari

---

<sup>13</sup> Roni Wiyanto, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*, Mandar Maju, Bandung, hlm. 117-118.

<sup>14</sup> Lalu Husni, 2009, *Hukum Hak Asasi Manusia*, Indeks Kelompok Gramedia Jakarta, Jakarta, hlm. 4.

diabaikannya prosedur atau dengan kata lain Syahbandar tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya.

2. Nakhoda Kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda pada dasarnya merupakan orang yang paling bertanggung jawab terhadap semua hal yang terjadi di kapal. Dia dituntut untuk mengetahui dan memahami semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, baik yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Disamping itu Nakhoda harus paham benar mengenai jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal.
3. Perusahaan Pelayaran. Kecakapan seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, resiko akan terjadinya kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada, sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ketat atas sebuah kapal dalam pelayaran. Pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam *International Safety Management Code* (ISM Code) yaitu merupakan aturan standar internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/ pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia

dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/ cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan ISM Code yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS *Convention*. ISM Code mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan baik Perusahaan Pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya. Untuk Perusahaan Pelayaran, harus ditunjuk seorang setingkat Manajer yang disebut DPA (*Designated Person Ashore*/Orang yang ditunjuk di darat). Ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan dari Perusahaan Pelayaran tersebut. Manajer penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada Pimpinan tertinggi (Direktur Utama/Pemilik Kapal) dari Perusahaan Pelayaran tersebut.<sup>15</sup>

Mengenai pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU Pelayaran”). Dalam Pasal 248 UU Pelayaran diatur mengenai kewajiban nakhoda melaporkan kecelakaan kapal: Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada:

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau

---

<sup>15</sup> Hari Utomo, *op.cit.*, hlm. 76.

- b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Hal yang wajib dilaporkan oleh nakhoda kapal adalah kecelakaan kapalnya atau kapal lain. Yang dimaksud kecelakaan kapal, diatur dalam Pasal 245 UU Pelayaran : 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.

Gugatan ganti rugi yang Anda dapat ajukan didasari oleh Pasal 40 ayat (1) UU Pelayaran, yang menegaskan: Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

Tanggung jawab tersebut dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

1. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
2. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
3. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
4. kerugian pihak ketiga.

Yang dimaksud dengan "kematian atau lukanya penumpang yang diangkut" adalah matinya atau lukanya penumpang yang diakibatkan oleh kecelakaan selama dalam pengangkutan dan terjadi di dalam kapal, dan/atau kecelakaan pada saat naik ke atau turun dari kapal, sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 56 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dalam hal terdapat dampak yang ditimbulkan Kecelakaan Kapal mengakibatkan kerugian laut, pencemaran lingkungan maritim, dan kerugian laut lainnya, penanganannya dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selain faktor cuaca tersebut, faktor teknis yang dimulai dari pengadaan kapal, kemampuan muatan kapal, dan pengoperasian kapal oleh seluruh awak kapal juga sangat mempengaruhi keselamatan dan keamanan perjalanan kapal laut, dan faktor teknis juga dapat berpengaruh besar terhadap terjadinya suatu kecelakaan. Berdasarkan hal tersebut, penulis memiliki pemikiran untuk mengangkat topik penelitian ini untuk mengamati lebih jauh lagi kasus kecelakaan yang terjadi di luar dari faktor kesalahan manusia (faktor alam dan faktor teknis) dan bagaimana pertanggungjawaban pidananya. Faktor alam di dalam hukum pidana menurut Van Hattum termasuk keadaan darurat atau "*Noodtoestand*".<sup>16</sup>

Menurut konsep dasar keselamatan pelayaran, kapal yang hendak berlayar harus berada dalam keadaan laik laut (*seaworthiness*). Artinya, kapal

---

<sup>16</sup> E. Utrecht, 1958, *Rangkaian Sari Kuliah: Hukum Pidana I*, Universitas Padjadjaran, Bandung, hlm.352

layak untuk menghadapi berbagai resiko 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. Sebagian besar kapal yang beroperasi di perairan Indonesia adalah kapal-kapal tua dengan umur di atas 8,5 tahun. Kapal-kapal tersebut itu pada umumnya dikelola oleh sumber daya manusia yang kualitas profesionalismenya rendah.

Kecelakaan-kecelakaan kapal yang terjadi umumnya menunjukkan tidak ditaatinya konvensi pelayaran baik internasional maupun nasional oleh perusahaan pelayaran di dalam negeri, terutama, Undang-Undang No.21/1992 tentang Pelayaran dan peraturan-peraturan dari IMO. Pada tahun 2005 kecelakaan kapal di Indonesia menunjukkan kenaikan yang sangat signifikan. Sampai bulan Juni 2005 kecelakaan kapal telah mencapai 26 kasus. Namun, sebagian besar kasus kecelakaan kapal tidak diajukan ke Mahkamah Pelayaran, sehingga sesungguhnya jumlah kecelakaan laut mungkin lebih banyak lagi.

Dewan Maritim Indonesia (DMI) menyatakan bahwa 72% dari 1.551 kasus kecelakaan laut yang terjadi di Indonesia karena kesalahan manusia (human error). Pernyataan Dewan Maritim Indonesia ini didukung oleh hasil penelitian independen yang dilakukan oleh International Maritime

Organization (IMO) di Indonesia pada 1990-2001. Human error sangat dominan dalam menyumbang terjadinya kecelakaan kapal di lautan Indonesia. Dari hasil penelitian tersebut, diperoleh kesimpulan bahwa terdapat lima pihak baik langsung maupun tidak langsung yang memberi kontribusi terjadinya kecelakaan laut dengan korban mencapai 2.684 jiwa. Kelima pihak itu adalah anak buah kapal (ABK) dan Nahkoda 80,9%, pemilik kapal (shipowner) 8,7%, syahbandar 1,8%, biro klasifikasi 3,1% dan pandu 5,5%.

Meskipun angka kecelakaan kapal cukup tinggi, akan tetapi penanganan insiden kecelakaan kapal pada umumnya masih bersifat administratif dan dokumentatif yang tidak menyelesaikan akar permasalahan keselamatan pelayaran. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia belum memiliki Mahkamah Maritim atau Admiralty Court seperti di negara-negara lain. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya dapat memberikan penindakan disiplin. Penindakan inipun hanya terbatas kepada nahkoda. Akibatnya, saat terjadi kecelakaan, hakim dan jaksa yang menangani perkara tersebut tidak terlalu memahami masalah yang menjadi penyebabnya.

Keberadaan Mahkamah Pelayaran di Indonesia tidak terlepas dari peran Pemerintah Hindia Belanda semasa masih berkuasa di Indonesia. Mahkamah Pelayaran untuk pertama kalinya dibentuk berdasarkan Ordonnantie op den Raad voor de Scheepvaart (Staatsblad 1934 No. 215) yang mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938. Kedudukan Mahkamah pada masa Hindia Belanda ada dalam lingkungan *Departemen van Marine*.

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

Satu hal lagi yang menambah beban persoalan bagi Mahkamah Pelayaran yaitu bahwa dalam pelaksanaannya Mahkamah akan terhambat oleh kompetensi yang dimilikinya. Karena meskipun namanya “Mahkamah”, akan tetapi jika dibandingkan dengan Mahkamah Maritim atau Admiralty Court yang ada di negara-negara lain, yurisdiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran Indonesia bukanlah bandingan yang seimbang. Yurisdiksi Mahkamah Maritim di beberapa negara maju sangat luas, sebagaimana dikemukakan di bawah ini:

*Admiralty courts, also known as maritime courts, are courts exercising jurisdiction over all maritime contracts, torts, injuries and offenses. In the United States, the federal district courts have jurisdiction over all admiralty and maritime actions. In Great Britain, contrary to most other courts that are governed by the common law the admiralty courts are governed by civil law as this is the law that the Law of the Sea is based upon.*

Keadaan darurat dalam konteks hukum pidana adalah salah satu alasan penghapus pidana yaitu alasan yang terdapat di dalam Pasal 48 KUHP. Alasan penghapus pidana ini didasari oleh pembuat, karena sesuatu yang berasal dari luar dirinya (dalam hal ini faktor alam), yang membuat kemungkinan untuk

mencela pelaku yang tidak dapat berbuat lain menjadi sangat tertutup.<sup>17</sup> berkaitan dengan teknis dalam pelayaran, kapal harus memenuhi semua persyaratan mengenai keamanan dan keselamatan untuk menjamin kapal beroperasi dengan aman. Syarat-syarat tersebut antara lain diatur di dalam konvensi internasional seperti SOLAS (*Safety of Life at Sea*) 1974 pada bab I sampai dengan V, LLC (Load Line Convention) 1966 yang mengatur persyaratan-persyaratan kapal untuk dapat dikatakan laik laut, dan Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) atau Collision Regulation tahun 1972. Dalam hal ini keamanan dan keselamatan pelayaran, seorang Syahbandar ikut bertanggungjawab karena ia memiliki kewenangan tertinggi untuk melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Selain itu, anak buah kapal juga memegang peranan penting di dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Adapun peraturan yang mengatur tentang pertanggungjawaban pidana diatur dalam Pasal 303, 305, 309, 316 ayat (2), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Beberapa kasus kecelakaan kapal di Indonesia yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan faktor teknis di luar kesalahan (kelalaian nahkoda) untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban nahkoda di masing-masing kasus kecelakaan.

---

<sup>17</sup> Chairul Huda, 2011, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepala Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan: Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana, cet.3.*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, hlm.121

Berikut ini ada beberapa jenis kecelakaan kapal dari periode 2015-2019 terjadi peningkatan/penurunan

Klasifikasi Investigasi per jenis kecelakaan	2015-2019	2019	2018	2017	2016	2015
Kandas	16	1	4	6	3	2
Kebakaran	55	5	10	14	4	4
Lain-lain	16	4	8	2	2	0
Tenggelam	48	5	14	6	6	3
Tubrukan	31	5	3	6	3	2

Peristiwa terjadinya kecelakaan kapal di laut dapat mengakibatkan kerugian baik secara materil maupun hilangnya nyawa orang. Atas peristiwa tersebut haruslah ada orang yang harus memikul tanggungjawab, terkecuali karena sesuatu yang bersifat faktor alam yang tidak dapat dicegah oleh manusia, misalnya terjadinya badai besar saat pelayaran. Peristiwa kecelakaan pelayaran secara umum disebabkan oleh faktor kesalahan manusia diantaranya Pemilik/Pengusaha Kapal; Syahbandar, nakhoda maupun pihak-pihak lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan kapal. Atas dasar inilah penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul, “**REKONSTRUKSI REGULASI MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL NIAGA BERBASIS NILAI KEADILAN**”.

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka dapat dirumuskan suatu permasalahan sebagai berikut:

1. Benarkah regulasi manajemen keselamatan kapal niaga belum berbasis nilai keadilan?

2. Apa kelemahan-kelemahan regulasi manajemen keselamatan kapal niaga saat ini?
3. Bagaimana rekonstruksi regulasi manajemen keselamatan kapal niaga berbasis nilai keadilan?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk menganalisa regulasi manajemen keselamatan kapal niaga belum berbasis nilai keadilan.
2. Untuk menganalisa kelemahan-kelemahan regulasi manajemen keselamatan kapal niaga saat ini.
3. Untuk mengkonstruksi regulasi manajemen keselamatan kapal niaga berbasis nilai keadilan.

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian ini adalah:

#### **1. Manfaat Teoritis**

Guna menghasilkan teori, konsep, gagasan dan pemikiran baru mengenai rekonstruksi regulasi manajemen keselamatan kapal niaga berbasis nilai keadilan.

#### **2. Manfaat Praktis**

Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat untuk mengembangkan pemikiran politik hukum tentang “rekonstruksi regulasi manajemen

keselamatan kapal niaga berbasis nilai keadilan” yang dapat menjadi sumbangsih pemikiran dalam menentukan kebijakan dan perundang-undangan bagi pemerintah dalam rangka mewujudkan tujuan negara serta berkeadilan.

## E. Kerangka Konseptual

### 1. Rekonstruksi

Pengertian rekonstruksi adalah pengembalian seperti semula.<sup>18</sup> Rekonstruksi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berasal dari kata “konstruksi” berarti pembangunan yang kemudian ditambah imbuhan “re” pada kata konstruksi menjadi “rekonstruksi”, yang berarti pengembalian seperti semula.<sup>19</sup>

Dalam Black Law Dictionary disebutkan *reconstruction is the act or process of rebuilding, recreating, or reorganizing something*. Rekonstruksi di sini dimaknai sebagai proses membangun kembali atau menciptakan kembali atau melakukan pengorganisasian kembali atas sesuatu.<sup>20</sup>

Berikut adalah beberapa pengertian dari rekonstruksi menurut para ahli, yakni: <sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Dalam <https://kbbi.web.id/rekonstruksi>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2018, jam : 12.43 WIB.

<sup>19</sup> Dalam <http://digilib.iain-palangkaraya.ac.id/16/3/Bab%202%20Kajian%20Pustaka.pdf>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2018, jam : 12.53 WIB.

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> Dalam <https://leviyamani.wordpress.com/2013/04/14/pengertian-rekonstruksi/>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2018, jam : 12.57 WIB.

a. B.N. Marbun

Rekonstruksi adalah pengembalian sesuatu ketempatnya yang semula, penyusunan atau penggambaran kembali dari bahan-bahan yang ada dan disusun kembali sebagaimana adanya atau kejadian semula.

b. James P. Chaplin

*Reconstruction* merupakan penafsiran data psikoanalitis sedemikian rupa, untuk menjelaskan perkembangan pribadi yang telah terjadi, beserta makna materinya yang sekarang ada bagi individu yang bersangkutan.

c. Ali Mudhofir

Rekonstruksionisme adalah salah satu aliran dalam filsafat pendidikan yang bercirikan radikal. Bagi aliran ini persoalan-persoalan pendidikan dan kebudayaan dilihat jauh ke depan dan bila perlu diusahakan terbentuknya tata peradaban yang baru.

Rekonstruksi berasal dari kata konstruksi, konstruksi sendiri adalah susunan dan hubungan kata dalam kalimat atau kelompok kata. Makna suatu kata ditentukan oleh konstruksi dalam kalimat atau kelompok kata.<sup>22</sup> Rekonstruksi juga dimaknai sebagai proses membangun kembali atau menciptakan kembali atau melakukan pengorganisasian kembali atas sesuatu.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Alwi Hasan, 2007, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat*, Balai Pustaka, Jakarta, hlm. 453.

<sup>23</sup> Bryan A. Gamer, 1999, *Black Law Dictionary*, West Group, ST. Paul Minn, hlm. 1278.

2. Regulasi adalah seperangkat peraturan untuk mengendalikan suatu tatanan yang dibuat supaya bebas dari pelanggaran dan dipatuhi semua anggotanya. Bentuk regulasi yang paling umum adalah regulasi pemerintah dan swa-regulasi.<sup>24</sup>
3. Manajemen Keselamatan Kapal adalah manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan di perusahaan dan di kapal.
4. Pelayaran

Hukum laut dalam arti luas mencakup segala aspek penggunaan atau pemanfaatan laut dan sumber-sumber yang terdapat di lautan. Dalam literatur hukum di negara-negara kontinental seperti negeri Belanda, hukum laut umumnya diartikan pula sebagai hukum pelayaran yang terutama berfokus pada pengaturan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut dan hal-hal yang berhubungan dengan itu. Di negara-negara yang menganut sistem anglo-saksis dikenal istilah hukum maritim sebagai ketentuan-ketentuan hukum yang berfokus pada pengangkutan melalui laut yang berhubungan dengan perdagangan internasional. Dapatlah dikatakan bahwa hukum pelayaran atau hukum maritim pada hakekatnya merupakan bagian yang khusus dari hukum laut dalam arti yang luas.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> <https://hot.liputan6.com/read/4657735/regulasi-adalah-peraturan-untuk-mengendalikan-suatu-tatanan-simak-fungsinya>

<sup>25</sup> Hussyen Umar, 2001, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, hlm. 9.

## 5. Nilai Keadilan

Nilai Keadilan adalah nilai nilai yang berkaitan dengan hak, kewajiban yang harus adil dan terukur sama rata antar seseorang. Keadilan hanya bisa dipahami jika diposisikan sebagai keadaan yang hendak diwujudkan oleh hukum. Upaya untuk mewujudkan keadilan dalam hukum tersebut merupakan proses yang dinamis yang memakan banyak waktu. Upaya ini seringkali juga didominasi oleh kekuatan-kekuatan yang bertarung dalam kerangka umum tatanan politik untuk mengaktualisasikannya.<sup>26</sup>

Keadilan dalam cita hukum yang merupakan pergulatan kemanusiaan berevolusi mengikuti ritme zaman dan ruang, dari dahulu sampai sekarang tanpa henti dan akan terus berlanjut sampai sekarang tanpa henti dan akan terus berlanjut makhluk ciptaan Tuhan yang terdiri atas roh dan jasad memiliki daya rasa dan daya pikir yang dua-duanya merupakan daya rohani, dimana rasa dapat berfungsi untuk mengendalikan keputusan-keputusan akal agar berjalan di atas nilai-nilai moral seperti kebaikan dan keburukan, karena yang dapat menentukan baik dan buruk adalah rasa.<sup>27</sup>

Keseimbangan keadilan antara individu dengan masyarakat tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Menilai suatu keadilan dalam suatu masyarakat tidak pernah mungkin apabila tanpa ikatan antara individu satu

---

<sup>26</sup> Carl Joachim Friedrich, 2004, *Filsafat Hukum : Perspektif Historis*, Nuansa dan Busamedis, Bandung, hlm. 239.

<sup>27</sup> Ahmad Mahmud Subhi, 2001, *Filsafat Etika*, Serambi Ilmu Semesta, Jakarta, hlm.. 262.

dengan individu yang lainnya. Antara keduanya terdapat relasi timbal balik.

Keadilan merupakan konsep abstrak dalam membentuk cara pandang. Pada akhirnya Pemerintah dalam membuat kebijakan dituntut untuk menemukan konsep keadilan untuk kepentingan bersama, dan pengadilan dalam memutuskan dituntut untuk menemukan keadilan dalam penerapan hukum.

## **F. Kerangka Teori**

### **1. *Grand Theory* (Teori Keadilan)**

#### **a. Teori Keadilan Pancasila**

Negara Pancasila adalah negara kebangsaan yang berkeadilan sosial, yang berarti bahwa negara sebagai penjelmaan manusia sebagai Makhluk Tuhan yang Maha Esa, sifat kodrat individu dan makhluk sosial bertujuan untuk mewujudkan suatu keadilan dalam hidup bersama (keadilan sosial). Keadilan sosial tersebut didasari dan dijiwai oleh hakikat keadilan manusia sebagai makhluk yang beradab (Sila Kedua). Manusia pada hakikatnya adalah adil dan beradab, yang berarti harus adil terhadap diri sendiri, adil terhadap Tuhannya, adil terhadap orang lain dan masyarakat serta adil terhadap lingkungan alamnya.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> <http://kartikarahmah2406.wordpress.com/2012/12/02/teori-keadilan-sosial>, diunduh pada tanggal 15 Maret 2017, jam : 19.00 WIB.

Berkaitan dengan keadilan sosial dimaksud, pandangan keadilan dalam hukum secara harfiahnya mempunyai makna yang sempit, yakni apa yang sesuai dengan hukum dianggap adil sedang yang melanggar hukum dianggap tidak adil. Jika terjadi pelanggaran hukum, maka harus dilakukan pengadilan untuk memulihkan keadilan. Dalam hal terjadinya pelanggaran pidana atau yang dalam bahasa sehari-hari disebut “*kejahatan*” maka harus dilakukan pengadilan yang akan melakukan pemulihan keadilan dengan menjatuhkan hukuman kepada orang yang melakukan pelanggaran pidana atau kejahatan tersebut.

Pandangan keadilan dalam hukum nasional bersumber pada dasar negara. Pancasila sebagai dasar negara atau falsafah negara (*fiilosofische grondslag*) sampai sekarang tetap dipertahankan dan masih tetap dianggap penting bagi negara Indonesia. Secara aksiologis, bangsa Indonesia merupakan pendukung nilai-nilai Pancasila (*subcri-ber of values Pancasila*). Bangsa Indonesia yang berketuhanan, yang berkemanusiaan, yang berpersatuan, yang berkerakyatan, dan yang berkeadilan sosial.

Sebagai pendukung nilai, bangsa Indonesialah yang menghargai, mengakui, serta menerima Pancasila sebagai suatu bernilai. Pengakuan, penghargaan, dan penerimaan Pancasila sebagai sesuatu yang bernilai itu akan tampak merefleksikan dalam sikap, tingkah laku, dan perbuatan bangsa Indonesia. Kalau pengakuan, penerimaan, atau penghargaan itu direfleksikan dalam sikap, tingkah laku, serta

perbuatan manusia dan bangsa Indonesia dalam hal ini sekaligus adalah pengembannya dalam sikap, tingkah laku, dan perbuatan manusia Indonesia. Oleh karenanya Pancasila sebagai suatu sumber hukum tertinggi secara irasional dan sebagai rasionalitasnya adalah sebagai sumber hukum nasional bangsa Indonesia.

Pandangan keadilan dalam hukum nasional bangsa Indonesia tertuju pada dasar negara, yaitu Pancasila, yang mana sila kelimanya berbunyi : “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia”, yang menjadi persoalan sekarang adalah apakah yang dinamakan adil menurut konsepsi hukum nasional yang bersumber pada Pancasila.

Untuk lebih lanjut menguraikan tentang keadilan dalam perspektif hukum nasional, terdapat diskursus penting tentang adil dan ke-adilan sosial. Adil dan keadilan adalah pengakuan dan perlakuan seimbang antara hak dan kewajiban.

Konsepsi demikian apabila dihubungkan dengan Sila Kedua dari Pancasila sebagai sumber hukum nasional bangsa Indonesia, pada hakikatnya menginstruksikan agar senantiasa melakukan perhubungan yang serasi antar manusia secara individu dengan kelompok individu yang lainnya sehingga tercipta hubungan yang adil dan beradab.

Lebih lanjut apabila dihubungkan dengan “keadilan sosial”, maka keadilan itu harus dikaitkan dengan hubungan-hubungan kemasyarakatan. Keadilan sosial dapat diartikan sebagai :

- 1) Mengembalikan hak-hak yang hilang kepada yang berhak;

- 2) Menumpas keaniayaan, ketakutan dan perkosaan dan pengusaha-pengusaha;
- 3) Merealisasikan persamaan terhadap hukum antara setiap individu, pengusaha-pengusaha dan orang-orang mewah yang didapatnya dengan tidak wajar”.

Keadilan sosial menyangkut kepentingan masyarakat dengan sendirinya individu yang berkeadilan sosial itu harus menyisihkan kebebasan individunya untuk kepentingan Individu yang lainnya.

Hukum nasional hanya mengatur keadilan bagi semua pihak, oleh karenanya keadilan didalam perspektif hukum nasional adalah keadilan yang mensekasikan atau mensekasikan keadilan-keadilan yang bersifat umum diantara sebagian dari keadilan-keadilan individu. Dalam keadilan ini lebih menitikberatkan pada keseimbangan antara hak-hak individu masyarakat dengan kewajiban-kewajiban umum yang ada didalam kelompok masyarakat hukum.<sup>29</sup>

b. Teori Keadilan menurut Perspektif Islam

Pada dataran empiris, sebuah teori keadilan yang diidealkan rumusannya sering kali gagal pada tingkat aplikasi, sehingga apa "yang seharusnya" menjadi lumpuh dan tak berdaya di depan apa "yang senyatanya". Begitu juga implikasi yang ditimbulkan, sehingga keadilan tinggal sebuah retorika. Padahal tujuan akhir hukum adalah keadilan. Oleh karena itu, segala usaha yang terkait dengan hukum

---

<sup>29</sup> <http://ugun-guntari.blogspot.com/2011/02/teori-keadilan-perspektif-hukum>, diunduh pada tanggal 16 Maret 2017, jam : 07.30 WIB.

mutlak harus diarahkan untuk menemukan sebuah sistem hukum yang paling cocok dan sesuai dengan prinsip keadilan. Dengan kata lain, adil merupakan unsur konstitutif segala pengertian tentang hukum.

Prinsip-prinsip pembentukan hukum (prinsip-prinsip keadilan) bersifat etis, maka hukum sebagai keseluruhan mewajibkan secara batiniah. Karena itu tujuan akhir hukum yang berupa keadilan harus dicapai melalui sebuah institusi legal dan independen dalam sebuah negara. Hal tersebut menunjukkan pentingnya mewujudkan keadilan bagi setiap warga negara (manusia) sebagai orientasi hukum. Salah satu sumbangan terbesar Islam kepada umat manusia adalah prinsip keadilan sosial dan pelaksanaannya dalam setiap aspek kehidupan manusia. Islam memberikan suatu aturan yang dapat dilaksanakan oleh semua orang yang beriman. Setiap anggota masyarakat didorong untuk memperbaiki kehidupan material masyarakat tanpa membedakan bentuk, keturunan dan jenis orangnya. Setiap orang dipandang sama untuk diberi kesempatan dalam mengembangkan seluruh potensi hidupnya.<sup>30</sup>

Tidak dapat dipungkiri, al-Qur'an meningkatkan sisi keadilan dalam kehidupan manusia, baik secara kolektif maupun individual. Karenanya, dengan mudah kita lalu dihindari semacam rasa cepat puas diri sebagai pribadi-pribadi muslim dengan temuan yang mudah diperoleh secara gamblang itu. Sebagai hasil lanjutan dari

---

<sup>30</sup> Afzalur Rahman, 1995, *Doktrin Ekonomi Islam, jilid 1, Terj. Soeroyo, Nastangin*, Dana Bhakti Wakaf, Yogyakarta, hal. 74.

rasa puas diri itu, lalu muncul idealisme atas al-Qur'an sebagai sumber pemikiran paling baik tentang keadilan. Kebetulan persepsi semacam itu sejalan dengan doktrin keimanan Islam sendiri tentang Allah sebagai Tuhan Yang Maha Adil. Bukankah kalau Allah sebagai sumber keadilan itu sendiri, lalu sudah sepantasnya al-Qur'an yang menjadi firmanNya (Kalam Allah) juga menjadi sumber pemikiran tentang keadilan?

Al-Qur'an menggunakan pengertian yang berbeda-beda bagi kata atau istilah yang bersangkutan-paut dengan keadilan. Bahkan kata yang digunakan untuk menampilkan sisi atau wawasan keadilan juga tidak selalu berasal dari akar kata 'adl. Kata-kata sinonim seperti *qisth*, *hukm* dan sebagainya digunakan oleh alQur'an dalam pengertian keadilan. Sedangkan kata 'adl dalam berbagai bentuk konjugatifnya bisa saja kehilangan kaitannya yang langsung dengan sisi keadilan itu (*ta'dilu*, dalam arti mempersekutukan Tuhan dan '*adl* dalam arti tebusan).

Istilah lain dari *al-., adl* adalah *al-qist*, *al-misl* (sama bagian atau semisal). Secara terminologis, adil berarti mempersamakan sesuatu dengan yang lain, baik dari segi nilai maupun dari segi ukuran, sehingga sesuatu itu menjadi tidak berat sebelah dan tidak berbeda

satu sama lain. Adil juga berarti berpihak atau berpegang kepada kebenaran.<sup>31</sup>

Dalam Islam perintah berlaku adil ditujukan kepada setiap orang tanpa pandang bulu. Perkataan yang benar harus disampaikan apa adanya walaupun perkataan itu akan merugikan kerabat sendiri. Keharusan berlaku adil pun harus ditegakkan dalam keluarga dan masyarakat muslim itu sendiri, bahkan kepada orang kafir pun umat Islam diperintahkan berlaku adil. Untuk keadilan sosial harus ditegakkan tanpa membedakan karena kaya miskin, pejabat atau rakyat jelata, wanita atau pria, mereka harus diperlakukan sama dan mendapat kesempatan yang sama.<sup>32</sup> Senada dengan itu, Sayyid Qutb menegaskan bahwa Islam tidak mengakui adanya perbedaan-perbedaan yang digantungkan kepada tingkatan dan kedudukan.<sup>33</sup>

Fase terpenting dari wawasan keadilan yang dibawakan Islam adalah sifatnya sebagai perintah agama, bukan sekedar sebagai acuan etis atau dorongan moral belaka. Pelaksanaannya merupakan pemenuhan kewajiban agama, dan dengan demikian akan diperhitungkan dalam amal perbuatan seorang Muslim di hari perhitungan (*yaum al-hisab*) kelak. Dengan demikian, wawasan keadilan dalam islam dapat diterima sebagai sesuatu yang ideologis,

---

<sup>31</sup> Abdul Aziz Dahlan, et. all, (editor), 1997, *Ensiklopedi Hukum Islam, jilid 2*, Ichtiar Baru Van Hoeve, Jakarta, hal. 25.

<sup>32</sup> Juhaya S. Praja, 1995, *Filsafat Hukum Islam*, Pusat Penerbitan Universitas LPPM UNISBA, Bandung, hal. 73.

<sup>33</sup> Sayyid Qutb, 1984, "*Keadilan Sosial dalam Islam*", dalam John J. Donohue dan John L. Esposito, *Islam dan Pembaharuan, Terj. Machnun Husein*, Rajawali, Jakarta, hal. 224.

sudah tentu dengan segenap bahaya-bahaya yang ditimbulkannya, karena ternyata dalam sejarah, keadilan ideologis cenderung membuahkan tirani yang mengingkari keadilan itu.

Sebab kenyataan penting juga harus dikemukakan dalam hal ini, bahwa sifat dasar wawasan keadilan yang dikembangkan Islam ternyata bercorak mekanistik, kurang bercorak reflektif. Ini mungkin karena "warna" dari bentuk konkrit wawasan keadilan itu adalah "warna" hukum agama, sesuatu yang katakanlah legal-formalistik yang dalam pelaksanaannya terkait dengan struktur-struktur kekuasaan dalam masyarakat, struktur-struktur mana terdapat dalam bidang politik, ekonomi, sosial, budaya, dan ideologi. Maka membangun keadilan berarti menciptakan struktur-struktur yang memungkinkan pelaksanaan keadilan. Masalah keadilan ialah bagaimanakah mengubah struktur-struktur kekuasaan yang seakan-akan sudah memastikan ketidakadilan, artinya yang memastikan bahwa pada saat yang sama di mana masih ada golongan-golongan miskin dalam masyarakat, terdapat juga kelompok-kelompok yang dapat hidup dengan seenaknya karena mereka menguasai sebagian besar dari hasil kerja dan hak-hak golongan yang miskin itu.

Penegakan keadilan menjadi tugas hukum atau merupakan kegunaan hukum. Keadilan yang menjadi tugas hukum merupakan hasil penyerasian atau keserasian antara kepastian hukum dengan kesebandingan hukum. Secara ideal kepastian hukum merupakan

pencerminan azas tidak merugikan orang lain, sedangkan kesebandingan hukum merupakan pencerminan azas bertindak sebanding. Oleh karena keserasian antara kepastian hukum dengan kesebandingan hukum merupakan inti penegakan hukum, maka penegakan hukum sesungguhnya dipengaruhi oleh struktur dan individu-individunya.

Quran surah Ar-Rahman (55:7)

وَالسَّمَاءَ رَفَعَهَا وَوَضَعَ الْمِيزَانَ

Artinya : dan Allah telah meninggikan langit dan Dia meletakkan neraca (keadilan).

Para ahli tafsir menyebutkan bahwa yang dimaksud oleh ayat tersebut adalah keadaan alam yang diciptakan dengan seimbang. Prinsip keadilan merupakan prinsip dalam memelihara keseimbangan masyarakat yang mendapat perhatian publik. Penerapannya dapat menjamin kedamaian kepada mereka. Sebaliknya penindasan, kezhaliman dan diskriminasi tidak akan membawa kedamaian dan kebahagiaan

Islam memerintahkan kepada setiap manusia untuk berbuat adil atau menegakkan keadilan pada setiap tindakan dan perbuatan yang dilakukan (Q.S.An-Nisa (4):58:

﴿ إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ  
 النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا  
 بَصِيرًا ﴿

Artinya : “Sesungguhnya Allah menyuruhmu menyampaikan amanat kepada yang berhak menerimanya, dan (menyuruh kamu) apabila menetapkan hukum diantara manusia supaya kamu menetapkan dengan adil. Sesungguhnya Allah meberikan pengajaran yang sebaikbaiknya kepadamu. Sesungguhnya Allah Maha Mendengar dan Maha Melihat”

Perintah untuk berlaku adil atau menegakkan keadilan dalam menerapkan hukum tidak memandang perbedaan agama ditegaskan dalam Al-Quran surat As-Syuura (42) ayat 15 yakni:

فَلِذَلِكَ فَادْعُ ۖ وَاسْتَقِمْ كَمَا أُمِرْتَ وَلَا تَتَّبِعْ أَهْوَاءَهُمْ وَقُلْ  
 ءَأَمِنْتُ بِمَا آتَاكَ اللَّهُ مِنْ كِتَابٍ وَأُمِرْتُ لِأَعْدِلَ بَيْنَكُمْ اللَّهُ رَبُّنَا  
 وَرَبُّكُمْ لَنَا أَعْمَلْنَا وَلَكُمْ أَعْمَلْنَا لَا حُجَّةَ بَيْنَنَا وَبَيْنَكُمْ اللَّهُ  
 يَجْمَعُ بَيْنَنَا وَإِلَيْهِ الْمَصِيرُ ﴿

Artinya : Maka karena itu serulah (mereka kepada agama itu) dan tetaplah sebagaimana diperintahkan kepadamu dan janganlah mengikuti hawa nafsu mereka dan katakanlah: “Aku berikan kepada semua kitab yang diturunkan Allah dan akan diperintahkan supaya berlaku adil diantara kamu. Bagi kami amal-amal kami dan bagi kamu amal-amal dari Allah mengumpulkan antara kita.

Konsep persamaan yang terkandung dalam keadilan tidak pula menutup kemungkinan adanya pengakuan tentang kelebihan dalam beberapa aspek, yang dapat melebihi seseorang karena prestasi

yang dimilikinya. Akan tetapi kelebihan tersebut tidaklah akan membawa perbedaan perlakuan hukum atas dirinya. Pengakuan adanya persamaan, bahkan dalam al-Qur'an dinyatakan sebagai "pemberian" Allah yang mempunyai implikasi terhadap tingkah laku manusia, adalah bagian dari sifat kemuliaan manusia (*al-karamah al-insaniyah*), yang juga bagian dari ketetapan Tuhan.

## **2. Middle Theory (Teori Efektivitas Hukum dan Teori *identification*)**

### **a. Teori Efektivitas Hukum**

Dalam teori organisasi dan teori manajemen, efektivitas adalah suatu keadaan yang mengandung pengertian mengenai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki, kalau seseorang melakukan suatu perbuatan dengan maksud tertentu yang memang dikehendaki. Maka orang itu dikatakan efektif kalau menimbulkan atau mempunyai maksud sebagaimana yang dikehendaki.<sup>34</sup>

Dari definisi di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa suatu hal dapat dikatakan efektif apabila hal tersebut sesuai dengan dengan yang dikehendaki. Artinya, pencapaian hal yang dimaksud merupakan pencapaian tujuan dilakukannya tindakan-tindakan untuk mencapai hal tersebut. Efektivitas dapat diartikan sebagai suatu proses pencapaian suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Suatu usaha atau kegiatan dapat dikatakan efektif apabila usaha atau

---

<sup>34</sup> Hilda Murni, 2010, *Analisis Efektifitas Pelaksanaan Program Piagam Bintang Keamanan Pangan pada Industri Rumah Tangga Pangan (IRTP) Perspektif Balai Besar POM di Padang*, Tesis. Universitas Negeri Padang, hal.16

kegiatan tersebut telah mencapai tujuannya. Apabila tujuan yang dimaksud adalah tujuan suatu instansi maka proses pencapaian tujuan tersebut merupakan keberhasilan dalam melaksanakan program atau kegiatan menurut wewenang, tugas dan fungsi instansi tersebut. Adapun apabila kita melihat efektivitas dalam bidang hukum, Achmad Ali<sup>35</sup> berpendapat bahwa ketika kita ingin mengetahui sejauh mana efektivitas dari hukum, maka kita pertama-tama harus dapat mengukur “sejauh mana aturan hukum itu ditaati atau tidak ditaati”. Lebih lanjut Achmad Ali pun mengemukakan bahwa pada umumnya faktor yang banyak mempengaruhi efektivitas suatu perundangundangan adalah profesional dan optimal pelaksanaan peran, wewenang dan fungsi dari para penegak hukum, baik di dalam menjelaskan tugas yang dibebankan terhadap diri mereka maupun dalam menegakkan perundang-undangan tersebut.

Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto<sup>36</sup> adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu :

- a. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
- b. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.

---

<sup>35</sup> Achmad Ali, 2010, *Mengungkap Teori Hukum dan Teori Peradilan*, Penerbit Kencana, Jakarta, hal. 375.

<sup>36</sup> Soerjono Soekanto, 2008, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 8.

- d. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Kelima faktor di atas saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolak ukur daripada efektivitas penegakan hukum. Pada elemen pertama, yang menentukan dapat berfungsinya hukum tertulis tersebut dengan baik atau tidak adalah tergantung dari aturan hukum itu sendiri. Pada elemen kedua yang menentukan efektif atau tidaknya kinerja hukum tertulis adalah aparat penegak hukum. Dalam hubungan ini dikehendaki adanya aparatur yang handal sehingga aparat tersebut dapat melakukan tugasnya dengan baik. Kehandalan dalam kaitannya disini adalah meliputi keterampilan profesional dan mempunyai mental yang baik.

Pada elemen ketiga, tersedianya fasilitas yang berwujud sarana dan prasarana bagi aparat pelaksana di dalam melakukan tugasnya. Sarana dan prasarana yang dimaksud adalah prasarana atau fasilitas yang digunakan sebagai alat untuk mencapai efektivitas hukum. Kemudian ada beberapa elemen pengukur efektivitas yang tergantung dari kondisi masyarakat, yaitu faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi aturan walaupun peraturan yang baik, faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi peraturan walaupun

peraturan sangat baik dan aparat sudah sangat berwibawa, dan faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi peraturan baik, petugas atau aparat berwibawa serta fasilitas mencukupi. Menurut Soerjono Soekanto efektif adalah taraf sejauh mana suatu kelompok dapat mencapai tujuannya. Hukum dapat dikatakan efektif jika terdapat dampak hukum yang positif, pada saat itu hukum mencapai sasarannya dalam membimbing ataupun merubah perilaku manusia sehingga menjadi perilaku hukum.

Sehubungan dengan persoalan efektivitas hukum, pengidentikkan hukum tidak hanya dengan unsur paksaan eksternal namun juga dengan proses pengadilan. Ancaman paksaan pun merupakan unsur yang mutlak ada agar suatu kaidah dapat dikategorikan sebagai hukum, maka tentu saja unsur paksaan inipun erat kaitannya dengan efektif atau tidaknya suatu ketentuan atau aturan hukum. Jika suatu aturan hukum tidak efektif, salah satu pertanyaan yang dapat muncul adalah apa yang terjadi dengan ancaman paksaannya? Mungkin tidak efektifnya hukum karena ancaman paksaannya kurang berat; mungkin juga karena ancaman paksaan itu tidak terkomunikasi secara memadai pada warga masyarakat.<sup>37</sup>

Membicarakan tentang efektivitas hukum berarti membicarakan daya kerja hukum itu dalam mengatur dan atau memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum. Hukum dapat efektif

---

<sup>37</sup> Achmad Ali, 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Yarsif Watampone, Jakarta, hal.186.

jikalau faktor-faktor yang mempengaruhi hukum tersebut dapat berfungsi dengan sebaik-baiknya. Ukuran efektif atau tidaknya suatu peraturan perundang-undangan yang berlaku dapat dilihat dari perilaku masyarakat.

Suatu hukum atau peraturan perundang-undangan akan efektif apabila warga masyarakat berperilaku sesuai dengan yang diharapkan atau dikehendaki oleh atau peraturan perundang-undangan tersebut mencapai tujuan yang dikehendaki, maka efektivitas hukum atau peraturan perundang-undangan tersebut telah dicapai.

b. Teori *Identification*

*Identification theory* atau *direct corporate criminal liability*<sup>38</sup> merupakan salah satu doktrin pertanggungjawaban pidana korporasi yang berasal dari negara-negara Anglo Saxon, seperti Inggris dan Amerika.<sup>39</sup> Doktrin ini bertumpu pada asumsi bahwa semua tindakan legal maupun ilegal yang dilakukan oleh *high level manager* atau direktur diidentifikasi sebagai tindakan korporasi.<sup>40</sup> Oleh karenanya, doktrin ini digunakan untuk memberikan pembenaran atas pembebanan pertanggungjawaban pidana kepada korporasi, meskipun pada kenyataannya korporasi bukanlah sesuatu yang dapat berbuat

---

<sup>38</sup> Barda Nawawi Arief, 2003, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 233-238

<sup>39</sup> Muladi, Dwidja Priyatno, *Op.cit.*, hlm. 233

<sup>40</sup> Cristina Maglie, 2005, "Models of Corporate Criminal Liability in Comparative Law", *Washington University Global Studies Law Review*, Volume 4: 547, hlm. 556

sendiri dan tidak mungkin memiliki *mens rea* karena tidak memiliki kalbu.<sup>41</sup>

Pendapat mengenai *identification theory* serupa juga dikemukakan oleh Muladi dalam bukunya. Muladi mengemukakan bahwa melalui doktrin identifikasi, sebuah perusahaan dapat melakukan sejumlah delik secara langsung melalui orang-orang yang sangat berhubungan erat dengan perusahaan dan dipandang sebagai perusahaan sendiri.<sup>42</sup> Dalam hal ini maka perbuatan atau kesalahan dari “pejabat senior” (*senior Officer*) diidentifikasi sebagai perbuatan atau kesalahan dari korporasi.<sup>43</sup>

Definisi dari “pejabat senior” (*senior Officer*) melahirkan beberapa pendapat. Secara umum, yang dimaksud “pejabat senior” adalah orang yang mengendalikan perusahaan, baik sendiri, maupun bersama-sama, yang pada umumnya adalah direktur dan manajer.<sup>44</sup> Hakim Reid dalam perkara *Tesco Supermarket Ltd. vs Natrass* tahun 1972<sup>45</sup> mencoba mendefinisikan siapa yang dimaksud “pejabat senior”.<sup>46</sup> Dari pertimbangannya tersebut, pada intinya adalah bahwa :

- 1) Untuk tujuan hukum, para pejabat senior biasanya terdiri dari “dewan direktur, direktur pelaksana, dan pejabat-pejabat tinggi lainnya yang melaksanakan fungsi manajemen dan berbicara serta

---

<sup>41</sup> Sutan Remy Sjahdeini, 2006, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Grafiti Pers, Jakarta, hlm. 100

<sup>42</sup> Muladi, Dwidja Priyatno, *Ibid.*,

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> *Tesco Supermarkets Ltd v. Natrass* [1972] A.C. 153

<sup>46</sup> Muladi, Dwidja Priyatno, *Op.cit.*, hlm. 234

berbuat untuk perusahaan.”

- 2) Pejabat senior tidak mencakup “semua pegawai perusahaan yang bekerja atau melaksanakan petunjuk pejabat tinggi perusahaan.”<sup>47</sup>

Sementara itu, Lord Morris berpendapat bahwa “pejabat senior” adalah orang yang tanggung jawabnya mewakili/melambangkan pelaksana dari “*the directing mind and the will of the company*”.<sup>48</sup> Adalagi Lord Diplock yang berpendapat bahwa “pejabat senior” adalah mereka yang berdasarkan memorandum dan ketentuan-ketentuan yayasan atau hasil keputusan para direktur atau keputusan rapat umum perusahaan, telah dipercaya untuk melaksanakan kekuasaan perusahaan.<sup>49</sup> Meski demikian, dari pendapat-pendapat tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa “pejabat senior” adalah individu dengan jabatan tinggi dan memiliki kewenangan yang besar.

Denning L.J, salah satu hakim di Inggris, dalam perkara *H.L. Bolton Engineering Co. Ltd. v T.J. Graham & Sons Ltd.*<sup>50</sup> pada tahun 1957, menjelaskan *identification theory* dengan mengibaratkan suatu perusahaan sebagai tubuh manusia.<sup>51</sup> Secara lengkap ia mengutarakan bahwa :

*“A company may in many ways be likened to a human body. It has a brain and nerve centre which controls what it does. It also has hands which hold the tool and act in accordance with directions from the centre. Some of the people in the company are mere servants and agents who are nothing more than hands to do the work and cannot be*

---

<sup>47</sup> *Ibid.*,

<sup>48</sup> *Ibid.*,

<sup>49</sup> *Ibid.*,

<sup>50</sup> *H.L. Bolton Engineering Co. Ltd. v T.J. Graham & Sons Ltd.* [1957] 1 QB 159

<sup>51</sup> Sutan Remy Sjahdeini, *Ibid*, hlm. 101-102

*said to represent the mind or will. Others are directors and managers who represent the directing mind and will of the company, and control what it does. The state of mind of these managers is the state of mind of the company and is treated by the law as such*<sup>52</sup>

Dari penjelasannya tersebut, Denning L.J berpendapat, bahwa sikap kalbu dari para manajer atau direktur ini merupakan “*directing mind*” atau sikap kalbu dari perusahaan itu sendiri dan hukum memperlakukan seperti itu.<sup>53</sup>

Pendapat yang dikemukakan oleh Denning L.J ini merujuk pada perkara sebelumnya pada tahun 1915, yakni *Lennard’s Carrying Co. Ltd. v Asiatic Petroleum Co. Ltd. [1915] AC 705*.<sup>54</sup> Dalam kasus ini Hakim berpendirian bahwa apabila hukum mensyaratkan harus terdapat kalbu yang bersalah (*a guilty mind*) sebagai persyaratan bagi adanya suatu tindak pidana, maka kalbu yang bersalah dari para direktur atau para manajer perusahaan dianggap merupakan kalbu yang bersalah dari perusahaan itu.<sup>55</sup>

Doktrin Identifikasi ini juga sering disebut sebagai *alter ego theory*.<sup>56</sup> Doktrin ini terkenal ketika digunakan oleh Hakim Reid dalam kasus *Tesco Supermarket Ltd. v. Natrass*.<sup>57</sup> Dalam pertimbangannya, Hakim Reid menyebutkan bahwa “(*a corporation*) must act through living persons...then the person who acts...is acting as the mind of the

---

<sup>52</sup> *H.L. Bolton Engineering Co. Ltd. v T.J. Graham & Sons Ltd. [1957] 1 QB 159*

<sup>53</sup> *Ibid.*

<sup>54</sup> *Lennard’s Carrying Co. Ltd. v Asiatic Petroleum Co. Ltd. [1915] AC 705*

<sup>55</sup> Sutan Remy Sjahdeini, *Op.cit.*, hlm. 102

<sup>56</sup> Cristina de Maglie, *Ibid.*,

<sup>57</sup> *Tesco Supermarkets Ltd v. Natrass [1972] A.C. 153*

*company*".<sup>58</sup> Dengan demikian, berdasarkan kedudukan orang tertentu, seperti *high level manager*, dapat dianggap sebagai "*directing mind*" dan "*will*" dari korporasi tersebut.<sup>59</sup> Hal ini menjadikan anasir "*mens rea*" yang tidak mungkin ditemukan pada korporasi secara langsung, dapat diadakan melalui "*mens rea*" yang terdapat pada individu yang merupakan "*directing mind*" dari korporasi.

Dalam menentukan individu yang dianggap sebagai "*directing mind*" sebuah korporasi, dalam perkara *R v ICR Haulage Ltd.*<sup>60</sup>, disebutkan bahwa penentuan "*directing mind*" tersebut tergantung dari fakta-fakta yang ada pada masing-masing kasus.<sup>61</sup> Disebutkan dalam perkara tersebut, pengadilan berpendapat, bahwa penentuan tersebut harus digantungkan kepada sifat tuduhan tersebut, kepada kedudukan relatif dari pegawai tersebut, kepada fakta-fakta, dan kepada keadaan-keadaan lainnyadalam perkara tersebut.<sup>62</sup>

Dalam perkara lain, yakni *R.V Andrews Weatherfoil Ltd. and Others*<sup>63</sup>, Pengadilan Banding di Inggris berpendapat bahwa seseorang yang dianggap sebagai "*directing mind*" dari suatu perusahaan, tidak didasarkan hanya pada jabatan yang dipikulnya, melainkan status

---

<sup>58</sup> *Ibid.*, hlm. 170

<sup>59</sup> Mark Pieth, Radha Ivory, *Corporate Criminal Liability (La responsabilité pénale des personnes morales)*, sec. 28, *General Reports of the XVIIIth Congress of the International Academy of Comparative Law / Rapports Généraux du XIIIème Congrès de l'Académie Internationale de Droit Comparé*, (Springer Science dan Business Media, 2012), hlm. 626, sebagaimana mengutip dari *HL Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. TJ Graham & Sons Ltd.* [1957] 1QB 159 at 172 (Denning LJ).

<sup>60</sup> *R v ICR Haulage Ltd.* [1944] KB 551

<sup>61</sup> Sutan Remy Sjahdeini, *Ibid.*, hlm. 102

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> *R.V. Andrews Weatherfoil Ltd. and Others* [1972] 1 All ER 65

dan otoritas yang dimilikinya, sehingga hukum menganggap perbuatannya sebagai perbuatan perusahaan.<sup>64</sup> Hal ini merujuk pada kewenangan dan kemampuan yang dimilikinya untuk mempengaruhi kebijakan perusahaan dan melakukan perbuatan atas nama perusahaan yang dianggap sebagai “*directing mind*”, bukan hanya sekedar jabatannya.<sup>65</sup> Meski demikian, pendapat tersebut pada akhirnya akan melihat kedudukan atau kewenangan dari individu tersebut, yang mana pasti hanya dimiliki oleh *high level manager* atau direktur.

Sutan Remy S. memiliki pandangannya sendiri dalam menentukan “*directing mind*”. Menurutnya, cara menentukan individu sebagai “*directing mind*” adalah dengan melihatnya secara formal yuridis, dimana salah satunya melalui anggaran dasar korporasi tersebut atau surat-surat keputusan yang dikeluarkan secara resmi oleh perusahaan.<sup>66</sup> Selain itu juga perlu melihatnya secara kenyataan dalam operasional kegiatan korporasi tersebut kasus demi kasus.<sup>67</sup> Hal ini dikarenakan, pada beberapa kasus, ternyata individu yang secara legal memiliki jabatan dengan kewenangan sebagai “*directing mind*”, masih juga dapat dipengaruhi oleh individu-individu lain dengan jabatan yang secara yuridis tidak memiliki kewenangan, seperti pemegang saham mayoritas dengan kedekatan tertentu. Karenanya, menurut Sutan Remy S. “*directing mind*” tidak terbatas pada jabatan-jabatan tertentu yang

---

<sup>64</sup> Sutan Remy Sjahdeini, *Op.cit.*, hlm. 103

<sup>65</sup> *Ibid.*

<sup>66</sup> Sutan Remy S. *Op.cit.*, hlm. 104

<sup>67</sup> Sutan Remy S., *Loc.cit.*,

memiliki kewenangan secara formal yuridis, melainkan juga jabatan lain yang secara formal yuridis tidak memiliki kewenangan, akan tetapi secara faktual berpengaruh.<sup>68</sup>

Atas pendapat Sutan Remy yang memperluas “*directing mind*” dari korporasi tersebut, penulis secara pribadi kurang sepakat. Hal ini merujuk pada beberapa putusan perkara sebelumnya, yang mengakomodir *identification theory*. Putusan-putusan tersebut tetap membatasi individu yang dianggap sebagai “*direction mind*” berdasarkan kewenangan atau kedudukan yang dimilikinya. Contoh lainnya adalah pada kasus *Canadian Dredge and Dock v The Queen*<sup>69</sup> yang terjadi di Kanada. Dalam putusannyatersebut *The Supreme Court of Canada* berpendapat :<sup>70</sup>

*“In order to trigger its operation and through it corporate criminal liability for the actions of the employee (who must generally be liable himself), the actor-employee who physically committed the offence must be the “ego”, the “center” of the corporate personality, the “vital organ” of the body corporate, the “alter ego” of the corporation or its “directing mind”.*<sup>71</sup>

Menurut *The Supreme Court of Canada*, dalam membedakan faktor antara pegawai yang merupakan “*directing mind*” dan pegawai biasa, terletak pada derajat kewenangan untuk membuat keputusan yang dilaksanakan seseorang.<sup>72</sup> “*Directing mind*” dari suatu koporasi

---

<sup>68</sup> *Ibid.*, hlm. 105

<sup>69</sup> *Canadian Dredge and Dock v The Queen*, [1985] 1 SCR 662, (Supremen Court of Canada).

<sup>70</sup> *Ibid.*,

<sup>71</sup> *Ibid.*,

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 682

dalam hal ini adalah *the ego, the center, and/or the vital organ of corporation*.<sup>73</sup>

Dari putusannya tersebut, *The Supreme Court of Canada* menetapkan bahwa, secara normatif terdapat tiga kondisi yang menjadi syarat diberlakukannya *identification theory*, yakni ketika suatu perbuatan dilakukan oleh *directing mind* (a) yang memang merupakan bagian dari pekerjaan atau kewenangannya, (b) bukan merupakan perbuatan curang terhadap perusahaan, dan (c) dilakukan dengan tujuan untuk memberikan keuntungan bagi perusahaan.<sup>74</sup> Dengan demikian, tidak mungkin seseorang yang tidak memiliki kewenangan, meskipun secara faktual ia dapat mempengaruhi pengambil kebijakan, dapat dianggap sebagai “*directing mind*”. Karenanya, “*directing mind*” dari suatu korporasi tetap dibatasi berdasarkan kewenangan dan kedudukannya secara yuridis formil yang dianggap mewakili korporasi.

Christopher M Little dan Natasha Savoline menanggapi putusan yang dikeluarkan oleh *The Supreme Court of Canada* tersebut, berpendapat bahwa dari putusan mengenai *identification theory* tersebut muncul enam asas, yakni :<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> *Canadian Dredge and Dock v The Queen*, [1985] 1 SCR 662, (Supreme Court of Canada).

<sup>74</sup> *Ibid.*, pp. 713-4

<sup>75</sup> Christopher M Little, Natasha Savoline, *Corporation Criminal Liability in Canada: The Criminalization of Occupational Health and Safety Offences*. (Fillion Wakely Thorup Angeletti LLP. Management Labour Lawyers, 2002)., sebagaimana mengutip dari Sutan Remy S. *Op.cit.*, hlm. 106-107.

- 1) *Directing mind* dari suatu korporasi tidak terbatas pada satu orang saja, melainkan juga sejumlah pejabat (*Officer*) dan direktur.
- 2) Geografi tidak menjadi faktor, atau dengan kata lain perbedaan wilayah operasional dari suatu korporasi tidak mempengaruhi penentuan siapa orang-orang yang merupakan *directing mind* dari perusahaan yang bersangkutan. Sehingga perbedaan wilayah tidak bisa menjadi alasan seseorang mengelak sebagai *directing mind*.
- 3) Suatu korporasi tidak dapat mengelak untuk bertanggungjawab dengan mengemukakan bahwa orang atau orang-orang tertentu telah melakukan tindak pidana meskipun telah ada perintah yang tegas kepada mereka agar hanya melakukan perbuatan yang tidak melanggar hukum.
- 4) Agar seseorang dapat dinyatakan bersalah karena telah melakukan tindak pidana, maka ia harus memiliki kalbu yang salah atau nilai yang jahat, yaitu yang dikenal dalam hukum pidana sebagai *mens rea*. Apabila pejabat atau direktur korporasi yang merupakan *directing mind* tersebut tidak menyadari tindak pidana yang dilakukannya, maka ia tidak dapat dipertanggungjawabkan.
- 5) Untuk dapat menerapkan *identification theory* tersebut, maka harus dapat ditunjukkan bahwa perbuatan yang dilakukan individu sebagai *directing mind* merupakan bagian dari kegiatan yang ditugaskan kepadanya. Perbuatan tersebut juga bukan merupakan perbuatan curang yang ditujukan kepada korporasi. Serta tindak pidana yang

dilakukan harus bertujuan untuk memberi manfaat korporasi.

- 6) Pertanggungjawaban pidana korporasi mensyaratkan adanya analisis kontekstual. Atau dengan kata lain, analisis harus dilakukan berdasarkan kasus per kasus.<sup>76</sup>

Jika melihat penggunaan dari doktrin identifikasi ini, maka doktrin ini lebih ditujukan kepada pengurus dari korporasi dengan jabatan tinggi seperti direktur atau *high level manager*, karena kewenangan dalam bertindak untuk dan atas nama korporasi pada dasarnya hanya terdapat pada tingkatan jabatan tersebut. Hal ini akan berimbas pada korporasi hanya dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana atas perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh direktur atau top manajer, tanpa mengakomodir perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh agen korporasi, baik yang berada di dalam korporasi, maupun yang berada di luar korporasi. Karenanya, doktrin ini kadang dianggap sebagai *legal barrier to potential corporate criminal liability*.<sup>77</sup>

Secara lebih lanjut, doktrin identifikasi akan sulit untuk diterapkan terhadap bentuk-bentuk korporasi saat ini.<sup>78</sup> Hal ini dikarenakan karakteristik dari organisasi korporasi era *postmodern* yang mengadakan pemisahan jabatan dan tanggungjawab, mencegah adanya pelaku tunggal dengan kekuasaan yang luas.<sup>79</sup> Adanya pemisahan jabatan ini menjadikan organisasi korporasi semakin kompleks,

---

<sup>76</sup> Christopher M Little, Natasha Savoline, *Loc.cit.*,

<sup>77</sup> Sarah Field, Lucy Jones, 2011, "Death In The Workplace : Who Pays The Price?", *Company Lawyer*, Issue 6, hlm. 3

<sup>78</sup> *Ibid.*, hlm. 557

<sup>79</sup> *Ibid.*,

sehingga akan sulit untuk menentukan perbuatan mana yang dilakukan oleh seorang top manajer yang dapat diidentifikasi sebagai perbuatan korporasi, karena banyaknya pengurus lain yang terlibat dalam pengambilan suatu keputusan.<sup>80</sup> Karenanya, guna menerapkan doktrin ini, perlu dicari terlebih dahulu seseorang yang didalam korporasi memiliki kedudukan yang cukup tinggi dan kekuasaan yang besar sehingga dapat dianggap sebagai “*directing mind*” dari korporasi tersebut, yang mana akan sulit dicari pada bentuk-bentuk korporasi saat ini.

Dengan demikian, doktrin identifikasi ini merupakan doktrin yang memungkinkan korporasi memiliki suatu pertanggungjawaban pidana dengan dasar suatu perbuatan yang dilakukan oleh individu yang diidentifikasi sebagai tindakan korporasi. Agar individu tersebut dapat diidentifikasi sebagai korporasi, maka individu tersebut harus bertindak sebagai *directing mind*. Menentukan *directing mind* dapat dilakukan dengan melihat fakta-fakta pada kasus seperti kedudukan dari individu tersebut atau wewenang yang dimilikan sehingga dapat dianggap bahwa perbuatannya memanglah perbuatan perusahaan. Wewenang yang sedemikian besarnya pada umumnya terdapat pengurus dengan jabatan-jabatan tinggi seperti *high level manager* atau direksi. Karenanya doktrin ini dalam penerapannya tidak mengakomodir perbuatan yang dilakukan oleh pegawai jabatan rendah.

---

<sup>80</sup> Muladi, Dwidja Priyatno, *Op.cit.*, hlm. 236

### 3. *Applied Theory* (Teori Penegakan Hukum)

Penegakan hukum dalam bahasa belanda disebut dengan *rechtstoepassing* atau *rechtshandhaving* dan dalam bahasa inggris *law enforcement*, meliputi pengertian yang bersifat makro dan mikro. Bersifat makro mencakup seluruh aspek kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara, sedangkan dalam pengertian mikro terbatas dalam proses pemeriksaan di pengadilan termasuk proses penyelidikan, penyidikan, penuntutan hingga pelaksanaan putusan pidana yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap.<sup>81</sup>

Penegakan hukum sebagai suatu proses yang pada hakikatnya merupakan penerapan direksi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum akan tetapi mempunyai unsur-unsur penilaian pribadi (*Wayne La-Favre*). Secara konsepsional, maka inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, melahirkan dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.<sup>82</sup>

Atas dasar uraian tersebut dapat dikatakan bahwa gangguan terhadap penegakan hukum mungkin terjadi apabila ada ketidakserasian antara "tritunggal" ilai, kaidah dan pola perilaku gangguan tersebut terjadi apabila ada ketidakserasian antara nilai-nilai yang berpasangan, yang

---

<sup>81</sup> Chaerudin, Syaiful Ahmad Dinar, Syarif Fadillah, 2008. *Strategi Pencegahan Dan Penegakan Hukum Tindak Pidana Korupsi*, Refika Editama, Bandung, hlm. 87

<sup>82</sup> Soerjono Soekanto, 2012, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, hlm. 5.

menjelma di dalam kaidah-kaidah yang bersimpang siur, dan pola perilaku tidak terarah yang mengganggu kedamaian pergaulan hidup.

Penegakan hukum merupakan suatu upaya pemerintah untuk menciptakan keadilan dalam kehidupan masyarakat. Akan tetapi penegakan hukum yang dilakukan sampai saat ini sangat bertolak belakang dengan prinsip penegakan hukum yang sebenarnya. Masyarakat yang seharusnya memperoleh perlindungan hukum akan hak-haknya malahan menjadi merasa ditindas.

Fenomena yang menganggap hukum belum mampu sepenuhnya memberi rasa aman, adil dan kepastian perlu dicermati dengan hati-hati. Dari fenomena tersebut muncul ekspektasi agar hukum dapat ditegaskan secara tegas dan konsisten, karena ketidakpastian hukum dan kemerosotan wibawa hukum akan melahirkan krisis hukum.<sup>83</sup>

Menurut Mastra Liba ada 14 faktor yang mempengaruhi kinerja penegakan hukum yaitu:<sup>84</sup>

- a. Sistem ketatanegaraan yang menempatkan “jaksa agung” sejajar menteri
- b. Sistem perundangan yang belum memadai
- c. Faktor sumber daya alam (SDM)
- d. Faktor kepentingan yang melekat pada aparat pelaksana;
  - 1) Kepentingan pribadi

---

<sup>83</sup> Chaerudin, Syaiful Ahmad Dinar, Syarif Fadillah, 2008. *Op.Cit*, hlm. 55

<sup>84</sup> Rena Yulia, 2010. *Viktimologi (Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kejahatan)*, Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm. 85

- 2) Kepentingan golongan
  - 3) Kepentingan politik kenegaraan
- e. Corspgeits dalam institusi
  - f. Tekanan yang kuat pada aparat penegak hukum
  - g. Faktor budaya
  - h. Faktor agama
  - i. Legislatif sebagai “lembaga legislasi” perlu secara maksimal mendorong dan memberi contoh tauladan yang baik dalam penegakan hukum
  - j. Kemauan politik pemerintah
  - k. Faktor kepemimpinan
  - l. Kuatnya jaringan kerja sama pelaku kejahatan (*organize crime*)
  - m. Kuatnya pengaruh kolusi “dalam jiwa pensiunan aparat penegak hukum”
  - n. Pemanfaatan kelemahan peraturan perundang-undangan.

Penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan, walaupun di dalam kenyataan di Indonesia kecenderungannya adalah demikian, sehingga pengertian law enforcement begitu populer. Selain itu ada kecenderungan lain yang mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim, namun pendapat-pendapat seperti itu mempunyai kelemahan apabila pelaksanaan undang-undang atau keputusan hakim tersebut malahan mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup. Berdasarkan

penjelasan tersebut maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pokok penegak hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mempengaruhinya, faktor tersebut mempunyai arti netral sehingga dampak positif dan negatifnya terletak pada isi faktor tersebut. Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum tersebut adalah:<sup>85</sup>

- 1) Faktor hukumnya sendiri
- 2) Faktor penegak hukum
- 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum
- 4) Faktor masyarakat yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku dan diterapkan
- 5) Faktor kebudayaan yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada kemandirian di dalam pergaulan hidup

Tujuan penegakan hukum sejalan dengan tujuan hukum itu sendiri, adalah untuk mencapai hasil-hasil tertentu yang diinginkan dan tujuan hukum merupakan upaya mewujudkan tercapainya ketertiban dan keadilan. Suatu ketertiban mustahil akan dapat diwujudkan, jika hukum diabaikan. Kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap hukum, tidak saja berpengaruh terhadap ketertiban dan keadilan, tetapi berperan membentuk kultur (budaya) hukum suatu masyarakat karena mengatur perilaku.<sup>86</sup>

---

<sup>85</sup> Soerjono Soekanto, *Op.Cit*, hlm. 7-8.

<sup>86</sup> Soerjono Soekanto. 1983, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*. Raja Grafindo. Jakarta. hlm. 7

Penegakan hukum dalam sebagai suatu proses, pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi. Secara konsepsional, inti dari penegakkan hukum terletak pada kegiatan meyerasikan hubungan nilai-nilai terjabarkan didalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Konsepsi yang mempunyai dasar filosofis tersebut memerlukan penjelasan lebih lanjut sehingga akan tampak lebih konkrit.

Manusia di dalam pergaulan hidup pada dasarnya mempunyai pandangan tertentu mengenai apa yang baik dan apa yang buruk. Pandangan-pandangan tersebut senantiasa terwujud di dalam pasangan-pasangan tertentu, misalnya ada pasangan dengan nilai ketentrangan, pasangan nilai kepentingan umum dengan nilai kepentingan pribadi dan seterusnya. Dalam penegakkan hukum pasangan nilai-nilai tersebut perlu diserasikan. Pasangan nilai yang diserasikan tersebut memerlukan penjabaran secara konkret karena nilai lazimnya berbentuk abstrak. Penjabaran secara konkret terjadi dalam bentuk kaidah hukum, yang mungkin berisi suruhan larangan atau kebolehan. Kaidah tersebut

menjadi pedoman atau patokan bagi perilaku atau sikap tindak yang dianggap pantas atau yang seharusnya.<sup>87</sup>

Penegakkan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan. Yang disebut keinginan hukum disini tidak lain adalah pikiran-pikiran badan pembuat Undang-Undang yang dirumuskan dalam peraturan hukum. Peraturan hukum itu. Perumusan pemikiran pembuat hukum yang dituangkan dalam peraturan hukum akan turut menentukan bagaimana penegakan hukum itu dijalankan.<sup>88</sup> Penegakan hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia. Agar kepentingan manusia terlindungi, hukum harus dilaksanakan. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung secara normal, damai tetapi dapat terjadi juga karena pelanggaran hukum. Dalam hal ini hukum yang telah dilanggar harus ditegakkan. Melalui penegakan hukum inilah hukum itu menjadi kenyataan. Dalam menegakan hukum ada tiga unsur yang harus diperhatikan, yaitu:

a. Kepastian Hukum (*rechtssicherheit*):

Hukum harus dilaksanakan dan ditegakkan. Setiap orang mengharapkan dapat ditetapkannya hukum dalam hal terjadi peristiwa yang konkrit. Bagaimana hukumnya itulah yang harus berlaku, pada dasarnya tidak boleh menyimpang : *fiat justitia et pereat mundus* (meskipun dunia akan runtuh, hukum harus ditegakkan).

---

<sup>87</sup> Satjipto Raharjo. 2009, *Penegakan Hukum Sebagai Tinjauan Sosiologis*. Genta Publishing. Yogyakarta. hlm. 25

<sup>88</sup> Sudikno Mertokusumo. 1999, *Mengenal Hukum*. Liberty Yogyakarta. Yogyakarta, hlm.145

Itulah yang diinginkan oleh kepastian hukum. Kepastian hukum merupakan perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang, yang berarti seorang akan memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.

b. Manfaat (*zweckmassigkeit*) :

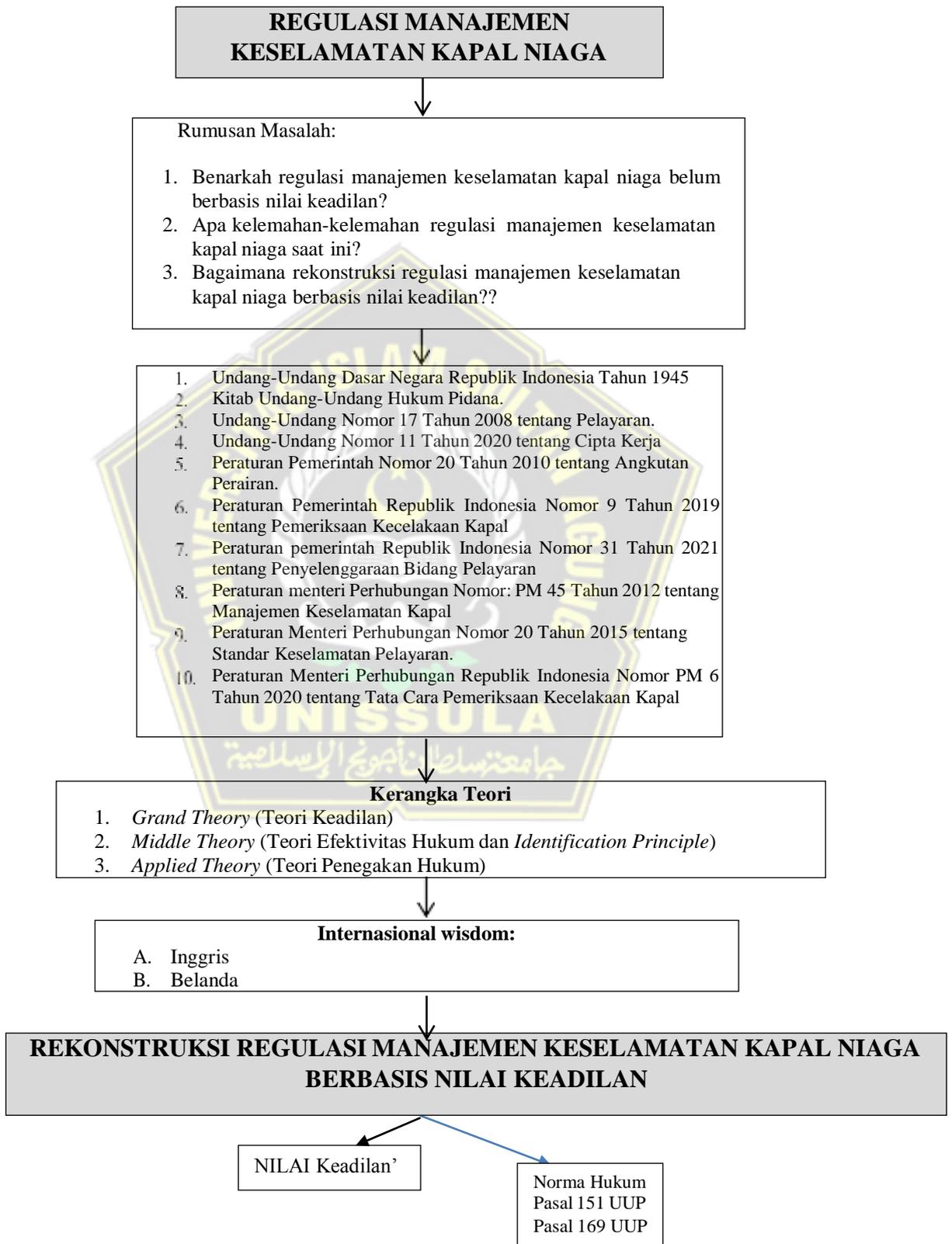
Masyarakat mengharapkan manfaat dalam pelaksanaan atau penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia, maka pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat. Jangan sampai justru karena hukumnya dilaksanakan atau ditegakkan timbul keresahan di dalam masyarakat.

c. Keadilan (*gerechtigheit*) :

Masyarakat sangat berkepentingan bahwa dalam pelaksanaan atau penegakan hukum keadilan diperhatikan. Dalam pelaksanaan dan penegakan hukum harus adil. Hukum tidak identik dengan keadilan. Hukum itu bersifat umum, mengikat setiap orang, bersifat menyamaratakan. Barang siapa yang mencuri harus dihukum : siapa yang mencuri harus dihukum, tanpa membedakan siapa yang mencuri. Sebaliknya, keadilan bersifat subjektif, individualistis, dan tidak menyamaratakan.

## G. Kerangka Pemikiran

Berikut ini penulis menyusun kerangka pemikiran sebagai berikut:



## H. Metode Penelitian

Metode yang akan digunakan dalam penelitian ini terdiri dari langkah-langkah berikut :

### 1. Paradigma Penelitian

Paradigma adalah asumsi-asumsi dasar yang diyakini ilmuwan dan menentukan cara dia memandang gejala yang telaaahnya. Paradigma dapat meliputi kode etik, maupun pandangan dunia, yang mempengaruhi jalan pikiran dan perilaku ilmuwan dalam berolah ilmu.<sup>89</sup> Menurut Ritzer, paradigma membantu merumuskan tentang apa dan bagaimana persoalan harus dipelajari dan mesti dijawab.<sup>90</sup>

Ada 3 (tiga) paradigma menurut Ritzer, yakni paradigma fakta sosial (hanya memusatkan perhatian pada struktur makro), definisi sosial (memusatkan perhatian pada tingkatan, interaksi dan konstruksi sosial dari realitas) dan perilaku sosial (memusatkan perhatian pada perilaku) dan menawarkan paradigma sosiologi yang integratif. Kunci paradigma yang terintegritas adalah mengenai gagasan tingkat-tingkat analisis mikroskopik-makroskopik dan dimensi objektif subjektif dari analisis sosial, dimana di setiap ujung mikro-makro dapat dibedakan antara komponen objektif dan subjektif.

Paradigma yang sesuai dengan topik dan tujuan penelitian dalam penelitian ini adalah paradigma positivisme. Paradigma Positivisme

---

<sup>89</sup> Liek Wilardjo, 1990, *Realita dan Desideraata*, Duta Wacana University Press, Yogyakarta, hlm. 134.

<sup>90</sup> George Ritzer, 2009, *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*, Terjemahan Alimandan, Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, hlm 7.

merupakan aliran filsafat yang dinisbahkan/ bersumber dari pemikiran Auguste Comte seorang filosof yang lahir di Montpellier Perancis pada tahun 1798, ia seorang yang sangat miskin, hidupnya banyak mengandalkan sumbangan. dari murid dan teman-temannya antara lain filosof Inggris John Stuart Mill (juga seorang ahli ekonomi), ia meninggal pada tahun 1857. Pemikiran-pemikirannya cukup berpengaruh yang dituangkan dalam tulisan-tulisannya antara lain *Cours de Philosophie Positive* (Kursus filsafat positif) dan *Systeme de Politique Positive* (Sistem politik positif). Pandangan paradigma ini didasarkan pada hukum-hukum dan prosedur-prosedur yang baku; ilmu dianggap bersifat deduktif, berjalan dari hal yang umum dan bersifat abstrak menuju yang konkrit dan bersifat spesifik; ilmu dianggap nomotetik, yaitu didasarkan pada hukum-hukum yang kausal yang universal dan melibatkan sejumlah variable. Paradigma positivitas pada akhirnya melahirkan pendekatan kuantitatif.

## 2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan dalam penelitian ini adalah menggunakan menggunakan metode pendekatan *yuridis empiris*. Penelitian yuridis empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 134

### 3. Sifat Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini bersifat *deskriptif analisis* untuk dapat menggambarkan kebijakan hukum di Indonesia dengan menggali, mengungkap dan mendeskripsikan regulasi manajemen keselamatan kapal niaga belum berbasis nilai keadilan.

### 4. Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

- a. Data Primer, adalah data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat yang dilakukan melalui wawancara, observasi dan alat lainnya.<sup>92</sup>
- b. Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh dari atau berasal dari bahan kepustakaan,<sup>93</sup> meliputi :
  - 1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mempunyai otoritas, yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan suatu peraturan perundang-undangan serta putusan hakim.<sup>94</sup> Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang sifatnya mengikat digunakan terutama berpusat pada perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

---

<sup>92</sup> P. Joko Subagyo, 2006, *Metode penelitian Dalam Teori dan Praktek*, Cetakan Kelima, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 87

<sup>93</sup> *Ibid.*, hlm. 88

<sup>94</sup> Zainuddin Ali, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 47.

Bahan hukum primer sangat penting dalam suatu penelitian.

Bahan hukum primer dalam penelitian ini antara lain :

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- c) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- d) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja
- e) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan.
- f) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- g) Peraturan menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal
- h) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran.
- i) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- j) Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran

## 2) Bahan hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Bahan

hukum sekunder digunakan terutama pendapat ahli hukum, hasil penelitian hukum, hasil ilmiah dari kalangan hukum. Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini antara lain buku-buku mengenai hukum pidana, dan buku-buku yang terkait pembahasan penelitian ini.

### 3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tertier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti Kamus hukum, Kamus Bahasa Indonesia, Ensiklopedia, Internet

## 5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data mengandung makna sebagai upaya pengumpulan data dengan menggunakan alat pengumpul data tertentu. Penentuan alat pengumpul data dalam penelitian ini yang berpedoman pada jenis datanya.<sup>95</sup> Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah an data primer yang diperoleh melalui wawancara, dan data sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan.

Mengenai teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik telaah kepustakaan (*study documenter*). Teknik telaah kepustakaan (*study documenter*) yaitu dari data penting yang berupa surat atau keterangan-keterangan penting. Bahan-bahan yang digunakan berupa bahan hukum primer, yakni undang-undang dan

---

<sup>95</sup> W. Gulo, 2002, *Metode Penelitian*, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, hlm. 123.

peraturan perundang-undangan lainnya serta bahan hukum sekunder yang berupa kajian, analisis dan hasil penelitian tentang undang-undang atau putusan yang terkait. Pustaka hukum yang digunakan adalah melakukan penelaahan dan mempelajari karya-karya ilmiah tentang teori dan doktrin hukum positif maupun hukum Islam dari buku-buku, artikel, majalah-majala, internet (*website*) atau sumber lain yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas.

Adapun langkah-langkah pengumpulan data melalui teknik *study documenter* tersebut adalah pertama, menelaah bahan pustaka, baik yang bersifat primer maupun sekunder.

## 6. Teknik Analisis Data

Sesuai data yang telah diperoleh selama melakukan penelitian dengan jalan melalui studi lapangan dan studi kepustakaan kemudian dilakukan dianalisis. Analisis yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah *analisa data kualitatif*, yaitu suatu tata cara penelitian yang menghasilkan data *deskriptif analitis*, yaitu apa yang diperoleh dari penelitian lapangan dan kepustakaan, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.<sup>96</sup>

Data yang telah terkumpul dan lengkap, dipilih dan disusun secara sistematis, dan kemudian dianalisa dengan menggunakan landasan teori yang ada, sehingga dapat mencapai suatu kesimpulan. Dari data yang telah disusun dan dianalisis akan diperoleh kebenaran-kebenaran yang dapat

---

<sup>96</sup> Soerjono Soekanto, *op.cit.*, hlm. 250.

dipakai untuk menjawab persoalan-persoalan yang diajukan dalam penelitian. Hal ini untuk menjamin apakah sudah dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan kenyataan, selanjutnya data diolah dan disajikan dalam bentuk laporan penelitian disertasi.

Penelitian hukum dalam disertasi ini menggunakan pendekatan kualitatif. Dalam penelitian hukum normatif hanya mengenal data sekunder berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, maka dalam mengolah dan menganalisis bahan hukum tersebut tidak dapat melepaskan diri dari berbagai penafsiran yang dikenal dalam ilmu hukum. Suatu analisis yuridis normatif pada hakikatnya menekankan pada metode deduktif sebagai pegangan utama dan metode induktif sebagai tata kerja penunjang. Analisis normatif terutama mempergunakan bahan-bahan kepustakaan sebagai sumber data penelitiannya.<sup>97</sup>

## I. Orisinalitas Penelitian

**Tabel 1. Orisinalitas Penelitian**

No	Judul Penelitian	Penyusun	Temuan Disertasi	Kebaruan Penelitian
1	KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT PELAYARAN RAKYAT: STUDI KASUS ARMADA PHINISI	Johny Malisan, Universitas Hasanuddin, 2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menganalisis tingkat kelayakan teknis keselamatan pelayaran rakyat dari aspek stabilitas dan konstruksi kapal.</li> <li>- Menganalisis faktor-faktor non teknis yang berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran.</li> <li>- Menganalisis bagaimana strategi yang dapat dilakukan</li> </ul>	Meneliti tingkat kelayakan teknis keselamatan pelayaran rakyat dari aspek stabilitas dan konstruksi kapal

<sup>97</sup> Amiruddin dan Zainal Asikin, 2012, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, hlm. 166.

			dalam meningkatkan keselamatan pelayaran sehingga mendukung kebijakan pemerintah “roadmap to zero accident”.	
2	KAJIAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA MENYEBABKAN MATINYA ORANG	Seftyna Hasibuan, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan, 2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bagaimana faktor penyebab tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang?</li> <li>- Bagaimana pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang?</li> <li>- Bagaimana upaya kepolisian dalam menangani terjadinya tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang?</li> </ul>	Meneliti pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang
3	PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI DALAM TINDAK PIDANA PELAYARAN	Pujiati, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Tanjung Lombok Utara, 2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bagaimana pertanggungjawaban pidana korporasi dalam tindak pidana pelayaran?</li> <li>- Bagaimana sistem pemidanaan korporasi yang melakukan tindak pidana pelayaran?</li> </ul>	Meneliti pertanggungjawaban pidana dan sistem pemidanaan terhadap korporasi yang melakukan tindak pidana pelayaran

## J. Sistematika Penelitian

Sistematika penulisan dalam disertasi ini terdiri dari enam (6) bab yang masing-masing bab dapat diuraikan sebagai berikut :

Bab I, berisi tentang merupakan Pendahuluan yang berisikan Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kegunaan Penelitian, Kerangka Teoretik, Kerangka Konseptual, Alur Pemikiran, Metode Penelitian, Sistematika Penulisan dan Orisinalitas Penelitian..

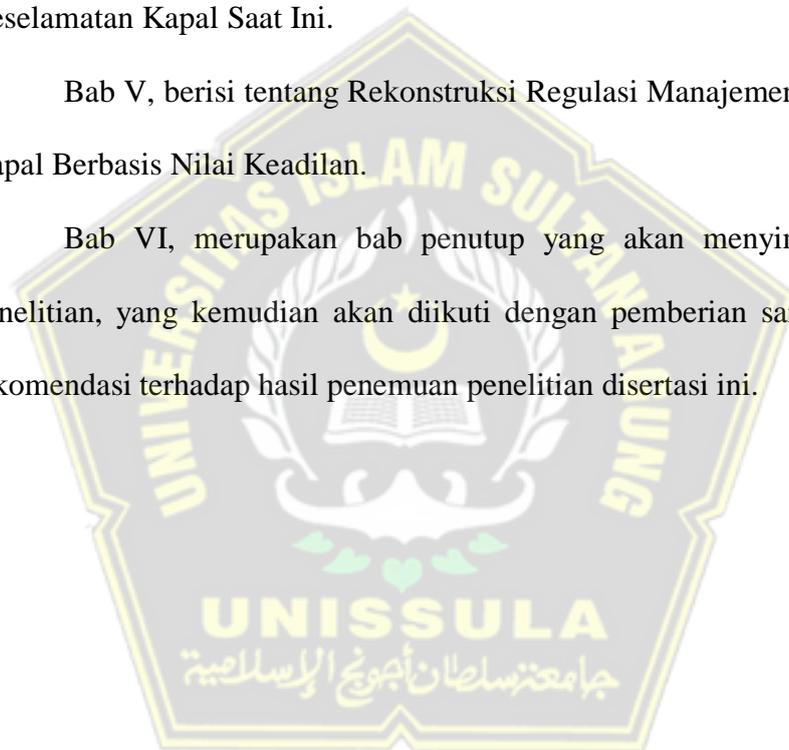
Bab II, merupakan Tinjauan Pustaka yang berisikan uraian mengenai Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Berbasis Nilai Keadilan.

Bab III, berisi tentang Regulasi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Belum Berbasis Nilai Keadilan.

. Bab IV, berisi Kelemahan-Kelemahan Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Saat Ini.

Bab V, berisi tentang Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Berbasis Nilai Keadilan.

Bab VI, merupakan bab penutup yang akan menyimpulkan hasil penelitian, yang kemudian akan diikuti dengan pemberian saran-saran atau rekomendasi terhadap hasil penemuan penelitian disertasi ini.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Regulasi**

Regulasi adalah salah satu norma atau aturan hukum yang harus dipatuhi. Regulasi mengandung arti mengendalikan perilaku manusia atau masyarakat dengan aturan atau pembatasan (Kamus Besar Bahasa Indonesia). Teori regulasi adalah peraturan khusus yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk mendukung terjalannya hubungan yang serasi, seimbang, sesuai dengan lingkungan, nilai, norma, budaya masyarakat setempat, untuk mewujudkan pembangunan ekonomi yang berkelanjutan guna meningkatkan kualitas kehidupan dan lingkungannya.<sup>98</sup>

Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara menetapkan sebuah regulasi mengenai Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik dengan dikeluarkannya Keputusan MENPAN Nomor 63/KEP/M.PAN/7/2003 tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik. Maksud dari pedoman umum ini adalah sebagai acuan bagi seluruh penyelenggara pelayanan publik dalam pengaturan dan pelaksanaan kegiatan pelayanan publik sesuai dengan kewenangannya. Tujuan dari pedoman umum ini adalah untuk mendorong terwujudnya penyelenggaraan pelayanan publik yang prima dalam arti memenuhi harapan dan kebutuhan baik bagi pemberi maupun penerima pelayanan. Keputusan MENPAN Nomor 63/KEP/M.PAN/7/2003

---

<sup>98</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/teori\\_regulasi](http://id.wikipedia.org/wiki/teori_regulasi)

ini berlaku sejak ditetapkan tanggal 10 Juli 2003 sebagai penyempurnaan dari Kep.MENPAN Nomor 81/1993 tentang pedoman Tatalaksana Pelayanan Umum.

## **B. Manajemen Keselamatan Kapal**

Konvensi SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) umumnya dianggap sebagai ketentuan yang paling penting dari semua peraturan internasional tentang keselamatan kapal niaga. SOLAS versi pertama diadopsi pada tahun 1914, sebagai respons terhadap bencana yang dialami oleh Kapal Penumpang “Titanic”, kedua pada tahun 1929, ketiga pada tahun 1948 dan keempat pada tahun 1960 (kemudian dikenal sebagai SOLAS Convention 1960), diadopsi pada 17 Juni 1960 dan mulai berlaku (*entered into force*) pada 26 Mei 1965. Ini merupakan tugas utama IMO setelah terbentuknya organisasi tersebut dan merupakan representasi dari langkah maju dalam modernisasi peraturan maritim dan sejalan dengan perkembangan teknologi industri perkapalan. Regulasi bidang keselamatan pelayaran oleh pemerintah telah diadopsi dari peraturan yang dikeluarkan oleh IMO yakni peraturan tentang *International Safety Management Code* (ISM-Code) dan mulai diberlakukan sejak tanggal 1 juli 1998. Sistem manajemen keselamatan (ISM-Code) wajib diaplikasikan secara ”mandatory” oleh negara-negara yang telah meratifikasi SOLAS. Penerapannya di Indonesia diwujudkan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: PY.67/1/9-96 tanggal 12 juli 1996. Berdasarkan hal tersebut, ISM-Code menghendaki adanya komitmen dari manajemen puncak (*top management*) sampai pelaksana, di darat dan di

kapal. *ISM-Code* dapat dipahami sebagai "Koda Manajemen Keselamatan Internasional untuk Pengoperasian Kapal dengan Selamat dan Pencegahan Pencemaran".<sup>99</sup>

*ISM-Code* menetapkan standar untuk membuat pelayaran yang aman dan bahaya yang sekecil mungkin terhadap lingkungan. Selanjutnya manajemen standar, termasuk tanggung jawab awak, skenario pelaksanaan tindakan tanggap darurat dapat ditemukan di sini. Ketentuan ini bukan merupakan jaminan tidak terjadinya kecelakaan laut, melainkan dapat membantu memperkecil atau mengurangi kecelakaan dan pencemaran laut dengan menerapkan ketentuan tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut. Oleh karena itu, *ISM Code* merupakan kewajiban bagi setiap perusahaan, akan tetapi penerapannya yang tepat adalah merupakan tanggung jawab pemilik kapal. Dengan pemberlakuan *ISM-Code* diharapkan keselamatan kapal akan lebih dijamin. Pemenuhan *ISM-Code* mengacu kepada 13 elemen diantaranya umum; kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan; tanggung jawab dan wewenang perusahaan; petugas yang ditunjuk di darat; tanggung jawab dan wewenang nahkoda; sumber daya dan tenaga kerja; pengembangan rencana pengopersian kapal; kesiapan menghadapi keadaan darurat; pelaporan dan analisis ketidaksesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya; pemeliharaan kapal dan perlengkapan; verifikasi, tinjauan, dan evaluasi perusahaan; sertifikasi, verifikasi, dan pengawasan. Di dalam menjamin keselamatan

---

<sup>99</sup> Friedrich Carl Joachim, 2010, *Filsafat Hukum Perspektif Historis*, Nuansa dan Nusa Media, Bandung, hlm.23

kapal, unsur manusia mempunyai peran yang sangat besar dalam melaksanakan fungsi manajemen keselamatan kapal, terdapat tiga kelompok unsur manusia yang berperan dalam manajemen keselamatan kapal, yaitu pengusaha (operator) kapal, nakhoda, dan pengawas kapal. Ketiga kelompok inilah yang membuat keputusan layak tidaknya kapal berlayar. Hasil penelitian yang terungkap menyatakan terdapat hubungan positif antara persepsi pemahaman terhadap keselamatan kapal berkorelasi dengan pendidikan, pengalaman dan penghasilan. Persepsi para pengambil keputusan dan tingkat implementasi standar keselamatan kapal pada kapal- kapal pelayaran rakyat didominasi pada tingkatan kategori sedang, bahkan cenderung rendah dan masih sedikit pada kategori tinggi. Hasil-hasil ini mendukung penelitian dan data-data yang menjadi latar belakang penelitiannya bahwa penyebab utama kecelakaan kapal disebabkan oleh faktor kesalahan manusia. Disamping itu, hasil pengamatan sementara dari pihak pemerintah adalah bahwa penyebab utama kecelakaan di laut adalah faktor kelebihan muatan baik itu barang maupun penumpang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa memaksakan diri naik atau menambah volume muatan meskipun kapal telah penuh. Kurangnya kesadaran operator dalam mematuhi aturan dan terkesan menyampingkan hal ini demi untuk mengejar keuntungan. Disinilah terjadi distorsi kepentingan yang saling bertentangan dimana misi perusahaan untuk mengejar keuntungan sering mengabaikan

pelayanan prima kepada pemakai jasa sehingga tidak sejalan dengan upaya untuk mengedepankan keselamatan kapal.<sup>100</sup>

### C. Kapal niaga

Kapal niaga atau Kapal dagang adalah perahu atau kapal yang mengangkut kargo atau juga membawa penumpang untuk disewa. Kapal ini ada dalam berbagai ukuran dan bentuk. Tentu saja, kapal pesiar yang tidak membawa penumpang untuk disewa tidak tergolong Kapal niaga; begitu pula kapal perang, tidak termasuk kapal dagang.

Sebagian besar negara di dunia yang mengoperasikan armada kapal dagang. Namun, karena tingginya biaya operasi, saat ini banyak kasus armada yang berlayar dibawah bendera dari negara-negara yang mengkhususkan diri dalam menyediakan tenaga kerja dan jasa dagang. Bendera ini yang disebut sebagai "bendera kemudahan". Tapi, kepemilikan kapal dapat oleh dipegang oleh siapapun di seluruh dunia.

Armada kapal dagang Yunani adalah yang terbesar di dunia. Saat ini, Armada Yunani mendominasi sekitar 16 persen dari tonase seluruh dunia. Selama perang, kapal-kapal dagang yang dapat digunakan sebagai pembantu untuk angkatan laut dari negara mereka masing-masing, dan dipanggil untuk mengantarkan personel militer dan materiil.<sup>101</sup>

---

<sup>100</sup> Gautama Sudargo, 1973, *Pengertian Tentang Negara Hukum*, Alumni, Bandung,

<sup>101</sup> [https://id.wikipedia.org/wiki/Kapal\\_niaga](https://id.wikipedia.org/wiki/Kapal_niaga)

**BAB III**

**REGULASI MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL NIAGA BELUM  
BERBASIS NILAI KEADILAN**

**A. Mahkamah Pelayaran dan Pertanggungjawaban Pidana dalam  
Kecelakaan Kapal Pelayaran**

Pertumbuhan sistem transportasi di Indonesia berlangsung pesat dan menjanjikan, walaupun sarana dan prasana pendukung dari sistem transportasi itu cenderung mengalami suatu perubahan yang sangat lambat. Hal ini dikarenakan adanya tuntutan yang tinggi akan pentingnya transportasi di Indonesia, terutama sebagai sarana pendukung pembangunan.

Indonesia merupakan negara kepulauan, yang bila dilihat wujudnya kedalam terdiri dari daerah air dengan ribuan pulau sedangkan keluarnya merupakan suatu archipelago yang terletak antara Benua Asia disebelah Utara dan Benua Australia di sebelah Selatan serta Samudera Indonesia disebelah Barat dan Samudera Pasifik di sebelah Timur. Sebuah kondisi geografis yang sangat strategis dan sangat menguntungkan bila dilihat dari beberapa aspek, diantaranya adalah perdagangan.

Kondisi alam Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau menjadikan Indonesia sejak zaman dahulu terkenal sebagai Negara Maritim yang memiliki armada laut, baik sebagai armada perang maupun armada niaga atau perdagangan yang cukup kuat. Hal ini dapat kita temukan pada sejarah kerajaan-kerajaan nusantara yang pernah ada dan pada umumnya terletak di

tepi pantai, seperti kerajaan Sriwijaya dan kerajaan Majapahit pada awal berdirinya. Kejayaan kerajaan-kerajaan itu, dimungkinkan karena adanya armada laut yang kuat. Armada laut yang kuat, menjamin adanya suatu armada dagang yang besar.

Letak geografis Indonesia dapat dikatakan mempunyai kedudukan geografis di tengah-tengah jalur lalu lintas silang dunia. Dimana dengan kedudukan strategis tersebut, dipandang dari segi kesejahteraan dibidang politik, ekonomi dan sosial budaya terutama dalam sistem ketuannya sangat menguntungkan kepentingan bangsa. Namun pemerintah Indonesia belum memanfaatkan dengan baik apa yang semestinya dapat menjadi keuntungan besar bagi Indonesia.

Keamanan di wilayah perairan Indonesia tidak mendapat jaminan dari aparat yang berwenang, sehingga kejahatan di laut sangat tinggi. Bahkan perairan Indonesia juga dikenal sebagai sarang bajak laut, menyerupai wilayah perairan Karibia pada abad XVIII dan XIX. Hal ini tentu saja membuat banyak kapal dagang asing yang berpikir ulang, bahkan cenderung enggan untuk singgah di wilayah Indonesia.<sup>102</sup>

Dalam *black's law dictionary*, disebutkan bahwa :

*“Hukum maritim adalah sistem hukum anglo-saxon meliputi substansi yang sangat luas, yaitu perangkat hukum yang terdiri dari kaidah-kaidah hukum yang dikeluarkan oleh pengusaha, keputusan-keputusan pengadilan dan juga kebiasaan dalam praktik mengenai pelayaran/pengangkutan barang dan orang, kepelautan, kepelabuhan dan segala hal yang berhubungan dengan pelayaran”*

---

<sup>102</sup> Baharudin Lopa, *Op. cit*, hlm 9

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia sudah saatnya kita meletakkan pembangunan nasional berbasis maritim sebagai rasa syukur kepada Sang Pencipta atas anugerah Tanah Air berbentuk kepulauan dengan 2/3 wilayahnya adalah laut dan berada di posisi silang.

Pembangunan yang terjadi di Indonesia sebagaimana negara-negara besar lainnya di dunia, dimulai dari daerah pesisir pantai. Roda perekonomian bergerak dari laut, karena laut merupakan sarana transportasi yang murah dan dapat menjangkau wilayah-wilayah terpencil dengan mudah. Untuk itulah perlunya sebuah pelabuhan sebagai sarana pendukung pembangunan, agar semua wilayah tersebut dapat turut merasakan dampak pembangunan.

Pada mulanya, hanya ada beberapa pelabuhan yang ada di Indonesia. Pelabuhan ini semuanya merupakan pelabuhan dagang yang cukup ramai. Pelabuhan-pelabuhan itu antara lain Pelabuhan Malaka, Pelabuhan Sunda Kelapa, Pelabuhan Makassar dan beberapa lainnya. Sedangkan sebagai penghubung antar pulau, pelabuhan-pelabuhan besar yang khusus dipergunakan untuk itu belum dibuat. Sehingga hanya mempergunakan pelabuhan yang seadanya dan hanya kapal yang berukuran kecil saja yang dapat menjangkaunya.

Istilah yang dipergunakan pada mulanya adalah bandar untuk pelayaran yang dilakukan di Indonesia, namun dalam perkembangan yang dibakukan menjadi pelabuhan sebagai terjemahan dari bahasa Inggris "*port*". Bandar adalah pelabuhan-pelabuhan atau sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat singgah atau tempat berlabuh, tempat kapal pada jembatan punggah

dan di jembatan muat, dermaga dan cerocok dan tempat-tempat kepil lain bagi kapal-kapal, beserta daerah laut yang dimaksudkan untuk tempat-tempat singgah dari kapal-kapal yang berhubungan dengan saratnya atau soal-soal lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat singgah yang biasa.<sup>103</sup>

Jika dilihat dari Undang-Undang No 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa :

*“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas dan/atau pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat pemindahan intra dan antar moda transportasi.”*

Selain pelabuhan, salah satu faktor penting dalam pelayaran adalah kapal. Karena semua pelayaran pengangkutan, baik pengangkutan barang ataupun penumpang pasti membutuhkan kapal sebagai pendukungnya. Selain dikarenakan daya muat yang lebih besar dibandingkan dengan perahu tradisional, kapal juga memiliki perlengkapan dan peralatan yang jauh lebih baik daripada perahu tradisional. Sehingga keamanan dan kenyamanan pelayaran lebih terjamin.

Menurut Pasal 309 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, disebutkan bahwa :

*“Kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal ini dianggap meliputi segala alat perlengkapannya. Sedangkan yang dimaksud*

---

<sup>103</sup> Andi Hamzah, *Laut Teritorial dan Perairan Indonesia (Himpunan Ordonansi, Undang-undang dan Peraturan Lainnya)*, Akademika Pressindo, Jakarta, 1984, hlm. 48

*dengan alat perlengkapan kapal adalah segala benda yang bukan suatu bagian daripada kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu.”*

Dalam hubungan kerja di bidang transportasi laut, kita mengenal adanya 3 (tiga) kelompok orang, yaitu : pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, nakhoda dan anak buah kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun klasi. Tiap-tiap orang yang terlibat bekerja dalam kapal harus bekerja sama dengan baik agar tujuan dari pelayaran itu terpenuhi. Ketiga pihak yang terlibat tersebut, umumnya terikat oleh suatu perjanjian tertentu, dan harus memiliki izin tertentu untuk dapat bekerja sama dalam sebuah usaha pelayaran.

Ini tentu saja dimaksudkan agar tiap-tiap pihak dapat bekerja dengan penuh tanggung jawab, sesuai dengan apa yang telah tertuang dalam surat izin ataupun perjanjian tersebut. Sehingga apabila terjadi suatu masalah dalam pelayaran yang disebabkan oleh human error, maka akan dengan langsung dapat diketahui dan diantisipasi, sehingga tidak menyebabkan terjadinya masalah yang lebih besar.

Bagaimanapun kecakapan seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, resiko akan terjadinya kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada. Sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ketat atas sistem transportasi, terutama transportasi air.

Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal lainnya memerlukan penanganan melalui peraturan perundang-undangan atau lembaga-lembaga yang agak lebih istimewa jika

dibandingkan dengan kecelakaan transportasi darat. Lembaga yang berkompeten menangani kecelakaan kapal atau pelayaran Indonesia adalah Mahkamah Pelayaran.

Menurut Muchsan, bahwa suatu badan atau lembaga untuk dapat disebut sebagai peradilan harus memenuhi syarat-syarat :<sup>104</sup>

1. Adanya suatu aturan hukum yang abstrak yang mengikat umum, yang dapat diterapkan pada suatu persoalan.
2. Adanya suatu perselisihan hukum yang kongkrit.
3. Adanya sekurang-kurangnya dua pihak.
4. Adanya suatu aparat peradilan yang berwenang memutuskan perselisihan.

Berdasarkan uraian diatas, maka Mahkamah Pelayaran memang memenuhi syarat sebagai suatu lembaga peradilan. Mahkamah Pelayaran merupakan suatu badan peradilan semu administratif (*Quasi rechtspraak*) dalam lingkungan Departemen Perhubungan dan bertanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan.

Pemeriksaan Mahkamah Pelayaran dapat digunakan oleh seseorang atau badan Hukum Perdata yang tidak puas terhadap keputusan Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara (*beschiking*), dalam hal ini keadaan atau kondisi dalam bidang pelayaran.

Ketika telah terjadinya suatu kecelakaan, maka telah menjadi tugas dari mahkamah pelayaran untuk menyelidiki dan memutuskan apa yang telah

---

<sup>104</sup> Muchasan, 2000, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakyat, Jakarta, hlm. 23

terjadi, dan menentukan apa penyebab dari kecelakaan itu. Selain itu, apabila dimungkinkan, Mahkamah Pelayaran juga dapat memaksa perusahaan kapal untuk membayarkan ganti rugi terhadap korban.

Bila hal ini dikaitkan dengan Undang-undang No 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, putusan oleh Mahkamah Pelayaran merupakan suatu alat bukti yang sah. Karena dapat dimasukkan dalam kategori alat bukti, yaitu alat bukti surat (Pasal 184 KUHP), sehingga dapat dipergunakan di muka pengadilan. Di dalam kecelakaan kapal, jika didalam penyelidikan ditemukan adanya dugaan kelalaian atau eskalahan yang bersifat prosedural/administratif menyangkut perizinan kapal dan administratif lainnya, maka pihak yang dapat dimintai pertanggung jawaban adalah pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran (*vicarious liability*), dimana suatu pihak dimintai pertanggung jawaban atas kesalahan yang bukan secara langsung dilakukan oleh terdakwa. Sedangkan jika ditemukan dugaan adanya kelalaian pada saat beroperasinya kapal tersebut sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan, maka pihak yang dapat dipertanggung jawabkan atas kecelakaan tersebut adalah Nakhoda kapal dan/atau awak kapal (*strict liability*) karena terdawa langsung dimintai pertanggung jawaban atas kesalahan yang diperbuat.

#### **B. Kewenangan Pemerintah terhadap Perlindungan Keselamatan dan Keamanan di Perairan Indonesia Sudah Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran**

Sebagai negara kepulauan dengan wilayah perairan yang sangat luas, Indonesia hanya memiliki satu undang-undang yang mengatur tentang

penggunaan laut. Undang-undang dimaksud adalah UU No 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang disempurnakan dengan UU No 17 Tahun 2008. Undang-Undang tersebut digunakan untuk mengontrol dan mengawasi semua jenis kegiatan di perairan Indonesia.

Dalam ketentuan umum UU Pelayaran disebutkan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan Maritim. Kegiatan pelayaran pada umumnya adalah mengangkut barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain atau dari pelabuhan ke pelabuhan lain, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran bahan-bahan pencemar yang berasal dari kapal. Kegiatan itulah yang diatur dalam UU Pelayaran.

Peraturan atau undang-undang untuk kegiatan lain seperti perikanan, pariwisata, pertambangan migas di lepas pantai, dan sebagainya semua mengacu pada UU Pelayaran. Padahal, jenis kegiatan yang dilakukan sangat berbeda dengan kapal-kapal berlayar antar pelabuhan mengangkut barang atau penumpang. Contoh masalah keselamatan kapal niaga diatur tersendiri (*IMO Torremolenous Convention*) dan tidak diatur dalam *IMO SOLAS Convention*.

Indonesia sebagai negara kepulauan seharusnya bisa memilah-milah peraturan atau undang-undang yang digunakan mengatur masing-masing kegiatan yang berbeda di perairan. Namun, sebelum dibahas lebih jauh, sebaiknya kita mengetahui apa sebenarnya definisi “Kapal” yang dimuat

dalam Ketentuan Umum UU Pelayaran. Ketentuan tersebut senada dengan yang dimuat dalam *IMO Convention* yakni : “Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Dari definisi tersebut, diketahui bahwa Kapal adalah berbagai jenis bangunan dan alat apung dengan fungsi dan penggunaan yang berbeda-beda di perairan dan lepas pantai. Karena perbedaan dari bentuk, fungsi maupun kegiatan yang dilakukan setiap jenis dan tipe kapal, berbeda satu dengan yang lain. Dengan demikian kegiatan operasi kapal-kapal yang berbeda jenis dan kegiatannya seyogyanya tidak diatur dengan satu undang-undang atau peraturan pemerintah.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan *International Maritime Organization* (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi kapal di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan

atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia.<sup>105</sup> Dalam kenyataannya 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (*human error*). Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.<sup>106</sup>

Dalam Pasal 169 ayat (91) UU Pelayaran menyebutkan bahwa: “pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal”. Tentunya kapal yang dimaksud dalam pasal tersebut apabila telah memenuhi syarat manajemen keselamatan akan diberikan sertifikat, yaitu sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Sertifikat tersebut dapat berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance-DOC*).<sup>107</sup>

Maka dari itu, diperlukan standarisasi dalam peraturan perundang-undangan dalam hal ini UU No. 17 Tahun 2008, untuk disediakannya alat-alat penunjang keselamatan lain. Hal tersebut mengacu pada ketentuan dalam konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut *Safety of Life at Sea*

---

<sup>105</sup> A. Hamzah, *Laut Teritorial Perairan Indonesia*, (Jakarta, Akademika Presindo, Edisi Pertama, 1994), hlm.. 33

<sup>106</sup> Randy Y.C. Aguw, *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Lex Administratum, Vol. I, No.1, Januari-Maret 2013, hlm.. 48

<sup>107</sup> Badan Koordinasi Keamanan Laut RI, *Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran*, (Bakorla RI, Jakarta, 2009), hlm.. 11

(SOLAS) 1974, yang disepakati pada tanggal 1 November 1974 dan berlaku sejak 25 Mei 1980 melalui Keputusan Presiden No. 65 tahun 1980 tentang mengesahkan “*international convention for the safety of life at sea, 1974*” sebagai hasil konferensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut 1974.

Pernyataan tersebut juga selaras dengan penjelasan UU No. 17 Tahun 2008 yaitu :

*Menyadari pentingnya peran transportasi tersebut, angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah, dan efisien.*

Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antarwilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia”.

Mengingat penting dan strategisnya peranan angkutan laut yang menguasai hajat hidup orang banyak maka keberadaannya dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah. Atas dasar tersebut

tepat kiranya bahwa segala hal mengenai standarisasi dan manajemen pelayaran diatur dan menjadi tanggung jawab pemerintah. Tanggung jawab tersebut sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan-tindakan yang di lakukannya adalah/agar untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran.<sup>108</sup>

Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 5 UU Pelayaran bahwa :

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

Pengaturan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian. Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundangundangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.

---

<sup>108</sup> Randy Y.C. Aguw, *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UUPelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*, hlm. 55

Seperti yang diketahui bersama bahwa Indonesia merupakan terdiri dari kawasan maritim termasuk didalamnya yakni zona ekonomi eksklusif (ZEE). Menurut UU No 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia menegaskan batasnya yakni 200 mil dari garis pangkal laut wilayah Indonesia namun apabila bersinggungan dengan ZEE dari Negara lain maka harus ada persetujuan atau kesepakatan antara Indonesia dengan Negara tersebut. Hal ini menjadi sangat penting karena Secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan yang dikelilingi oleh perairan serta perbatasan yang sangat tipis dengan negara lain sehingga perairan berpotensi digunakan sebagai jalur melakukan kegiatan *illegal*. Misalkan kegiatan *illegal logging*, *illegal fishing* dan *illegal migration*. Namun beberapa waktu lalu, kapal pelayaran digunakan untuk mengangkut limbah solar yang berasal dari luar negeri. Tetapi yang kemudian menjadi pihak yang paling bertanggungjawab terhadap penyelewengan jasa angkutan ini adalah nahkoda dan awak kabin kapal, kemudian pemilik kapal apakah harus bertanggungjawab pula.<sup>109</sup>

Melaksanakan fungsi keselamatan pelayaran bukan hal yang mudah yang harus diikuti oleh semua instansi dan ditunjang dana yang cukup serta kesadaran semua pihak termasuk masyarakat pengguna serta pesisir dan kelautan.<sup>110</sup> Untuk itu yang perlu dilakukan adalah membangun manajemen dan aturannya, mendorong pemerintah melakukan terobosan atau reformasi, mewujudkan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan pelayaran serta

---

<sup>109</sup>

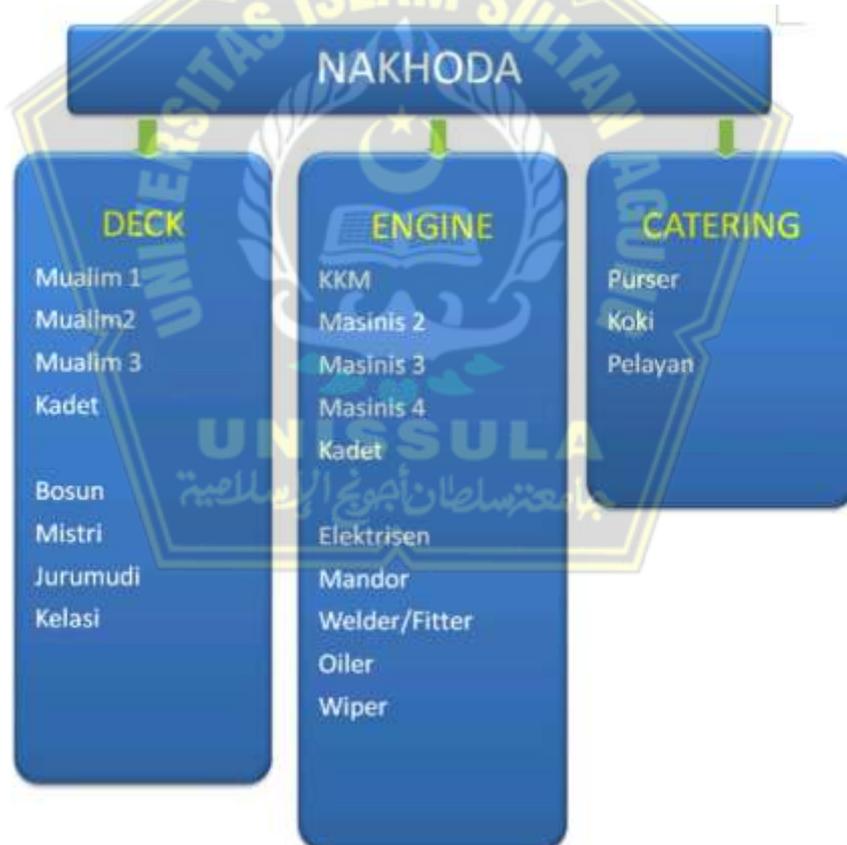
<http://lama.elsam.or.id/mobileweb/article.php?act=content&m=6&id=2333&cid=814&lang=in>, diakses pada tanggal 28 Juli 2016

<sup>110</sup> M. Iman Santoso, 2004, *Perspektif Imigrasi dalam Pembangunan Ekonomi dan Ketahanan Nasional*, Universitas Indonesia, Jakarta, hlm. 12

membangun kepercayaan ataupun kesadaran masyarakat dan memacu pembentukan payung aturan. Keselamatan pelayaran merupakan kebutuhan sehingga perlu segera diwujudkan dan mengaktifkan fungsi-fungsi keselamatan pelayaran melalui pembentukan lembaga dan manajemen serta fasilitas sarana dan prasarananya.

### C. Jabatan Pelaut di Kapal: Nakhoda, Tugas dan Tanggung Jawabnya<sup>111</sup>

Sebelum masuk ke *jabatan-jabatan kapal*, perhatikan dulu struktur organisasi berikut:



<sup>111</sup> <https://www.kamuspelaut.com/2019/06/jabatan-pelaut-di-kapal-nakhoda-tugas.html>

## Departemen di kapal

Secara umum, jabatan pelaut di atas kapal dikelompokkan dalam tiga departemen.

1. Departemen deck,
2. Departemen engine,
3. Departemen catering,

Di dalam departemen *deck* ada Mualim 1 (Chief Officer/Chief Mate) sebagai perwira kepala. Di departemen *engine* ada KKM (Kepala Kamar Mesin/Chief Engineer) sebagai perwira kepala. Di bagian *catering* ada Purser (Jurubayar) yang membawahi Koki dan Pelayan. Dulu fungsi purser dijalankan oleh Radio Operator/Officer. Di kapal-kapal yang tidak lagi menempatkan Radio Operator/Officer secara khusus (designated), departemen catering langsung dibawah oleh Nakhoda atau didelegasikan kepada perwira lain.

Struktur tersebut di atas bisa berbeda di antara kapal, atau perusahaan. Tentu bergantung pada kedaan dan kebutuhan. Dari pengalaman penulis, kapal yang tidak menempatkan Mistri, tugasnya dirangkap oleh Bosun. Kapal yang tidak punya Elektrisen, pekerjaannya dilakukan oleh Masinis.

Jumlah Koki dan Pelayan juga bisa berbeda, bisa satu, atau lebih. Tetapi ada juga kapal yang tidak menempatkan pelayan sama-sekali. Tanggung jawab kebersihan, misalnya kamar mandi, toilet, perlengkapan makan minum, dibagi kepada seluruh crew.

## **Nakhoda**

Nakhoda (Master/Captain) adalah jabatan tertinggi di atas kapal. Dia perwira deck senior yang telah memenuhi persyaratan kompetensi dan memiliki pengalaman berlayar yang cukup. Memenuhi persyaratan kompetensi artinya, kelas ijazahnya mencukupi, tidak terkendala pembatasan oleh GT dan daerah pelayaran kapal.

Mempunyai pengalaman yang cukup artinya, jika ia akan dipromote dari jabatan Mualim 1, setidaknya pernah menjadi Mualim 1 di 3-4 kapal dan mempunyai konduite yang baik. Jika ia sudah pernah menjadi Nakhoda, pengalaman untuk jenis kapal yang akan dinaiki tentu lebih disukai. Misalnya, untuk kapal tanker, maka pernah di kapal tanker tentu akan jadi pilihan dibanding yang belum pernah sama sekali.

## **Presiden di laut**

Jika kapal diibaratkan sebuah negara mini di laut, maka Nakhoda adalah presidennya. Untuk dapat menjalankan pemerintahan dengan baik, dia dibantu oleh menteri-menteri: Menteri urusan deck ada Mualim 1/Chief *Officer*. Menteri urusan mesin ada KKM/Chief Engineer.

Sesuai aturan dan perundang-undangan di Indonesia Nakhoda kapal adalah

1. Pemegang Kewibawaan Umum di atas kapal,
2. Pemimpin Kapal,
3. Penegak Hukum,

4. Pegawai Pencatatan Sipil (reglemen Pencatatan Sipil bagi Kelahiran dan Kematian),
5. Sebagai Notaris.

Nakhoda memikul tanggung jawab keselamatan:

1. keselamatan *crew*
2. keselamatan kapal dan muatannya, dan
3. keselamatan lingkungan.

Karenanya Nakhoda harus memastikan bahwa sistem manajemen keselamatan benar-benar diterapkan di kapalnya. Artinya kapal yang dibawanya adalah *laik laut (seaworthy)* karena

1. memiliki kelengkapan yang memenuhi syarat,
2. diawasi oleh personil yang lengkap dan memenuhi prosedur/aturan.

Kelengkapan yang memenuhi syarat:

1. Lengkap sertifikat dan dokumunnya dan valid
2. Lengkap peralatannya dan berfungsi baik

Personil:

1. Lengkap dan memenuhi syarat kompetensi
2. Sehat

Sering juga disebut bahwa Nakhoda adalah wakil perusahaan. Maksudnya Nakhoda adalah jembatan yang menghubungkan crew/kapal dengan perusahaan atau sebaliknya. Jika kamu baru naik (*sign on*) di atas kapal, jangan lupa melapor kepada Nakhoda.

#### **D. Tanggung Jawab Nahkoda Kapal Terhadap Ketidaksesuaian Muatan Dalam Dokumen Pengangkutan Ditinjau Dari Kitab Undang-Undang Hukum Dagang**

Diantara beberapa alat transportasi, kapal niaga sebagai sarana transportasi laut atau sarana jasa angkutan laut memegang peranan yang sangat penting dalam melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional, serta membina kesatuan ekonomi Indonesia. Maka untuk itu diperlukan penyelenggaraan transportasi laut yaitu kapal beserta awak kapalnya dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu, yang menyediakan pelayanan angkutan yang cepat, selamat, aman, hemat, lancar tertib, teratur, nyaman dan efisien.

Untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat yang lain diperlukan adanya transportasi air yakni kapal laut, sebagaimana menurut Pasal 1 Angka 18 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran), Kapal Laut adalah :

*“Kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”*

Pengangkutan itu sendiri menurut Abdulkadir Muhamad mengandung pengertian, proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

Dalam struktur organisasi kapal nahkoda (*Captain* atau *Master*) adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal, secara otomatis ia mengemban tanggung jawab yang berat atas kapal, awak kapal, muatan dan atau penumpang dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Pada pengangkutan penumpang daftar dari muatan disebut dengan karcis penumpang sedangkan pada pengangkutan barang atau cargo disebut Konosemen atau *Bill of Lading* dan *Manifest*.

Menurut pasal 1 ayat (41) UU Pelayaran, Nahkoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pada rentang tahun 2016 hingga 2019, Direktorat Jendral Bea Cukai berhasil membongkar kasus penyelundupan kendaraan dalam bentuk utuh atau *compeitely built up* (CBU). Dalam kurun waktu tersebut sebanyak sembilan belas (19) mobil mewah dan tiga puluh lima (35) motor/rangka motor/mesin motor mewah berbagai merek telah diamankan oleh Bea Cukai Tanjung Priok dengan perkiraan total nilai barang kurang lebih dua puluh satu miliar rupiah (Rp.21.000.000.000,00-) dan potensi kerugian negara akibat penyelundupan tersebut diperkirakan mencapai empat puluh delapan miliar rupiah (Rp.48.000.000.000,00-). Kasus penyelundupan kendaraan tersebut dilakukan oleh PT SLK, PT TJI, PT NILD, PT MPMP, PT IRS, PT TNA, dan PT TSP.

Kasus penyelundupan kendaraan bermotor tersebut dilakukan dengan cara ketidaksesuaian antara muatan yang diangkut dengan dokumen pelayaran kapal dalam pelayaran dari luar negeri menuju Indonesia. Dalam kasus penyelundupan tersebut, modus yang digunakan adalah dengan memberitahukan barang yang tidak sesuai dengan isi sebenarnya, seperti batu bata tahan api, tangga, suku cadang mobil, aksesoris, dan perkakas.

Selama melakukan pelayaran, Nahkoda memiliki beberapa tanggung jawab yang dibebankan kepadanya. Kewajiban nahkoda antara lain seperti Mengetahui isi muatan yang dibawanya, Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur atau aturan, Membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*), Bertanggungjawab atas keselamatan pelayaran, Bertanggung jawab atas muatan, Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapalnya, dan Mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Proses pemindahan barang tersebut dilakukan melalui darat, laut, udara dan perairan darat atau sungai dengan menggunakan berbagai jenis alat transportasi sesuai dengan kebutuhannya.

Pengangkutan laut mempunyai norma yang mengatur tingkah laku manusia dalam menjalankan tugasnya untuk mempersiapkan, menjalankan dan melancarkan pelayaran di laut. Sehingga, hukum pengangkutan di laut juga disebut hukum pelayaran. Pengangkutan laut dapat melintasi lintas batas

negara, tetapi peruntukannya lebih luas seperti ekspor impor minyak, hukum pengangkutan laut itu mempunyai banyak macam dan bidang yang beraneka warna, tidak hanya dalam hubungan nasional, tetapi juga dalam hubungan internasional.

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :

1. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
2. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*intermingled*).
3. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan.

Dalam pengangkutan pada umumnya termasuk pengangkutan laut terdapat prinsip-prinsip tanggung jawab untuk membuktikan kesalahan dan

tanggung jawab para pihak yang terlibat. Menurut Saefullah Wiradipradja ada 3 prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan :

**1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan kesalahan**

Dalam prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan, pembuktian kesalahan tergugat harus dilakukan oleh penggugat (yang dirugikan), sebagai contoh, prinsip ini di Indonesia dianut dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang dikenal dengan pasal tentang perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*).

**2. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga**

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga ini perlu dilandasi itikad baik dari berbagai pihak. Menurut Fried, konsep itikad baik digunakan tidak hanya untuk mengkritisi adanya kecurangan dan kurangnya keterbukaan saat dilakukan tawar menawar, tetapi juga untuk menuntut sikap lain seperti yang berkaitan dengan ketidakjujuran dalam menjalankan kewajiban kontraktual.

**3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability / absolute liability*)**

Prinsip ini menerangkan bahwa, pihak yang menimbulkan kerugian (tergugat) selalu bertanggungjawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah, (suatu prinsip tanggung jawab yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada)

Di dalam pengangkutan laut terdapat beberapa tanggung jawab yang terjadi selama adanya pengangkutan tersebut. 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 nakhoda dan atau anak buah kapal.”*

Maka, siapapun yang berada diatas kapal tersebut termasuk penumpang harus memberi pertolongan dan melaporkan orang yang memangku kewajiban dalam kapal tersebut, namun penumpang tidak bertanggungjawab langsung dalam kecelakaan kecuali kecelakaan itu diakibatkan dari perbuatannya yang melanggar ketentuan yang dilarang di dalam kapal. Terdapat pihak-pihak yang memiliki tanggung jawab selama terjadinya pelayaran antara lain :

1. Nahkoda
2. Perusahaan Pengangkut
3. Syahbandar

Nahkoda sebagai pemimpin kapal serta sebagai pengangkut memiliki kewajiban dalam melaksanakan pelayaran. Nakhoda wajib bertidak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal. Oleh sebab itu, seorang nakhoda wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketenyuan nasional dan internasional.

Nakhoda selaku wakil dari pengusaha kapal, bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan cargo, mulai dari saat ia pemuatan ke kapal sampai tiba di tempat tujuan dengan selamat. Nakhoda sebagai pengangkut memiliki kewajiban untuk mengetahui seluruh muatannya. Menurut ketentuan Pasal 38 ayat (1) dan (2) UU Pelayaran yang berbunyi :

*“Perusahaan pengangkutan perairan wajib mengangkut penumpang dan/ atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.”*

Pada pengangkutan penumpang daftar dari muatan disebut dengan karcis penumpang sedangkan pada pengangkutan barang atau cargo disebut Konosemen atau *Bill of Lading* dan *Manifest*.

Dalam hal menyangkut administrasi di kapal, nakhoda sebagai pemimpin kapal harus memelihara administrasi selama berada di atas kapal di antaranya adalah sebagaimana yang diatur dalam ketentuan Pasal 347 KUHD, surat-surat yang dimaksud di antaranya adalah surat laut atau pas laut, surat ukur dan sebuah kutipan daftar kapal, daftar awak kapal, dan daftar muatan. Di dalam Pasal 371 KUHD seorang nakhoda berkewajiban untuk melindungi muatannya. Pasal 371 KUHD menyatakan bahwa :

*“Nakhoda wajib menjaga kepentingan mereka yang berhak atas muatannya selama perjalanan, untuk mengambil tindakan yang perlu untuk itu, dan bila perlu bertindak di depan pengadilan.*

*Tentang segala kejadian yang menyangkut muatan harus segera diberitahukan kepada pencarternya ; ia sedapat-dapatnya bertindak setelah berunding dan menurut perintah pencarter tersebut.*

*Dalam keadaan yang sangat mendesak, ia berwenang untuk menjual muatannya, atau sebagian darinya, atau untuk mengambil pinjaman uang dengan menjaminkan muatan, guna menutup pengeluaran yang telah dilakukan untuk keperluan muatan itu.”*

Melihat pada Pasal 371 KUHD tersebut sudah menjadi kewajiban bagi seorang nahkoda untuk melindungi dan mengamankan barang muatannya hingga perjanjian dalam pengangkutan tersebut selesai dilaksanakan. Kewajiban yang lahir dari adanya suatu perjanjian sebagaimana dimaksud diatas melahirkan tanggung jawab yang secara implisit merupakan tanggung jawab pihak perusahaan angkutan.

Rumusan ketentuan tersebut mencakup luasnya kewajiban yang diberikan oleh undang-undang. Jika disimak proses penyelenggaraan pengangkutan dalam hal tanggung jawab nahkoda terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal maupun pelayar pada pokoknya bermuara pada kepentingan barang muatan sebagai obyek yang diperjanjikan yang merupakan kewajiban pengangkut.

Terhadap barang muatannya, nahkoda berhak untuk melindunginya sebagai salah satu bentuk dalam kekuasaan penuh terhadap muatannya.

Menurut Pasal 137 Ayat (3) UU Pelayaran menyatakan bahwa :

*“Nahkoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.”*

Ketentuan dari pasal tersebut menjelaskan bahwa nahkoda memiliki kendali penuh terhadap barang muatannya dan berhak untuk melindungi

muatannya bilamana tidak sesuai dengan dokumen muatan. Nakhoda sebagai wakil dari mereka yang berkepentingan atas muatan diatur dalam pasal 369 dan pasal 371 KUHD. Pasal 369 menentukan bahwa :

*“Bilamana kapal dipaksa masuk ke suatu pelabuhan, ditahan atau dihalang-dihurangi, maka nakhoda diwajibkan menuntut kembali kapal dan muatan dan mengambil tindakan-tindakan yang perlu untuk itu. Ia segera memberitahukan tentang kejadian itu kepada pengusaha kapal dan kepada penggunaan penyediaan kapal serta berbuat sebanyak mungkin dengan bermusyawarah dengan mereka dan menurut perintah-perintah mereka.”*

Isi Pasal 369 KUD tersebut sangat erat hubungannya dengan Pasal 368 KUHD yang menentukan bahwa bilamana pelabuhan tujuan kapal tersebut diblokir, ia diwajibkan masuk ke pelabuhan yang terdekat. Jadi pasal tersebut membebani kewajiban kepada nakhoda untuk menyelamatkan kapal, muatan serta penumpangnya.

Nakhoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan dan melindungi kepentingan daripada pihak-pihak yang berhak atas muatannya, di mana perlu bagi nakhoda untuk mengambil suatu tindakan dalam melindungi kepentingan dari pemilik muatan, walaupun sampai dimuka hakim.

Nakhoda juga tidak terlepas kesalahan mauun khilaf. Dengan kekuasaan besar yang diberikan oleh undang- undang terhadap nakhoda di atas kapal, tidak menutup kemungkinan dilakukannya penyimpangan atas kekuasaan yang besar tersebut. Oleh sebab itu, undang-undang juga memberikan kemungkinan sebagai imbalan dari kekuasaan yang besar

tersebut yaitu bahwa terhadap nakhoda yang melakukan kesalahan, baik disengaja atau karena kelalaiannya, dapat dikenakan penuntutan secara pidana dan perdata melalui pengadilan umum.

Nakhoda dalam menjalankan fungsi, tugas dan wewenangnya dapat bertanggungjawab secara perdata apabila akibat perbuatannya yang secara melawan hukum mengakibatkan kerugian-kerugian kepada pengguna jasa kapal (penumpang) ataupun barang yang diangkutnya.

Pada dasarnya, nakhoda tidak diperbolehkan untuk dibatasi tanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh kelalaian atau kesalahannya. Tetapi di dalam Pasal 470 KUHD ayat (1) dan (2) diperkenankan apabila hal itu diperjanjikan, maka pengangkut tidak akan bertanggung jawab :

1. Untuk lebih dari suatu jumlah tertentu untuk setiap barang yang diangkutnya, kecuali apabila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya. Jumlah itu tidak boleh lebih rendah dari Rp. 600,-
2. Apabila sifat dan harga barang tersebut dengan sengaja diberitahukan secara tidak benar kepadanya, maka pengangkut dibebaskan dari pemberian ganti kerugian (Pasal 470 KUHD).

Bila pengangkut tersebut adalah pengusaha kapal, maka sesuai dengan ketentuan dari Pasal 474 KUHD tanggung jawab pengangkut sebagai demikian itu tentang kerugian yang ditimbulkan kepada barang-barang yang diangkut adalah terbatas sampai jumlah Rp. 50,- per tiap meter kubik kapal ditambah sekedar mengenai kapal-kapal yang digerakan dengan tenaga

mesin. Dan untuk menentukan isi tersebut, harus dikurangi dari isi kotor untuk ruangan yang diperlukan oleh tenaga penggerak.

Bila kerugian itu disebabkan karena kesengajaan atau kesalahan berat dari pihak pengangkut, maka berdasarkan ketentuan Pasal 476 KUHD, pengangkut dapat dituntut penggantian kerugian terhadap seluruh kerugian. Sekedar kelalaian atau kesalahan oleh pengirim ini juga dapat melepas pembebanan tanggung jawab oleh pengangkut, sejauh pengangkut dapat membuktikan bahwa terjadinya kerusakan, musnah dan atau cacatnya barang dimaksud merupakan kalalaian dari pihak pengirim atau ekspediter itu sendiri.

Baik dilihat dari pihak pengangkut maupun dari pihak pengirim barang dalam perjanjian pengangkutan itu dilandasi dengan prinsip “itikad baik” dengan asumsi bahwa pihak pengirim barang menghendaki agar barang-barangnya yang dikirim melalui laut itu dapat sampai di tujuan dengan lengkap, aman, dan sempurna, sedangkan pihak pengangkut menghendaki agar tidak timbul hal-hal yang bertentangan dengan kewajibannya dan dapat menimbulkan kerugian baginya, maka masalah batasan terhadap jumlah ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pengangkut itu merupakan suatu masalah yang penting dalam pengangkutan di laut. Karena di dalam KUHD sudah ditetapkan secara jumlah yang pasti yaitu Rp. 600,- yang karena nilai rupiah adalah sangat berlainan dengan nilai pada waktu itu, maka terjadilah beberapa masalah yang rumit.

Sebagai contoh kasus yang terjadi pada tahun 2019 tersebut yang diakibatkan oleh kelalaian nahkoda yang tidak melakukan pengecekan terhadap muatan dan tidak melihat isi dari muatannya tersebut maka seorang nahkoda tidak dibebankan untuk bertanggung terhadap kelalaiannya tersebut. Karena sekedar kelalaian atau kesalahan oleh pengirim ini juga dapat melepas pembebanan tanggung jawab oleh pengangkut, sejauh pengangkut dapat membuktikan bahwa terjadinya kerusakan, musnah dan atau cacatnya barang dimaksud merupakan kalalaian dari pihak pengirim atau ekspediter itu sendiri.

Bentuk kesalahan nahkoda, misalnya seperti yang diatur dalam Pasal 342 ayat (2) dan pasal 373 KUHD, yaitu ia (nahkoda) bertanggung jawab atas segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar, dan juga apabila ia melampaui batas-batas kekuasaannya, atau apabila ia dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi yang bukan untuk pengusaha kapal.

Yang disebut dengan kesalahan kasar adalah kesalahan yang dilakukan oleh nahkoda, yang seharusnya ia tahu bahwa perbuatan tersebut tidak seharusnya dilakukannya. Mengenai kesalahan nahkoda, baik yang disengaja maupun karena kealpaan, dapat dikenakan hukuman pidana yang diatur dalam UU Pelayaran mulai dari pasal 284 sampai dengan Pasal 336.

Ketentuan lebih lanjut terdapat Pasal 137 Ayat (3) UU Pelayaran yang menjelaskan bahwa nahkoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiil dokumen muatan kapal. Ketentuan tersebut

memberikan penafsiran bahwa berkenaan dengan muatan kapal yang tercantum dalam dokumen kapal dianggap sama kualitasnya maupun kuantitasnya.

Secara normatif, baik pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang maupun Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Nakhoda bertanggung jawab secara penuh terhadap seluruh muatan yang diangkutnya.

Seorang pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum dan

bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang disebabkan oleh suatu perbuatan melanggar hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap

maupun sementara. Dalam hal ini, nakhoda tidak dapat dituntut atas kelalaiannya dalam melakukan pengecekan muatannya karena ketidaksesuaian muatan dalam dokumen tersebut karena bukan merupakan kesalahannya atas terciptanya perbedaan muatan pada dokumen dengan muatan yang diangkutnya. Nakhoda hanya sebagai buruh lepas yang mengemudikan kapal.

Dalam penjelasan di atas tentang tanggung jawab, nakhoda termasuk dalam tanggung jawab pengusaha kapal. Tanggung jawab seorang nakhoda tidak terlepas dari kewenangan yang dimilikinya selama berlayar di atas

kapal. Kewenangan dari seorang nakhoda tersebut dapat dilihat dalam perjanjian yang diadakan dalam pengiriman muatan. Dalam hal perjanjian

pembatasan kewenangan antara nakhoda dengan pengusaha kapal yang dibuat menurut undang-undang sesuai dengan kesepakatan antara pihak-pihak terkait dalam pengangkutan muatan. Perjanjian tersebut tidak mengurangi

dari pertanggungjawaban itu sendiri seperti yang dijelaskan pada Pasal 342 ayat (2) KUHD.

**E. Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/02/II/MP.2020 Tentang Kecelakaan Kapal Tubrukan Antara KM. Mellinda Dengan KM. Rezeki Penuh-I Di Perairan Selat Gelasa, Sebelah Barat Tanjung Pandan<sup>112</sup>**

Tanggal 08 Agustus 2019, pukul 15.00 WIB KM. Mellinda, berbendera Indonesia GT. 884 Awak Kapal 13 (tiga belas) orang, dengan muatan biji Kernel (kelapa sawit) lebih kurang 1000 Ton, bertolak dari Pelabuhan Kendawangan, Kalimantan Barat menuju Pelabuhan Panjang, Lampung, dalam pelayarannya pada tanggal 09 Agustus 2019 lebih kurang pukul 23.00 WIB di Perairan Selat Gelasa sebelah Barat Tanjung Pandan pada posisi 02° 52,77' S / 107° 18,05' T bertubrukan dengan KM. Rezeki Penuh-I, berbendera Indonesia GT. 30, Awak Kapal 15 (lima belas) orang tanpa muatan, dalam pelayarannya dari Pelabuhan Muara Angke menuju ke laut area Penangkapan Ikan (WPP-NRI 712).

Dengan peristiwa tersebut terhadap kapal KM. Rezeki Penuh-I terdapat korban 4 (empat) orang ABK belum ditemukan dan kerugian harta benda berupa kapal tenggelam, sedangkan terhadap kapal KM. Mellinda tidak terdapat korban jiwa maupun luka, namun terdapat kerugian harta benda berupa haluan sebelah kiri tergores dan penyok (*deformasi*).

---

<sup>112</sup> Kementerian Perhubungan Mahkamah Pelayaran, *Himpunan Putusan Mahkamah Pelayaran Tahun 2020*

Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan suratnya nomor AL.817/8/11/DJPL/2019, tanggal 24 September 2019, perihal Berkas Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan Pemeriksaan Lanjutan.

Berdasarkan Pasal 251 dan Pasal 253 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal *juncto* Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), *juncto* Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran Nomor MP.103/21/X/MP.2019, tanggal 22 Oktober 2019 tentang Pembentukan Tim Panel Ahli Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I pada tanggal 9 Agustus 2019 di Selat Gelasa Belitung Barat, telah mengadakan Penelitian dan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal tersebut dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian Nakhoda dan atau Perwira Kapal dalam Penerapan Standar Profesi Kepelautan serta Penetapan Sanksi Administratif kepada Terduga yang terbukti bersalah atau lalai.

Berkas-berkas yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran, antara lain berupa :

1. Berita Acara Tubrukan KM. Mellinda dibuat oleh Nakhoda KM. Mellinda, tanggal 10 Agustus 2019 di Tanjung Pandan;

2. Berita Acara Tubrukan KM. Rezeki Penuh-I dibuat oleh Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I, tanggal 10 Agustus 2019 di Tanjung Pandan;
3. Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) KM. Mellinda nomor KL.205/1/3/KSOP/Tpdn-19, dibuat di Tanjung Pandan tanggal 11 Agustus 2019, oleh Nakhoda KM. Mellinda, diketahui oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan;
4. Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) KM. Rezeki Penuh-I, dibuat di Tanjung Pandan tanggal 11 Agustus 2019, oleh Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I, diketahui oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan;
5. Berita Acara Pendapat (*Resume*) dibuat di Tanjung Pandan tanggal 13 Agustus 2019, oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan;
6. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP), dibuat di Tanjung Pandan tanggal 13 Agustus 2019, oleh Petugas Kesyahbandaran pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan, terhadap Awak Kapal KM. Mellinda dan Awak Kapal KM. Rezeki penuh-I, adalah sebagai berikut :

KM. Mellinda :

- a. Nakhoda, Saudara Moh. Adib;
- b. KKM, Saudara Amran;
- c. Juru Mudi, Saudara Saiful Amar;

d. Juru Minyak, Saudara Handoko.

KM. Rezeki Penuh-I :

- a. Nakhoda, Saudara Rony;
- b. KKM, Saudara Aris Kusnadi;
- c. Kelasi, Saudara Asdi.

7. Surat-Surat Kapal, terdiri dari :

**KM. Mellinda**

- a. Surat Laut Nomor PK.205/1524/SL-PM/DK-13, tanggal 10 Mei 2013, diterbitkan di Jakarta, oleh Kepala Sub.Dit Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Ditjen Hubla;
- b. Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 3423/Hha, tanggal 17 Juli 2009, dikeluarkan di Pontianak oleh Kantor Administrator Pelabuhan Pontianak;
- c. Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal nomor 008723, tanggal 13 Desember 2016 berlaku sampai dengan tanggal 31 Maret 2021, diterbitkan di Jakarta, oleh Kepala Cabang Utama Kelas Tanjung Priok, Biro Klasifikasi Indonesia (BKI);
- d. Sertifikat Klasifikasi Lambung Nomor Register : 14130 No.IMO : 8658281, tanggal 13 Desember 2016 berlaku sampai dengan tanggal 13 Maret 2021, dikeluarkan di Jakarta oleh Kepala Cabang Utama Kelas Tanjung Peiok, Biro Klasifikasi Indonesia (BKI);

- e. Sertifikat Klasifikasi Mesin Nomor Register : 14130 No.IMO : 8658281, tanggal 13 Desember 2016 berlaku sampai dengan tanggal 31 Maret 2021 dikeluarkan di Jakarta, oleh Kepala Cabang Utama Kelas Tanjung Priok, Biro Klasifikasi Indonesia (BKI);
- f. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang nomor AL.502/7/11/KSOP/PJG-19, tanggal 23 Juli 2019 berlaku sampai dengan 22 Oktober 2019, diterbitkan di Panjang, oleh Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang;
- g. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang nomor PK.001/66/9/KSOP/PTK-2018, tanggal 17 Oktober 2018 berlaku sampai dengan tanggal 30 September 2019, diterbitkan di Pontianak oleh Kasie Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak;
- h. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang nomor PK.001/66/8/KSOP/PTK-2018, tanggal 17 Oktober 2018 berlaku sampai dengan tanggal 30 September 2019, diterbitkan di Pontianak oleh Kasie Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak;
- i. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Dari Kapal nomor AL.601/6/11/KSOP/PJG-19, tanggal 23 Juli 2019 berlaku sampai dengan 22 Oktober 2019, diterbitkan di Panjang oleh Kepala Bidang

Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang;

- j. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan nomor PK.401/90/DOC/DK-17, diterbitkan di Jakarta tanggal 9 Januari 2017 berlaku sampai dengan tanggal 4 Agustus 2021, oleh Kasubdit Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Ditjen Hubla;
- k. Sertifikat Manajemen Keselamatan/ *Safety Managemen Certificate* nomor PK.401/91/SMC/DK-17, tanggal 9 Januari 2017 berlaku sampai dengan tanggal 4 Agustus 2021, diterbitkan di Jakarta oleh Kasubdit Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Ditjen Hubla;
- l. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum nomor PAL.524/5/12/KSOP.PJG-19, tanggal 18 Juni 2019 berlaku sampai dengan tanggal 17 September 2019, diterbitkan di Panjang oleh Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang;
- m. Ijin Status Radio Kapal Laut nomor 1279/L/SDPPI/2016, tanggal 28 Desember 2016 berlaku sampai dengan tanggal 27 Desember 2021, diterbitkan di Jakarta, oleh Direktorat Jenderal Sumber Daya dan Perangkat Pos dan Informatika Direktorat Operasi Sumber Daya;

- n. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang nomor PK.002/56/8/KSOP/PTK-2018, tanggal 17 Oktober 2018 berlaku sampai dengan tanggal 30 September 2019, dikeluarkan di Pontianak oleh Kasie Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak;
- o. Surat Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal Pada Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri nomor AL.103/2000/41227/40085/19, tanggal 9 Agustus 2019 berlaku sampai dengan tanggal 25 November 2019, dikeluarkan di Jakarta, oleh Kasubdit Angkutan Laut Dalam Negeri, Direktur Lalu Lintas Angkutan Laut;
- p. Daftar Nama Anak Buah Kapal (*Crew List*) dikeluarkan di Kendawangan tanggal 8 Agustus 2019, oleh Kepala Cabang PT. Samura Raya diketahui oleh Nakhoda dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kendawangan;
- q. Daftar Muat (*Manifest*) nomor 367/SR/VIII/KDN-2019, tanggal 6 Agustus 2019, dikeluarkan di Kendawangan, oleh Kepala Kantor Cabang PT. Samura Raya, diketahui oleh Nakhoda;
- r. *Intact Stability Booklet* nomor 100213035 Ref : 81/SC/01/2011, tanggal 3 Maret 2011 dikeluarkan di Jakarta oleh Biro Klasifikasi Indonesia;

- s. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) nomor R.4/UPP/III/1425/VIII/2019, tanggal 8 Agustus 2019 diterbitkan di Kendawangan oleh Syahbandar Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kendawangan.

**KM. Rezeki Penuh-I**

- a. Surat Ukur Dalam Negeri nomor 3409/PPb, tanggal 11 Juli 2018, diterbitkan di Tanjung Balai Asahan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan;
- b. Pas Besar nomor PK.205/17/5/KSOP.Tba-18, tanggal 3 Juli 2018 diterbitkan di Tanjung Balai Asahan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan;
- c. Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan nomor PK.001/02/9/KSOP.MA-19 tanggal 30 Juli 2019 berlaku sampai dengan tanggal 27 Maret 2020, diterbitkan di Muara Angke, oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal Kantor Syahbandar Muara Angke Jakarta;
- d. Surat Keterangan Perangkat Radio Telekomunikasi nomor PK.002/13/10/KSOP.MBU/2018, tanggal 13 November 2018 berlaku sampai dengan tanggal 12 November 2019, diterbitkan di Muara Baru, oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Muara Baru;
- e. Surat Ijin Penangkapan Ikan/Operasi Tunggal (SIPI-OT) nomor 26.18.3196.31.00560, tanggal September 2018 berlaku sampai dengan tanggal 02 September 2019, dikeluarkan di Jakarta oleh Kepala Dinas

Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Administrasi Jakarta Utara;

- f. Daftar Nakhoda dan Anak Buah Kapal Perikanan tanggal 6 Agustus 2019 dikeluarkan di Jakarta, oleh Nakhoda diketahui oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Muara Angke Jakarta;
  - g. Surat Tanda Bukti Laporan Keberangkatan Kapal Perikanan nomor 00406-VIII/PPN.MA/K/2019, tanggal 6 Agustus 2019 dikeluarkan di Jakarta oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Muara Angke Jakarta, diketahui oleh Nakhoda;
  - h. Surat Hasil Pemeriksaan Teknis dan Nautis Kapal Perikanan, Alat Penangkapan Ikan, dan Alat Bantu Penangkapan Ikan, dikeluarkan di Jakarta tanggal 06 Agustus 2019, oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Muara Angke Jakarta;
  - i. Surat Persetujuan Berlayar nomor 2772/06/VIII/PP.MA/2019, tanggal 6 Agustus 2019, diterbitkan di Muara Angke, oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Muara Angke Jakarta.
8. Sertifikat Keahlian Pelaut Awak Kapal, terdiri dari :

**KM. Mellinda**

- a. ANT-IV Manajemen Nomor 6200024833M40217, atas nama Moh. Adib diterbitkan di Jakarta, tanggal 26 Juni 2010;
- b. ANT-V Nomor 6201659789N50216, atas nama Andrian Cristiana Siswandi diterbitkan di Jakarta, 21 Maret 2016;

- c. ANT-V Nomor 6201111738N50515, atas nama Agus Susanto diterbitkan di Jakarta, tanggal 19 Agustus 2015;
- d. ATT-V Manajemen Nomor 6201001420S50217, atas nama Amran diterbitkan di Jakarta, tanggal 17 Maret 2017;
- e. ATT-V Nomor 6201583612T50517, atas nama Aris Budihono diterbitkan di Jakarta, tanggal 29 April 2017.

**KM. Rezeki Penuh-I**

- a. SKK 60 Mil Nomor SKK-N/696/III/KSOP.MBU-2018 atas nama Rony, diterbitkan oleh KSOP Muara Baru, tanggal 20 Maret 2018;
- b. SKK 60 Mil Nomor SKK-T/2694/KSOP.MBU-2018 atas nama Aris Kusnadi, diterbitkan oleh KSOP Muara Baru tanggal 10 Desember 2018.

Dari berkas dan keterangan yang diberikan dalam Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal (BAPP) serta keterangan lainnya dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut :

A) Berkas dan keterangan yang diberikan dalam Pemeriksaan Pendahuluan :

- 1. Data Kapal

**KM. Mellinda**

Nama : Mellinda  
Jenis : Kapal Barang (Cargo)  
Bendera / Tanda Panggilan : Indonesia/PNJO  
Pembuatan / Konstruksi : Tahun 2008/di Pontianak/Baja  
Isi Kotor / Isi Bersih : GT. 884 / NT. 578

Tanda Selar : GT. 884 No.3423/HHa

Ukuran Pokok

Panjang : 54,72 Meter

Lebar : 11,00 Meter

Dalam : 5,00 Meter

Pemilik : PT. Pelayaran Josh Tirto

Awak Kapal : 13 (tiga belas) orang termasuk Nakhoda

Nakhoda : Moh. Adib

**KM. Rezeki Penuh-I**

Nama : Rezeki Penuh-I

Jenis : Kapal Penangkap Ikan (Komprenng)

Bendera : Indonesia

Pembuatan / Konstruksi : Tahun 2017/di Tanjung Balai

Asahan/Kayu

Isi Kotor / Isi Bersih : GT. 30 / NT. 9

Tanda Selar : GT. 30/No.3409/PPb

Ukuran Pokok

Panjang : 18,13 Meter

Lebar : 5,05 Meter

Dalam : 1,56 Meter

Pemilik : Saudara Trisno

Awak Kapal : 15 (lima belas) orang termasuk Nakhoda

Nakhoda : Rony

## 2. Jalannya Peristiwa

### **KM. Mellinda**

- a. Pada tanggal 8 Agustus 2019 lebih kurang pukul 15.00 WIB KM. Mellinda berbendera Indonesia, GT. 884, Awak Kapal 13 orang bermuatan biji kernel (kelapa sawit) lebih kurang 1000 Ton bertolak dari Pelabuhan Kendawangan, Kalimantan Barat menuju Pelabuhan Panjang, Lampung;
- b. Dalam pelayarannya kapal dilengkapi dengan alat bantu navigasi yang memenuhi persyaratan dan di Awaki dengan Perwira Dinas Jaga yang memenuhi persyaratan;
- c. Ketika kapal melintasi Perairan Selat Gelasa sebelah Barat Pelabuhan Tanjung Pandan dengan kecepatan 5,8 knot, merubah haluan dari haluan  $220^{\circ}$  menjadi haluan  $180^{\circ}$  dan setelah haluan  $180^{\circ}$  di depan haluan terdapat kapal dengan haluan berlawanan yang akan berpapasan, KM. mellinda menghubungi melalui Radio VHF Channel 16 sebanyak 3 kali tetapi tidak ada jawbaan, disorot dengan lampu sorot (Aldis) tetapi tidak ada reaksi;
- d. Selanjutnya KM. Mellinda merubah haluan ke kanan menjadi haluan  $185^{\circ}$ , dan sudah terlihat aman, ketika jarak semakin dekat, kapal yang berlawanan arah tersebut merubah haluan ke kiri ke arah depan haluan KM. Mellinda dengan cepat, melihat kondisi tersebut KM. Mellinda stop mesin dan mundur penuh sebelum kapal berhenti,

- pada pukul 23.30 WIB terjadi tubrukan antara haluan kiri KM. Mellinda dengan lambung kanan belakang kapal tersebut;
- e. Setelah terjadi tubrukan kapal tersebut terbalik dan Awak kapalnya mengapung di perairan, selanjutnya KM. Mellinda menyelamatkan Awak kapal tersebut sebanyak 7 orang yang salah satunya adalah Nakhoda dan yang belum diketemukan sebanyak 4 orang, dari Nakhoda kapal yang diselamatkan diketahui bahwa jenis kapal tersebut Kapal Penangkap Ikan (nelayan) dengan nama KM. Rezeki Penuh-I;
- f. KM. Mellinda tetap melakukan pencarian hingga menjelang pagi tetapi tidak ada lagi Awak Kapal yang diketemukan, selanjutnya KM. Mellinda berlabuh jangkar di pantai terdekat, kemudian Nakhoda KM. Mellinda melaporkan kejadian kepada pemilik kapal dan menghubungi Radio Pantai melalui frekuensi 6215 tetapi tidak ada jawaban kemudian menghubungi BASARNAS melalui telepon genggam nomor 115 dijawab oleh BASARNAS Pangkal Pinang;
- g. Pada pagi hari lebih kurang pukul 09.30 WIB kapal Patroli Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan tiba di kapal KM. Mellinda, memerintahkan agar KM. Mellinda membawa masuk korban ke Pelabuhan Tanjung Pandan, pada sore harinya KM. Mellinda tiba di Muara Pelabuhan Tanjung Pandan berlabuh jangkar, kemudian semua korban dievakuasi ke darat dengan menggunakan kapal Patroli Kantor Syahbandar;

- h. Dalam peristiwa kecelakaan tersebut tidak terdapat korban jiwa ataupun luka, namun terdapat kerugian harta benda berupa haluan tergores dan penyok (deformasi) di bagian haluan sebelah kiri kapal.

#### **KM. Rezeki Penuh-I**

- a. Pada tanggal 7 Agustus 2019 pukul 19.00 WIB KM. Rezeki Penuh-I berbendera Indonesia, GT. 30, Awak Kapal 11 orang, tanpa muatan, bertolak dari Pelabuhan Muara Angke menuju ke laut Area Penangkapan Ikan Laut Jawa, tetapi kapal melakukan deviasi menuju Selat Karimata melalui Selat Gelasa dengan tujuan untuk mengantarkan suku cadang mesin (*spare part*) ke kapal penangkap ikan KM. Sartika yang berada di Selat Karimata;
- b. Dalam pelayarannya kapal dilengkapi dengan alat bantu navigasi yang memadai, dan diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan;
- c. Ketika kapal berlayar melintasi Selat Gelasa tanggal 9 Agustus 2019 pada malam hari dengan haluan 000° (Utara), kapal dikemudikan oleh Saudara Asdi yang diperintahkan oleh Nakhoda untuk menggantikan memegang kemudi seharian, dari arah berlawanan terdapat kapal yang bergerak akan berpapasan, ketika kedua kapal semakin dekat, KM. Rezeki Penuh-I merubah haluan ke kiri, kemudian terjadi tubrukan antara km. Rezeki Penuh-I dengan KM. Mellinda pada pukul 23.30 WIB, yang menyebabkan KM. Rezeki Penuh-I terbalik dan tenggelam;

- d. Selanjutnya Awak Kapal KM. Rezeki Penuh-I diselamatkan oleh KM. Mellinda sebanyak 7 (tujuh) orang yang salah satunya adalah Nakhoda dan 4 (empat) orang Awak Kapal belum diketemukan, pada siang hari berikutnya semua korban dibawa ke Kantor KSOP Tanjung Pandan;
- e. Dalam peristiwa tersebut terdapat korban 4 (empat) orang ABK belum diketemukan dan kerugian harta benda berupa KM. Rezeki Penuh-I tenggelam.
3. Dalam peristiwa tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I pada tanggal 9 Agustus 2019, pukul 23.30 WIB, di Perairan Selat Gelasa Sebelah Barat Tanjung Pandan, Mahkamah Pelayaran menetapkan para Terduga dan para Saksi, sebagai berikut :

**KM. Mellinda**

- a. Terduga I Nakhoda, Saudara Moh. Adib;
- b. Para Saksi :
- 1) KKM, Saudara Amran;
  - 2) Juru Mudi, Saudara Saiful Amar;
  - 3) Juru Minyak, Saudara Handoko.

**KM. Rezeki Penuh-I**

- a. Terduga II Nakhoda, Saudara Rony;
- b. Para Saksi :
- 1) KKM, Saudara Aris Kusnadi;
  - 2) Kelasi, Saudara Asdi.

c. Para Saksi lainnya :

- 1) Pemilik KM. Rezeki Penuh-I, Saudara Trisno;
- 2) Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Muara Angke, Saudara Bayu Setyadi, S.St.Pi

Dalam upaya untuk memperoleh keterangan lebih lanjut sehubungan dengan Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I pada tanggal 9 Agustus 2019 pukul 23.30 WIB, di Perairan Selat Gelasa sebelah Barat Tanjung Pandan, Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada para Terduga dan para Saksi guna didengar keterangannya di hadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal pada hari Rabu, tanggal 13 November 2019, di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Pandan, dan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal ke I (satu) untuk KM. Rezeki Penuh-I pada hari Jumat tanggal 22 November 2019, dan Panggilan ke II pada hari Rabu tanggal 4 Desember 2019 di Kantor Mahkamah Pelayaran Jakarta. Keterangan yang diberikan dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) dan dihadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut :

**KM. Mellinda**

1. Terduga I Nakhoda KM. Mellinda Saudara Moh. Adib, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, tidak didampingi oleh Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut :

- a. Lahir di : Demak
- Tanggal : 11 November 1960
- Agama : Islam
- Alamat : Desa Pasir RT. 007/RW. 001 Kel. Pasir,  
Kec. Mijen, Kab. Demak Jawa Tengah
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1972 di Demak;  
2) SMP/Pesantren tahun 1975 di Jawa Timur
- Teknis : 1) MPT tahun 1995 di Semarang;  
2) MPI tahun 1997 di Semarang;  
3) ANT-IV Manajemen tahun 2016 di Semarang
- Pengalaman Berlayar :
- 1) Nakhoda, KM. Jasa Wijaya tahun 2001 s/d tahun 2003;
  - 2) Nakhoda KM. Audi Jaya tahun 2006 s/d 2010;
  - 3) Nakhoda KM. Mellinda tahun 2014 s/d sekarang.
- b. Pada tanggal 8 Agustus 2019, pukul 15.00 WIB, KM. Mellinda berbendera Indonesia, GT. 884, Awak Kapal 13 orang, bermuatan biji kernel (kelapa sawit) lebih kurang 1000 Ton dengan sarat depan 3,0 meter dan sarat belakang 3,6 meter bertolak dari Pelabuhan Kendawangan, Kalimantan Barat dengan tujuan Pelabuhan Panjang, Lampung;

- c. Dalam pelayarannya KM. Mellinda dilengkapi dengan alat bantu navigasi antara lain Kompas Magnet 1 unit, GPS 2 unit, AIS 1 unit, Radio BHF 1 unit, Radio SSB 1 unit, HT 3 unit, EPIRB 1 unit dalam keadaan baik dan radar 1 unit dalam keadaan rusak, dengan satu unit motor induk yang operasionalnya dari Anjungan dan diawaki dengan Perwira Jaga yang memenuhi persyaratan;
- d. Pada tanggal 9 Agustus 2019 malam hari ketika kapal melintasi perairan Selat Gelasa sebelah Barat Pelabuhan Tanjung Pandan merubah haluan dari  $220^{\circ}$  menjadi haluan  $180^{\circ}$  (Selatan), Terduga I Nakhoda sebagai Perwira Jaga melihat di haluan ada kapal dengan arah berlawanan, yang ditandai dengan adanya lampu navigasi merah dan hijau serta lampu putih, yang diduga kapal nelayan, kemudian menghubungi kapal tersebut dengan radio VHF Channel 16 sebanyak 3 kali tetapi tidak ada jawaban, selanjutnya menggunakan lampu sorot yang diarahkan kepada kapal tersebut tetapi tidak ada reaksi;
- e. Menyikapi kondisi tersebut Terduga I Nakhoda merubah haluan ke kanan menjadi  $185^{\circ}$  dan kapal nelayan terlihat ke kanan, situasi terlihat aman, kedua kapal bergerak berlawanan arah, setelah kedua kapal semakin dekat, terlihat kapat nelayan berbelok ke kiri dengan cepat mengarah ke depan haluan KM. Mellinda, untuk menghindari terjadinya tubrukan, Terduga I Nakhoda KM. Mellinda stop mesin, maka pada pukul 23.30 WIB terjadi tubrukan antara haluan sebelah

- kirI KM. Mellinda dengan lambung kanan belakang KM. Rezeki Penuh-I yang mengakibatkan kapal terbalik dan tenggelam;
- f. Selanjutnya Terduga I Nakhoda KM. Mellinda memerintahkan Awak Kapalnya untuk menyelamatkan Awak Kapal KM. Rezeki Penuh-I yang berenang, setelah selesai penyelamatan, jumlah Awak Kapal yang diselamatkan sebanyak 7 orang yang salah satunya adalah Nakhoda dan yang belum ditemukan sebanyak 4 orang berdasarkan informasi dari Terduga II Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I, karena masih ada 4 orang Awak Kapal yang belum ditemukan, maka KM. Mellinda melakukan pencarian dengan mengitari kapal sampai beberapa kali, namun tidak ada lagi Awak Kapal yang ditemukan;
- g. Setelah melakukan pencarian lebih kurang satu jam dan tidak menemukan korban, maka Terduga I Nakhoda memutuskan berlabuh jangkar di dekat Pulau Mendanau, kemudian melaporkan kejadian kepada Pemilik Kapal, menghubungi Radio Pantai melalui Frekuensi 6215 dan Radio VHF Channel 16, namun tidak ada jawaban, kemudian menggunakan *handphone* (HP) menghubungi No. 115 BASARNAS, di jawab oleh BASARNAS Pangkal Pinang, diinformasikan telah terjadi tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I di Perairan sebelah Barat Tanjung Pandan;
- h. Pada tanggal 10 Agustus 2019 lebih kurang pukul 09.30 WIB Kapal Patroli Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Kelas IV Tanjung Pandan tiba di lokasi KM. Mellinda dengan Personil dari KSOP, BASARNAS, Koramil dan Polisi Perairan serta TNI Angkatan Laut, dikarenakan launt berombak sehingga kapal Patroli tidak dapat merapat ke KM. Mellinda, selanjutnya memerintahkan kepada Terduga I Nakhoda KM. Mellinda agar membawa korban ke Pelabuhan Tanjung Pandan, pada sore hari KM. Mellinda tiba di Muara Pelabuhan Tanjung Pandan dan berlabuh jangkar, kemudian korban dievakuasi ke darat dengan menggunakan Kapal Patroli KSOP;

- i. Dalam peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa maupun luka namun terdapat kerugian harta benda berupa haluan sebelah kiri tergores dan penyok (deformasi).
2. Saksi KKM, Saudara Amran hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut :
- a. Lahir di جامعة سلطان أبيجوع الإسلامية Pontianak  
Tanggal : 25 Agustus 1968  
Agama : Kristen  
Alamat : Dusun Jaya RT.006/RW.004 Kel. Sungai Enau Kec. Kuala Mandor B, Kab. Kudu Raya Kalimantan Barat  
Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1984 di Pontianak;  
2) SMP, tahun 1987 di Pontianak;

3) SMK, tahun 1990 di Pontianak.

Teknis : 1) AMK PT tahun 1993 di Pontianak;  
2) ATT-V tahun 2017 di Jakarta.

Pengalaman Berlayar :

- 1) Juru Minyak, KM. Tirto Moyo tahun 1991 s/d tahun 1993;
  - 2) KKM, KM. Tirto Moyo tahun 1993 s/d tahun 1997;
  - 3) Masinis I, KM. Puspa Persada tahun 2001 s/d tahun 2005;
  - 4) Masinis II, KM. Intan Persada tahun 2006 s/d tahun 2007;
  - 5) KKM, KM. Sinar Usaha Jaya-III tahun 2007 s/d tahun 2013;
  - 6) KKM, KT. Jaya tahun 2013;
  - 7) KKM, KT. Mitra Jaya-IV tahun 2013;
  - 8) KKM, KT. Jaya tahun 2013 s/d tahun 2014;
  - 9) KKM. KT. Mitra Jaya-XII 2014;
  - 10) KKM, KM. Mellinda Desember tahun 2017 s/d kejadian.
- b. Berdinas sebagai KKM di atas kapal KM. Mellinda sejak tanggal 26 Desember 2017 atau setidaknya-tidaknya telah menjabat sebagai KKM lebih kurang 2 tahun, sehingga Saksi telah familier dengan tugasnya maupun keadaan di kamar mesin;
- c. Mempunyai tugas memimpin ABK mesin dan mengatur jadwal jaga serta bertanggungjawab terhadap pemeliharaan dan perawatan permesinan kapal;
- d. KM. Mellinda dilengkapi 1 unit mesin induk sebagai penggerak utama merek Yanmar, 4 Tak Kerja Tunggal, Tenaga Efektif 820 HP

dan 3 unit motor bantu sebagai sumber tenaga listrik dan penggerak pompa-pompa di kamar mesin antara lain :

- 1 unit merek Yanmar dengan kapasitas 33 HP;
  - 1 unit merek Mitsubishi dengan kapasitas 100 HP;
  - 1 unit merek Dompeng dengan kapasitas 20 PK.
- e. KM. Mellinda diawaki dengan 4 orang bagian mesin, yang terdiri dari KKM, Masinis II dan Juru Minyak 2 orang dan pembagian Dinas Jaga sebagai berikut :
- KKM Dinas Jaga 6 jam dari pukul 06.00-12.00 dan 18.00-24.00;
  - Masinis II Dinas Jaga 6 jam dari pukul 12.00-18.00 dan 00.00-06.00
  - Juru Minyak masing-masing Dinas Jaga 4 jam mendampingi Perwira Mesin.
- f. Membenarkan bahwa pada tanggal 9 Agustus 2019 lebih kurang pukul 23.30 WIB telah terjadi tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I, saat itu Saksi sedang Dinas Jaga di kamar mesin dan mendengar suara mesin tiba-tiba *slow* dan stop kemudian mundur penuh, beberapa saat kemudian terasa ada benturan;
- g. Setelah merasakan ada benturan, Saksi naik ke anjungan dan terlihat *handle* mesin masih di posisi mundur serta melihat beberapa orang Awak Kapal berada di atas *deck* menyelamatkan korban, dan saat itu Saksi baru mengetahui telah terjadi tubrukan;

- h. Selanjutnya Saksi membantu menyelamatkan ABK KM. Rezeki Penuh-I yang sedang terapung-apung di air yang berjumlah 7 orang, dengan menggunakan *Ring Buoy* dengan cara ditarik satu persatu naik ke atas *deck* KM. Mellinda;
- i. Setelah selesai menyelamatkan korban, Saksi kembali ke kamar mesin untuk persiapan olah gerak berlabuh jangkar di dekat pantai Pulau Mendanau.
3. Saksi Juru Mudi Saudara Syaiful Ammar hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut :
- a. Lahir di : Kendal
- Tanggal : 29 Maret 1979
- Agama : Islam
- Alamat : Botomulyo RT. 006/RW. 005 Kec. Cepiring Kab. Kendal, Jawa Tengah
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1991 di Kendal;
- 2) SMP, tahun 1994 di Kendal;
- 3) SMA, tahun 1997 di Kendal.
- Teknis : -
- Pengalaman Berlayar :
- 1) Koki, KM. Citra Perdana tahun 2016;
- 2) Koki, TK. Tirta Bahari tahun 2016 s/d tahun 2017;
- 3) Juru Mudi, KM. Mellinda tahun 2017 s/d kejadian.

- b. Bertugas sebagai Juru Mudi KM. Mellinda sejak tanggal 13 Agustus 2017 sampai kejadian, sehingga sudah familier dengan sistem kemudian manual di kapal dengan menggunakan kemudi jenis *Joy Stick*, Saksi mempunyai tugas antara lain memegang kemudi pada saat Dinas Jaga di laut, saat Dinas Jaga Pelabuhan membersihkan anjungan, akomodasi, bekerja di *deck*, menaikkan dan menurunkan bendera Merah Putih serta melaksanakan perintah Nakhoda;
- c. Membenarkan bahwa pada tanggal 9 Agustus 2019 lebih kurang pukul 23.30 WIB telah terjadi tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I, saat itu Saksi sedang Dinas Jaga di anjungan bersama dengan Nakhoda, pada saat itu cuaca cerah, jarak tampak baik, dan laut berombak;
- d. Saksi melakukan Dinas Jaga bersama Nakhoda dari pukul 20.00-24.00 WIB, sebelum terjadi tubrukan, haluan kapal dikemudikan 180° dan Saksi melihat lampu berwarna merah dan hijau di arah haluan kapal;
- e. Dalam kondisi demikian, Saksi mendengar Nakhoda memanggil-manggil kapal yang berada di haluan dengan menggunakan Radio VHF Channel 16 sebanyak 3 (tiga) kali, namun tidak ada jawaban, kemudian Nakhoda memberi isyarat lampu sorot ke arah kapal nelayan tersebut tetapi tidak ada tanggapan, selanjutnya Nakhoda memerintahkan kepada Saksi untuk merubah haluan menjadi 185°, pada saat itu Saksi melihat kecepatan kapal 5,5 knots pada GPS;

- f. Ketika kedua kappa semakin dekat, kapal nelayan terlihat berbelok ke kiri memotong di depan haluan KM. Mellinda, Saksi melihat Nakhoda stop mesin kemudian terjadi tubrukan antara haluan sebelah kiri KM. Mellinda dengan lambung kanan belakang KM. Rezeki Penuh-I;
- g. Setelah terjadi tubrukan, Saksi melihat Awak Kapal KM. Mellinda memnerikan pertolongan dengan melemparkan pelampung penolong (*Ring Buoy*) yang dilengkapi tali buangan ke samping kapal nelayan yang dalam kondisi terbalik, memasang tangga pandu untuk proses penyelamatan, sedangkan Saksi diperintahkan oleh Nakhoda tetap berada di anjungan;
- h. Pada tanggal 10 Agustus 2019 lebih kurang pukul 01.00 WIB, penyelamatan terhadap ABK KM. Rezeki Penuh-I sebanyak 7 orang telah selesai dan masih terdapat 4 orang ABK belum diketemukan, selanjutnya KM. Mellinda melanjutkan pencarian terhadap 4 orang tersebut selama lebih kurang 2 jam, namun belum berhasil diketemukan;
- i. Lebih kurang pukul 03.00 WIB, KM. Mellinda berlabuh jangkar di dekat pantai Pulai Mendanau dan pada sore hari kapal bergerak menuju ke Pelabuhan Tanjung Pandan untuk mengevakuasi 7 orang ABK Kapal Nelayan, kapal tiba di Muara Pelabuhan Tanjung Pandan berlabuh jangkar, semua korban dievakuasi ke darat

menggunakan Kapal Patroli Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tanjung Pandan.

4. Saksi Juru Minyak, Saudara Setyo Handoko, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut :

- a. Lahir di : Karanganyar
- Tanggal : 20 September 1992
- Agama : Islam
- Alamat : Sanggir Selatan RT. 001/RW. 007  
Kelurahan Paulan Kecamatan Colomadu  
Kab. Karanganyar, Jawa Tengah
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 2005 di Karanganyar;  
2) SMP, tahun 2008 di Karanganyar;  
3) SMK, tahun 2011 di Surakarta.
- Teknis : -
- Pengalaman Berlayar :  
1) Juru Minyak, KM. Mellinda tahun 2016 s/d kejadian.
- b. Mulai bertugas sebagai Juru Minyak lebih kurang 3 (tiga) tahun di KM. Mellinda sejak tahun 2016, sehingga Saksi telah familier di kamar mesin maupun di lingkungan kapal;
- c. Mempunyai tugas untuk membantu Masinis dalam melaksanakan perbaikan dan perawatan mesin, ketikan melaksanakan Dinas Jaga mempunyai tugas menghidupkan Genset, mengecek tekanan oli,

temperatur gas buang dan tugas rutin lainnya yang diperintahkan Perwira Mesin;

- d. Membenarkan bahwa pada tanggal 9 Agustus 2019 lebih kurang pukul 23.30 WIB terjadi tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I, saat itu Saksi sedang melaksanakan Dinas Jaga di kamar mesin pukul 20.00-24.00 WIB bersama KKM;
- e. Menjelang serah terima jaga, Saksi memeriksa temperatur dan tekanan oli, tiba-tiba mesin induk stop kemudian mundur penuh (diketahui dari suara mesin keras), beberapa saat kemudian terasa ada benturan, selanjutnya Saksi melihat KKM naik ke atas dan mesin masih mundur sampai lebih kurang 20 menit;
- f. Serah terima jaga pukul 24.00 WIB, kemudian Saksi ke atas *deck* melihat ABK kapal nelayan sebanyak 7 orang, setelah itu Saksi memberikan baju ganti kepada mereka, selanjutnya kapal masih berputar-putar mencari 4 korban lainnya namun belum diketemukan dan Saksi memegang lampu senter untuk mengamati sekeliling kapal dan kemudian kapal berlabuh jangkar lebih kurang pukul 04.00 WIB;
- g. Pada pagi hari lebih kurang pukul 10.00 WIB, Kapal Patroli Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Pandan mendekati ke KM. Mellinda tetapi tidak dapat merapat ke kapal karena ombak, kemudian dari kapal KSOP memerintahkan agar KM. Mellinda berpindah labuh ke Muara Tanjung Pandan, dan tiba di Muara

Tanjung Pandan berlabuh jangkar 15.00 WIB, kemudian Kapal Patroli Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Pandan mengevakuasi seluruh korban.

**KM. Rezeki Penuh-I**

1. Terduga II Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I, Saudara Rony, tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, Panggilan ke-I dan ke-II, sesuai Surat Ketidakhadiran dari Pemilik Kapal pada tanggal 21 November dan tanggal 3 Desember 2019, bahwa yang bersangkutan tidak diketahui keberadaannya dan sudah pindah alamat.

Keterangan diambil dari Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan adalah sebagai berikut :

- a. Lahir di : Panipahan  
Tanggal : 23 November 1976  
Agama : Budha  
Alamat : Jl. Udang RT. 004/RW. 003 Kel. Panipahan Kec. Pasir Limau Kapas  
Pendidikan Umum : -  
Teknis : 1) SKK 60 Mill, tahun 2018 di KSOP Muara baru;  
2) Sertifikat Keterampilan (BST untuk Kapal Perikanan Pelayaran Dalam Negeri dan ZEEI), tahun 2019.

Pengalaman Berlayar :

- 1) KM. Rezeki Penuh-I, Nakhoda tahun 2019.
- b. Pada tanggal 7 Agustus 2019 pukul 19.00 WIB KM. Rezeki Penuh-I berbendera Indonesia GT. 30, Awak Kapal yang berangkat 11 orang, tanpa muatan, bertolak dari Pelabuhan Perikanan Muara Angke dengan tujuan Selat Karimata untuk menangkap cumi-cumi;
- c. Dalam pelayarannya kapal dilengkapi alat bantu navigasi antara lain kompas 1 unit, GPS 1 unit, Echosounder 1 unit, dan Radio SSB 1 set, dan diawaki Awak Kapal 11 orang;
- d. Bertugas sebagai Nakhoda di KM. Rezeki Penuh-I lebih kurang 6 (enam) bulan sejak tahun 2019;
- e. Pada tanggal 9 Agustus 2019 malam hari ketika kapal melintas di Perairan Belitung di sekitar Pulau Mendanau dengan haluan 000° (Utara) dan kecepatan 5 knot, terlihat di depan terdapat kapal, ketika sedang memegang kemudi, lebih kurang pukul 23.30 WIB Nakhoda ingin ke kamar mandi, kemudian memerintahkan Saudara Asdi untuk menggantikan memegang kemudi;
- f. Ketika Nakhoda masih berada di kamar mandi lebih kurang 30 menit, kapal mengalami benturan dan Nakhoda terjatuh ke laut, kapal terjadi tubrukan dengan KM. Mellinda, yang mengakibatkan KM. Rezeki Penuh-I terbalik, Awak Kapal yang terjatuh ke air berenang menuju lunas kapal yang terbalik, semua berjumlah 7 orang yang kemudian diselamatkan oleh KM. Mellinda, dari

Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I meminta kepada Nakhoda KM. Mellinda untuk mencari 4 orang Awak Kapal yang belum diketemukan;

g. Nakhoda tidak mengetahui bahwa Saudara Asdi tidak dapat mengemudikan kapal dan pada saat memerintahkan untuk mengoperasikan kemudi tidak memberikan perintah apapun;

h. Pada Surat Persetujuan Berlayar Nomor 2772/06-VIII/PP.MA/2019 tanggal 6 Agustus 2019 bertolak dari Muara Angke dengan tujuan Daerah Penangkapan Ikan WPP-NRI 712, Perairan Utara Jawa, tetapi menurut Nakhoda kapal menuju ke Perairan Selat Karimata untuk menangkap cumi-cumi, perairan Selat Karimata tersebut berada jauh di sebelah Utara Perairan Utara Jawa, dalam SPB tersebut tercatat dengan jumlah ABK sebanyak 15 orang tetapi yang berangkat hanya 11 orang dan tidak dilaporkan kepada Syahbandar.

2. Saksi KKM, Saudara Aris Kurniadi hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut :

a. Lahir di : Pemalang  
Tanggal : 24 Desember 1993  
Agama : Islam  
Alamat : Padurungan RT. 003/RW. 002 Desa  
Padurungan Kecamatan Taman Kab.  
Pemalang Jawa Tengah

Pendidikan Umum : SD, tahun 2007 di Pernalang

Teknis : 1) SKK 60 Mill, tahun 2018 di Jakarta;  
2) Sertifikat Keterampilan (BST untuk Kapal Perikanan Pelayaran Dalam Negeri dan ZEEI), tahun 2019.

Pengalaman Berlayar :

- 1) Wakil KKM, KM. Putra Bahari tahun 2019;
  - 2) KKM, KM. Rezeki Penuh-I tahun 2019.
- b. Saksi mempunyai pengalaman di kapal lain sebagai Wakil KKM dan bertugas sebagai KKM di KM. Rezeki Penuh-I sejak bulan Februari tahun 2019 atau telah menjabat sebagai KKM lebih kurang 6 dan telah 3 kali melaut (menangkap ikan) sejak di KM. Rezeki Penuh-I, sehingga Saksi sudah familier dengan tugasnya di kamar mesin mempunyai tugas dan tanggungjawab sebagai pimpinan di kamar mesin untuk memastikan mesin-mesin dalam keadaan siap, menyiapkan suku cadang (*spare part*) mesin, BBM dan mengoperasikan mesin-mesin kapal;
- c. KM. Rezeki Penuh-I dilengkapi dengan 1 unit mesin induk sebagai penggerak utama merek Mitsubishi, tenaga efektif 190 PK dengan kecepatan rata-rata 5 knots, berbaling-baling tunggal;
- d. KM. Rezeki Penuh-I diawaki dengan 2 orang mesin yang terdiri dari KKM dan Wakil KKM, namun pada saat berangkat Wakil KKM tidak ikut berlayar dikarenakan sakit sehingga KKM bertugas

sendirian, biasanya kapal berlayar menuju lokasi menangkap ikan lebih kurang 4 hari lamanya;

- e. Membenarkan bahwa pada tanggal 9 Agustus 2019, lebih kurang pukul 23.30 WIB terjadi tubrukan antara KM. Rezeki Penuh-I dengan KM. Mellinda, saat itu Saksi sedang mengontrol mesin, dan menghidupkan Kran *Freezer*, tiba-tiba terdengar suara benturan dari lambung kanan sehingga Saksi terlempar, kemudian berusaha keluar dari kamar mesin yang sudah tergenang air dengan melalui pintu sebelah kanan dan setelah keluar dari kamar mesin, melihat kapal sudah terbalik, selanjutnya berenang naik ke atas lunas kapal, tidak lama kemudian diselamatkan oleh KM. Mellinda;
  - f. Kapal bertolak dari Pelabuhan Muara Angke tujuan ke Laut Jawa, tetapi menurut Kapten, kapal akan mengantar titipan suku cadang (*spare part*) ke KM. Sartika yang berada di Selat Karimata;
  - g. Sesuai Surat Persetujuan Berlayar Awak Kapal berjumlah 15 orang, namun pada saat berangkat Awak Kapal hanya sebanyak 11 orang, yang terdiri dari Nakhoda dan KKM (Awak Kapal lama) dan 9 orang lainnya (Awak Kapal baru), sedangkan 4 orang Awak Kapal tidak ikut berlayar.
3. Saksi Kelasi, Saudara Asdi tidak hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Panggilan ke-I dan ke-II, sesuai Surat Ketidakhadiran dari Pemilik Kapal, pada tanggal 21 November 2019 dan tanggal 3 Desember 2019, bahwa yang bersangkutan tidak diketahui

keberadaannya. Keterangan diambil dari Berita Acara Pemeriksaan

Pendahuluan adalah sebagai berikut :

- a. Lahir di : Karawang  
Tanggal : 9 November 1988  
Agama : Islam  
Alamat : Dusun Karajan RT. 001/RW. 001 Kel.  
Tanjung, Kec. Banyusari, Kab. Karawang,  
Jawa Barat

Pendidikan Umum : -

Teknis : -

Pengalaman Berlayar :

- 1) Kelasi, KM. Rezeki Penuh-I, 6 Agustus 2019 s/d kejadian.
- b. Bekerja di KM. Rezeki Penuh-I baru 2 (dua) hari, tugasnya yaitu sebagai Kelasi, dan Saksi tidak mengetahui peralatan yang berada di anjungan dan belum pernah berlayar di kapal lain;
- c. Pada tanggal 9 Agustus 2019 malam hari, Saksi sedang berdinas Jaga bersama Nakhoda, Saksi diperintah untuk menggantikan mengoperasikan kemudi karena Nakhoda akan ke kamar mandi, setelah 30 menit mengemudikan kapal sendirian, Saksi melihat ada kapal dengan jarak lebih kurang 200 meter mendekati KM. Rezeki Penuh-I dan kapal semakin mendekat, lebih kurang jarak 25 meter, Saksi panik dan memutar haluan kapal ke kiri dengan maksud menghindari kapal tersebut, namun bukannya menghindari kpaal,

melainkan semakin mendekati haluan kapal tersebut dan langsung terjadi tubrukan kemudian kapal terbalik;

d. Saksi menyatakan di anjungan tidak ada ABK yang lain, sebelum terjadi tubrukan Saksi tidak mengetahui berapa haluan yang dirubah, Saksi hanya ingat cikal kiri, saat itu Saksi tidak melihat lampu sorot dan di kapal tidak memiliki Radio VHF, saat berangkat jumlah Awak Kapal sebanyak 11 (sebelas) orang termasuk Nakhoda.

4. Saksi Pemilik Kapal, Saudara Trisno, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut :

- a. Lahir di : Panipahan, Bagan Siapi api  
Tanggal : 24 Juli 1992  
Agama : Budha  
Alamat : Jl. Jelambar Jaya IV No.30 RT. 007/RW.  
003 Grogol Petamburan Jakarta Barat
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 2004 di Panipahan;  
2) SMP, tahun 2007 di Panipahan;  
3) SMK, tahun 2010 di Jakarta.

Teknis : -

Pengalaman Bekerja :

- 1) Kepala Gudang, PT. Krista Mulia tahun 2011 s/d tahun 2012;
- 2) Pemilik Kapal, KM. Rezeki Penuh-I tahun 2018 s/d tahun 2019.

- b. Saksi sebagai Pemilik Kapal Penangkap Ikan KM. Rezeki Penuh-I dari tahun 2018, pada tanggal 10 Agustus 2019 tengah malam Saksi menerima telepon dari istri Nakhoda Saudara Rony yang memberitahukan bahwa KM. Rezeki Penuh-I mengalami kecelakaan kapal tubrukan di sebelah Barat Tanjung Pandan, Saksi memerintahkan agar mencari orang yang belum selamat, dari Awak Kapal 11 (sebelas) orang yang selamat 7 (tujuh) orang dan yang belum diketemukan 4 (empat) orang;
- c. Menurut Saksi, data yang ada di *Crew List* ada 15 (lima belas) orang, tetapi yang ada di kapal hanya 11 (sebelas) orang, Nakhoda dan KKM Awak Kapal yang lama sedangkan 9 (sembilan) orang lainnya Awak Kapal baru dan 4 (empat) orang ABK tidak ikut berlayar, Saksi menyatakan kontrak kerja dilaksanakan setiap 3 bulan, yang mengurus Awak Kapal dan Dokumen Kapal adalah Agen yaitu Saudara Yanto;
- d. Kapal berlayar tujuan ke Laut Jawa untuk menangkap ikan, tetapi kapal berlayar ke Selat Karimata karena ada titipan barang (*spare part* mesin) dan makanan, pada saat terjadi kecelakaan pada posisi di Selat Gelasa, Belitung Barat;
- e. Ke 4 (empat) orang ABK yang hilang sudah diberikan santunan kepada Ahli Warisnya, dengan surat pernyataan antara Pihak ke I (satu) dan Pihak ke II (dua) yang diketahui oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Muara Angke Jakarta;

- f. Informasi dari Nakhoda Saudara Roni bahwa ketika terjadi tubrukan Nakhoda sedang membuat makanan, dan pengoperasian diserahkan kepada Saudara Asdi, Saksi menyatakan bahwa Saudara Asdi tidak mengetahui cara mengemudikan kapal.
5. Saksi Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman-Muara Angke Jakarta, Saudara Bayu Setyadi, S.St.Pi., hadir dalam Sidang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah, memberikan keterangan sebagai berikut :
- a. Lahir di : Purwodadi  
Tanggal : 22 Juni 1985  
Agama : Islam  
Alamat : Cluster Casella Residence Blok H No. 3  
RT. 06/RW. 02 Mangun Jaya, Tambun  
Selatan Kabupaten Bekasi
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1997 di Semarang;  
2) SMP, tahun 2000 di Semarang;  
3) SMA, tahun 2003 di Semarang;  
4) D4, Sekolah Tinggi Perikanan tahun 2009 di Jakarta.
- Diklat : 1) BST tahun 2006, di Jakarta;  
2) *One Star Scuba Diver* tahun 2007, di Jakarta;

- 3) ATKAPIN Tk.1 tahun 2008, di Jakarta;
- 4) Prajab Gol. III tahun 2012 KKP, di Subang;
- 5) Dasar Perikanan Tangkap tahun 2012 DJPT KKP, di Semarang;
- 6) Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan tahun 2012 DJPT KKP, di Jakarta;
- 7) ADS *Open Water*, tahun 2013 DJPT KKP, di Makassar;
- 8) SAR Daerah tahun 2014 SAR, di Bandung;
- 9) Peningkatan Jiwa Kepemimpinan dan Motivasi PNS Lingkup DJPT tahun 2014 DJPT KKP, di Purwakarta;
- 10) Bimtek Pemeriksaan Fisik Kapal dan Alat Penangkapan Ikan dengan Brevet No.716 PK tahun 2016 DJPT KKP, di Semarang.



Pengalaman Bekerja :

- 1) Staf Honorer, Direktorat Pelayanan Usaha Perikanan, tahun 2009;
  - 2) Staf PPN Kejawanan Cirebon, tahun 2010 s/d tahun 2016;
  - 3) Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Nizam Zachman Jakarta, tahun 2016 s/d sekarang.
- b. Bertugas di Kantor Syahbandar PPS Nizam Zachman Jakarta lebih kurang 3 (tiga) tahun sampai dengan sekarang, mengetahui kejadian kecelakaan tubrukan kapal antara KM. Rezeki Penuh-I dengan KM. Mellinda dari Saudara Trisno (Pemilik KM. Rezeki Penuh-I) di Perairan Selat Gelasa – Belitung Barat;
- c. Syahbandar di Pelabuhan Perikanan mempunyai tugas dan tanggungjawab sebagai berikut :
- Mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal;
  - Menerbitkan Surat Tanda Bukti Laporan Kapal Keluar (STBLKK);
  - Memeriksa ulang dokumen kapal;
  - Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
  - Mengesahkan Surat Kerja Laut;
  - Mengawasi pengisian BBM;
  - Membantu penanggulangan SAR;
  - Mengawasi persyaratan Awak Kapal.

- d. Pelayanan Kapal masuk sesuai dengan SOP Kapal Masuk ke Pelabuhan Perikanan yaitu Nakhoda atau Pemilik Kapal melapor kedatangan dan menyerahkan dokumen kapal, kemudian Syahbandar memeriksa dokumen kapal, lengkap dan sah, lalu petugas mencatat data kapal masuk, mengeluarkan STBLKK, mengeluarkan Surat Izin Bongkar dan mengatur tempat bongkar serta mengawasi kegiatan bongkar;
- e. Pelayanan Kapal keluar sesuai menerangkan SOP Kapal Keluar yaitu Nakhoda atau Pemilik Kapal melapor kapal yang akan keluar, setelah kelengkap persyaratan dipenuhi berupa Surat Tanda Bukti Laporan Keberangkatan (STBLK) dan Surat Laik Operasi (SLO), membayar retribusi tambat labuh kemudian Syahbandar mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) serta mneyerahkan kembali dokumen asli kapal;
- f. Terhadap KM. Rezeki Penuh-I telah dilaksanakan Pemeriksaan Teknis dan Nautis Kapal Perikanan, Alat Penangkapan Ikan, dan Alat Bantu Penangkapan Ikan, kesimpulan bahwa Kapal Perikanan KM. Rezeki Penuh-I telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal Perikanan dan disetujui untuk diterbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- g. Untuk kapal GT. 30 kebawah zonasi 712 (Wilayah Perairan Utara Jawa) wilayah penangkapan meliputi Laut Jawa yang merupakan pembatasan wilayah administratif Provinsi DKI Jakarta, dan untuk

- kapal diatas GT. 30 dipasang Peralatan Sistem Monitoring sedangkan untuk zonasi 711 merupakan wilayah penangkapan ikan yang tidak dibatasi oleh eilayah administratif Provinsi;
- h. KM. Rezeki Penuh-I diberikan SPB dengan Nomor : 2772/06-VIII/PP.MA/2019 tanggal 06 Agustus 2019 diizinkan bertolak dari Pelabuhan Muara Angke dengan tujuan daerah Penangkapan Ikan/PAL.tuj WPP-NRI 712 (Wilayah Perairan Utara Jawa) dengan jumlah Awak Kapal 15 (lima belas) orang dengan Nakhoda Saudara Rony;
- i. Setelah Syahbandar mendapat laporan terjadinya kecelakaan tubrukan KM. Rezeki Penuh-I yang ternyata lokasi kecelakaan tersebut berada di luar zonasi wilayah penangkapan yang diizinkan dalam SPB, dan jumlah Awak Kapal yang berlayar hanya berjumlah 11 (sebelas) orang;
- j. Syahbandar melakukan koordinasi dan mediasi dengan pihak terkait antara lain Asuransi BPJS, Pemilik Kapal, dan ahli waris korban hilang serta selanjutnya hak-hak Awak Kapal yang hilang diselesaikan oleh Pemilik Kapal Saudara Trisno, dan menyerahkan santunan kepada ke 4 (empat) orang ahli waris korban yang hilang, yaitu :
1. M. Irfan Aji Mudzakir;
  2. Kristian Teguh Mulyanto;
  3. Slamet Kartoyo; dan

4. Wahyu D. Saputra.

- k. Syahbandar tidak mengetahui KM. Rezeki Penuh-I memuat suku cadang (*spare part*) untuk dibawa ke kapal lain yang berada di luar wilayah tangkap yang diizinkan dan Syahbandar tidak mengetahui bahwa jumlah Awak Kapal yang berangkat tidak sesuai dengan jumlah yang tertera dalam SPB maupun Daftar Awak Kapal;
- l. Jumlah dan persyaratan kompetensi Awak Kapal untuk Kapal Penangkap Ikan belum ada pengaturan, Saksi menginginkan untuk peningkatan keselamatan pelayaran bagi Kapal Penangkap Ikan perlu diatur persyaratan jumlah, keahlian dan keterampilan Awak Kapal sedangkan STCW F 2010 Manila telah diratifikasi tapi belum dilaksanakan.

B) Pendapat Mahkamah Pelayaran

Atas dasar penelitian dan pemeriksaan secara seksama terhadap berkas yang diterima Mahkamah Pelayaran dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan, serta keterangan dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan pada hari Rabu, tanggal 13 November 2019, di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Pandan untuk KM. Mellinda, dan dilanjutkan dengan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal untuk KM. Rezeki Penuh-I pada hari Jumat tanggal 22 November 2019, dan Panggilan ke-II pada hari Rabu tanggal 04 Desember 2019 di Kantor Mahkamah Pelayaran, sehubungan dengan peristiwa tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I pada tanggal 9 Agustus 2019, pukul 23.30 WIB, di Perairan

Selat Gelasa sebelah Barat Tanjung Pandan, telah sampai pada pendapat sebagai berikut :

1. Tentang Kapal, Surat Kapal dan Awak Kapal

Berdasarkan pemeriksaan atas data-data administratif dan berdasarkan hasil pemeriksaan lanjutan terhadap para Terduga dan para Saksi, maka keadaan kapal, surat kapal, dan awak kapal dapat disimpulkan sebagai berikut :

**KM. Mellinda**

a. Kapal

KM. Mellinda adalah jenis Kapal Barang (Kapal Cargo), konstruksi baja, berbendera Indonesia dengan ukuran GT. 884, kapal dibangun tahun 2008 di Pontianak, kapal berbaling-baling 1 (satu), geladak 1 (satu) dan digerakkan oleh mesin penggerak utama 1 (satu) unit mesin Diesel merek Yanmar, 6 AYM-ETE. 4 Tak kerja Tunggal, Tenaga Efektif 820 HP pada putaran 1900 Rpm, 610 KW, kapal dilengkapi dengan 1 (satu) unit mesin bantu merek Mitsubishi 4 D 31, 100 HP, dibangun di Japan, kapal diklasskan pada Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) dengan nomor register 14130, Nomor IMO 8658281.

Tanda Klass Lambung  
Tanda Klass Mesin

A 100 I P “General Cargo Ship”  
SM

Dok terakhir kapal dilaksanakan pada tanggal 17 September 2018 sampai dengan tanggal 1 Oktober 2018 di Pontianak.

b. Surat Kapal

Kapal dimiliki oleh PT. Pelayaran Josh Tirto, berkedudukan di Pontianak, kapal dilengkapi dengan Surat Laut Nomor PK.2015/1524/SL-PM/DK-13, diterbitkan di Jakarta tanggal 10 Mei 2013, oleh Kepala Sub.Dit Pengukuran Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Ditjen Hubla, Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 3423/Hha, tanggal 17 Juli 2009, dikeluarkan di Pontianak oleh Kantor Administrator Pelabuhan Pontianak, Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang nomor AL.502/7/11/KSOP/PJG-19, diterbitkan di Panjang tanggal 23 Juli 2019 berlaku sampai dengan 22 Oktober 2019, oleh Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, kapal memiliki Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang nomor PK.001/66/8/KSOP/PTK-2018, tanggal 17 Oktober 2018 berlaku sampai dengan tanggal 30 September 2019, diterbitkan di Pontianak oleh Kasie Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Pontianak, dan kapal memiliki Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang nomor PK.001/66/9/KSOP/PTK-2018, diterbitkan di Pontianak tanggal 17 Oktober 2018 berlaku sampai dengan tanggal 30

September 2019, oleh Kasie Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Pontianak, serta memiliki Sertifikat-sertifikat lainnya yang ditentukan dalam Peraturan Perundang-Undangan dan masih berlaku, kapal dilengkapi dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) nomor R.4/UPP.III/1425/VIII/2019, tanggal 8 Agustus 2019 yang dikeluarkan oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kendawangan.

c. Awak Kapal

Berdasarkan Daftar Awak Kapal, diawaki 14 (empat belas) orang dan memiliki Dokumen Keselamatan Pengawakan *Minimum/Minimum Safe Document* Nomor. PAL.524/5/12/KSOP.PJG-19, tanggal 18 Juni 2019 berlaku sampai dengan tanggal 17 September 2019, diterbitkan di Panjang oleh Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, dan kapal diawaki dengan Susunan Perwira terdiri dari :

Bagian Deck :

Nakhoda : Moh. Adib, Sertifikat ANT IV Manajemen, tahun 2017;

Mualim I : Andrian Christiana Siswandi, ANT V, tahun 2016;

Mualim II : Agus Susanto, ANT V, tahun 2015.

Bagian Mesin :

KKM : Amran, Sertifikat ATT V Manajemen tahun 2017;

Masinis II : Aris Budihono, ATT V, tahun 2017.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kapal, instalasi permesinan, perlengkapan kapal dalam keadaan baik dan memenuhi persyaratan, surat-surat kapal lengkap dan masih berlaku sesuai ketentuan Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta kapal diawaki dengan Susunan Perwira *Deck* dan Mesin memenuhi syarat sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga dan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

**KM. Rezeki Penuh-I**

a. Kapal

KM. Rezeki Penuh-I adalah jenis Kapal Motor Penangkap Ikan, konstruksi kayu dilapisi fiberglass, berbendera Indonesia, dengan ukuran GT. 30, kapal dibangun tahun 2017 di Bagian Siapi-Api, geladak 1 (satu), berbaling-baling 1 (satu) dan digerakkan oleh mesin penggerak utama Mesin Diesel merek Mitsubishi 190 PK. Dok terakhir di Muara Angke tanggal 23 sampai dengan 28 Maret 2019.

b. Surat Kapal

Kapal milik Saudara Trisno berkedudukan di Jakarta, kapal dilengkapi Pas Besar nomor PK.205/17/5/KSOP.Tba-18, tanggal 3 Juli 2018 diterbitkan di Tanjung Balai Asahan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, Surat Ukur Dalam Negeri nomor 3409/PPb, tanggal 11 Juli 2018, diterbitkan di Tanjung Balai Asahan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan nomor PK.001/07/9/KSOP.MA-19, tanggal 30 Juli 2019 berlaku sampai dengan tanggal 27 Maret 2020, diterbitkan di Muara Angke, kapal dilengkapi dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) nomor 2772/06/VIII/PP.MA/2019, tanggal 6 Agustus 2019, diterbitkan di Muara Angkke, oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Muara Angke Jakarta.

c. Awak Kapal

Berdasarkan Daftar Awak Kapal, kapal diawaki oleh 11 (sebelas) orang dan memiliki Surat Tanda Bukti Laporan Keberangkatan Kapal Perikanan nomor 00406-

VIII/PPN.MA/K/2019, tanggal 6 Agustus 2019 dikeluarkan di Jakarta oleh Kantor Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Muara Angke Jakarta, diketahui oleh Nakhoda, dan kapal diawaki dengan Susunan Perwira terdiri dari :

Bagian Deck :

Nakhoda : Rony, Surat Keterangan Kecakapan (SKK) 60 Mill, tahun 2018 diterbitkan oleh KSOP Muara Baru.

Bagian Mesin :

KKM : Aris Kusnadi, Surat Keterangan Kecakapan (SKK) 60 Mil, tahun 2018 diterbitkan oleh KSOP Muara Baru.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kapal, instalasi permesinan, perlengkapan kapal dalam keadaan baik dan memenuhi persyaratan, surat-surat kapal lengkap dan masih berlak sesuai ketentuan Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tentang Pengawakan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM 46 Tahun 1996 tentang Perlengkapan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan.

2. Tentang Cuaca

Berdasarkan hasil analisis dari Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika-Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok dan berdasarkan keterangan para Terduga dan para Saksi, maka mengenai keadaan cuaca pada saat terjadinya kecelakaan kapal dilokasi terjadi adalah sebagai berikut :

- a. Menurut Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika, Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok dengan suratnya nomor

ME.401/47/MTJP/XI/2019, tanggal 4 November 2019, bahwa keadaan cuaca, pada tanggal 9 Agustus 2019, pukul 23.30 WIB, di sekitar Selat Gelasa, Belitung Barat pada posisi : 02°-52',779 S/107°-18,047' T, adalah sebagai berikut :

Cuaca : Cerah

Arah dan Kecepatan Arus : Barat Laut-Utara, 20 – 60 cm/s

Arah dan Kecepatan Angin : Timur-Tenggara, 10 – 20 knots

Tinggi Gelombang : Barat Laut – Utara/Slight

Jarak Penglihatan : 4 – 5 Mil

- b. Menurut keterangan para Terduga dan para Saksi dalam BAPP maupun dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal bahwa pada saat kejadian cuaca cerah, angin tenggara agak kencang, laut berombak lebih kurang 1 meter, dan jarak tampak baik.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa keterangan cuaca yang didapat dari keterangan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika, dan keterangan dari para Terduga serta para Saksi dapat diterima.

### 3. Tentang Muatan dan Stabilitas Kapal

Berdasarkan data ukuran kapal, daftar muatan (*manifest*) tata letak bangunan kapal, dan tata letak susunan muatan, maka mengenai keadaan muatan dan stabilitas kapal adalah sebagai berikut :

**KM. Mellinda**

a. Tentang Muatan

Ukuran Kapal :

Panjang Kapal (P) = 54,72 meter

Lebar Kapal (B) = 11,00 meter

Dalam Kapal (D) = 5,00 meter

GT = 884

NT = 578

Kapasitas Ruang Muat = 1600 ton

Lambung Timbul = 1,308 mm

Saraf (draft) Max = 3,308 meter

Displacement (D) =  $P \times L \times D \times 0,8 \times 1,025 \times 1,004$   
=  $54,72 \times 11,0 \times 3,308 \times 0,8 \times 1,025 \times$   
1,004  
= 1.639,27 ton

Light Ship =  $0,3 \times D$   
=  $0,3 \times 1.639,27 \text{ ton}$   
= 491,78 ton

DWT = 1.639,27 ton - 491,78 ton  
= 1.147,5 ton

Kapal memuat muatan sebanyak 1000 ton, muatan tidak melebihi kapasitas yang diizinkan.

Setelah terjadi tubrukan tidak terjadi perubahan jumlah muatan.

b. Tentang Stabilitas

Sebelum tubrukan, KM. Mellinda mengapung tegak dengan muatan biji kernel (kelapa sawit) lebih kurang 1000 ton dalam palka mulai bagian bawah sampai penuh, sehingga dapat dipastikan keadaan stabilitas sebelum kejadian dalam keadaan baik dan sesudah kejadian tidak terjadi perubahan stabilitas.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa keadaan muatan dan stabilitas KM. Mellinda sebelum dan sesudah terjadi tubrukan dapat diterima.

**KM. Rezeki Penuh-I**

a. Keadaan Muatan

KM. Rezeki Penuh-I merupakan Kapal Penangkap Ikan/Cumi, bahan pembuatannya dari kayu dengan ukuran sebagai berikut :

Panjang Kapal (P) = 18,13 meter

Lebar Kapal (B) = 5,05 meter

Dalam Kapal (D) = 1,56 meter

GT = 30

NT = 9

Sebelum kejadian tanpa muatan.

Setelah kejadian kapal terbalik dan tenggelam.

b. Tentang Stabilitas

Sebelum tubrukan, KM. Rezeki Penuh-I mengapung tegak, tanpa muatan, sehingga dapat dipastikan keadaan stabilitas sebelum kejadian dalam keadaan baik dan sesudah kejadian kapal tenggelam.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa keadaan muatan dan stabilitas KM. Rezeki Penuh-I sebelum kejadian dapat diterima dan sesudah kejadian tidak dapat dinilai.

4. Tentang Navigasi dan Olah Gerak

Setelah menganalisa tentang kelengkapan alat bantu navigasi, aturan-aturan bernavigasi, situasi lingkungan tempat kejadian, dan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*), maka cara bernavigasi dan cara berolah gerak dinilai sebagai berikut :

**KM. Mellinda**

a. Tentang Navigasi

- 1) Bahwa berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda Saudara Moh. Adib, yang dikuatkan oleh bukti Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang nomor PK.001/6619/KSOPPTK.2018, yang diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Pontianak, tanggal 17 Oktober 2018, bahwa KM. Mellinda telah dilengkapi alat bantu navigasi yang memadai;
- 2) Bahwa berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda Saudara Moh. Adib, yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi

Jaga Saudara Syaiful Ammar dan dikuatkan pada Buku Harian Kapal, bahwa KM. Mellinda telah bernavigasi dari Pelabuhan Tolak Kendawangan, Kalimantan Barat sampai di lokasi terjadi telah berlayar dengan selamat selama lebih kurang 32 jam 30 menit;

- 3) Bahwa berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda Saudara Moh. Adib yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Sayiful Ammar, dan bukti Buku Harian Kapal, bahwa pada lebih kurang 30 menit sebelum terjadi tubrukan, haluan kapal KM. Mellinda 180°, jarak dengan kapal yang berada di depannya (KM. Rezeki Penuh-I) lebih kurang 3 Mil, kedua kapal dalam posisi saling berhadapan dan terlihat lampu lambung merah dan hijau;
- 4) Bahwa berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda Saudara Moh. Adib yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Sayiful Ammar, Terduga I Nakhoda memanggil KM. Rezeki Penuh-I melalui Radio VHF Channel 16 namun tidak ada jawaban, kemudian menggunakan isyarat lampu sorot, juga tidak ada tanggapan dari KM. Rezeki Penuh-I, kemudian terjadi tubrukan.

b. Tentang Olah Gerak

- 1) Bahwa berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda Saudara Moh. Adib yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi

Jaga Saudara Sayiful Ammar dan Saksi KKM Saudara Amran bahwa ketika kedua kapal yang saling berhadapan makin mendekt KM. Mellinda merubah haluan dari 180° menjadi 185°, ketika jarak kedua kapal semakin dekat terlihat KM. Rezeki Penuh-I merubah haluan ke kiri dengan cepat, untuk menghindarkan terjadinya tubrukan Terduga I Nakhoda KM. Mellinda melakukan olah gerak dengan stop mesin kemudian mundur penuh, namun kapal masih memiliki sisa laju sehingga pada pukul 23.30 WIB terjadi tubrukan antara haluan sebelah kiri KM. Mellinda dengan lambung kanan belakang KM. Rezeki Penuh-I;

- 2) Bahwa berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda Saudara Moh. Adib yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Sayiful Ammar dan Saksi KKM Saudara Amran bahwa setelah terjadi tubrukan KM. Mellinda berolah gerak untuk melakukan penyelamatan terhadap korban KM. Rezeki Penuh-I, tetapi masih terdapat 4 (empat) orang korban yang belum diketemukan, selanjutnya KM. Mellinda berlabuh jangkar di dekat pantai Pulau Mendanau;
- 3) Bahwa berdasarkan keterangan Terduga I Nakhoda Saudara Moh. Adib yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Juru Mudi Jaga Saudara Sayiful Ammar dan Saksi KKM Saudara Amran bahwa pada tanggal 10 Agustus 2019 siang hari, KM. Mellinda

bernavigasi dan berolah gerak menuju ke Pelabuhan Tanjung Pandan untuk mengantar korban selamat.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang cara bernavigasi dan cara berolah gerak Terduga I Nakhoda KM. Mellinda Saudara Moh. Adib dapat diterima.

**KMP. Rezeki Penuh-I**

a. Tentang Navigasi

- 1) Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I Saudara Rony di dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) bahwa kapal telah dilengkapi alat bantu navigasi yang cukup memadai sesuai dengan ukuran dan daerah penangkapannya, tetapi kapal berlayar melebihi dari wilayah perairan penangkapan yang ditetapkan dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
- 2) Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I dan Saksi Kelasi Saudara Asdi di dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) bahwa lebih kurang 30 menit sebelum kejadian Saudara Asdi diperintah Terduga II Nakhoda untuk mengoperasikan kemudi;
- 3) Berdasarkan keterangan Saksi KKM Saudara Aris Kurniadi bahwa kapal telah berlayar dalam keadaan selamat dari Pelabuhan Muara Angke sampai di lokasi kejadian selama 3 hari 9 jam.

b. Tentang Olah Gerak

- 1) Berdasarkan keterangan Terduga II Nakhoda Saudara Rony yang dikuatkan oleh Saksi Kelasi Saudara Asdi di dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP), bahwa 30 menit sebelum kejadian, Nakhoda meninggalkan anjungan dan memerintahkan Saudara Asdi untuk mengoperasikan kemudi, sehingga ketika terjadi tubrukan tidak berada di anjungan;
- 2) Berdasarkan keterangan Saksi Kelasi Saudara Asdi di dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) bahwa lebih kurang 30 menit sebelum kejadian pada jarak lebih kurang 200 meter Saksi melihat kapal dari arah berlawanan mendekati KM. Rezeki Penuh-I dan ketika kapal semakin dekat, Saksi panik dan merubah haluan dengan cikir kiri kemudi ke arah KM. Mellinda yang akhirnya pada pukul 23.30 WIB terjadi tubrukan antara KM. Rezeki Penuh-I terbalik dan tenggelam;
- 3) Berdasarkan keterangan Saksi KKM Saudara Aris Kurniadi bahwa pada saat kejadian Saksi sedang jaga sendirian di kamar mesin dan sedang menyalakan Kran Freezer dan tidak ada perubahan suaran mesin tiba-tiba terdengar suara benturan keras pada lambung kanan dan ruang kamar mesin kemasukan air, kapal terbalik dan tenggelam.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaram berpendapat bahwa tentang cara bernavigasi dan cara berolah gerak, Terduga II Nakhoda

KM. Rezeki Penuh-I Saudara Rony sebelum terjadi tubrukan tidak dapat diterima dan setelah terjadi tubrukan tidak dapat dinilai.

5. Tentang Sebab Terjadinya Peristiwa

Setelah menganalisa fakta-fakta dasar, kondisi lingkungan (faktor alam), dokumen, faktor teknis, faktor manusia dan faktor organisasi mengenai kejadian tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I pada tanggal 9 Agustus 2019 pukul 23.30 WIB, di Selat Gelasa sebelah Barat Tanjung Pandan, adalah sebagai berikut :

**KM. Mellinda**

- a. Berdasarkan pendapat Mahkamah Pelayaran tentang navigasi dan olah gerak pada diktum 4.a.3) bahwa pada lebih kurang 30 menit sebelum terjadi tubrukan, haluan kapal KM. Mellinda 180°, jarak dengan kapal yang berada di depannya (KM. Rezeki Penuh-I) lebih kurang 3 Mil, kedua kapal dalam posisi saling berhadapan dan terlihat lampu lambung merah dan hijau;
- b. Berdasarkan Berdasarkan pendapat Mahkamah Pelayaran tentang navigasi dan olah gerak pada dictum 4.b.1) bahwa KM. Mellinda merubah haluan dari 180° menjadi 185°, ketika jarak kedua kapal semakin dekat terlihat KM. Rezeki Penuh-I merubah haluan ke kiri dengan cepat, untuk menghindarkan terjadinya tubrukan Terduga I Nakhoda KM. Mellinda melakukan olah gerak dengan stop mesin kemudian mundur penuh namun kapal masih memiliki sisa laju sehingga pada pukul 23.30 WIB tubrukan antara haluan sebelah kiri

KM. Mellinda dengan lambung kanan belakang KM. Rezeki Penuh-I tidak dapat dihindarkan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa cara bernavigasi dan cara berolah gerak Terduga I Nakhoda KM. Mellinda Saudara Moh. Adib secara sah dan meyakinkan telah melaksanakan aturan 14 Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) tahun 1972 dan telah melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*), sehingga dinilai KM. Mellinda bukan merupakan penyebab terjadinya tubrukan.

**KM. Rezeki Penuh-I**

- a. Berdasarkan pendapat Mahkamah Pelayaran tentang navigasi dan olah gerak pada diktum 4.a.1) bahwa 30 menit sebelum kejadian, Nakhoda meninggalkan anjungan dan memerintahkan Saudara Asdi untuk mengoperasikan kemudi, sehingga ketika terjadi tubrukan tidak berada di anjungan;
- b. Berdasarkan pendapat Mahkamah Pelayaran tentang navigasi dan olah gerak pada diktum 4.b.2) bahwa lebih kurang 30 menit sebelum kejadian pada jarak lebih kurang 200 meter Saksi Saudara Asdi melihat kapal lain yang mendekati KM. Rezeki Penuh-I dan ketika kapal semakin mendekat, Saksi panik dan merubah haluan dengan cikir kiri kemudi ke arah KM. Mellinda yang akhirnya pada pukul 23.30 WIB terjadi tubrukan antara KM. Rezeki Penuh-I dengan KM.

Mellinda, yang akibatnya KM. Rezeki Penuh-I terbalik dan tenggelam.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa terjadinya tubrukan antara KM. Rezeki Penuh-I dengan KM. Mellinda di Selat Gelasa sebelah Barat Tanjung Pandan secara sah dan meyakinkan disebabkan karena KM. Rezeki Penuh-I merubah haluan ke kiri memotong di depan haluan KM. Mellinda pada jarak yang sangat dekat dan hal ini terjadi dikarenakan Kelasi yang mengoperasikan kemudi tidak mempunyai pengetahuan tentang cara mengemudikan kapal dan tidak didampingi oleh Nakhoda sebagai Perwira Jaga.

6. Tentang Upaya Penyelamatan

Berdasarkan pemeriksaan berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) dan berdasarkan hasil Pemeriksaan Lanjutan, maka mengenai Upaya Penyelamatan yang dilakukan oleh para Terduga Nakhoda adalah sebagai berikut :

**KM. Mellinda**

- a. Setelah terjadi tubrukan Terduga I Nakhoda KM. Mellinda Saudara Moh. Adib berolah gerak untuk memberikan pertolongan kepada Awak Kapal KM. Rezeki Penuh-I yang mengapung-apung di atas lunas kapal sebanyak 7 (tujuh) orang, setelah korban sudah di atas KM. Mellinda kemudian diberikan permakanan dan pakaian ganti;
- b. Selanjutnya Terduga I Nakhoda KM. Mellinda Saudara Moh. Adib melanjutkan olah gerak mengitari kapal guna melakukan pencarian 4

(empat) orang korban yang belum diketemukan, selama lebih kurang 1 (satu) jam, selanjutnya Terduga I Nakhoda memerintahkan Mualim I dan Mualim II untuk memeriksa kondisi kapal yang mengalami benturan kemudian berlabuh jangkar di dekat pantai Pulau Mendanau;

- c. Terduga I Nakhoda melaporkan kepada Pemilik Kapal dan BASARNAS telah terjadi tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I yang berakibat KM. Rezeki Penuh-I tenggelam dan masih ada 4 (empat) orang korban yang belum diketemukan, selanjutnya KM. Mellinda mengevakuasi ke 7 (tujuh) orang korban ke Pelabuhan Tanjung Pandan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan yang dilakukan oleh Terduga I Nakhoda KM. Mellinda Saudara Moh. Adib dapat diterima.

**KM. Rezeki Penuh-I**

Setelah terjadi tubrukan Terduga II Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I Saudara Rony tidak sempat melakukan tindakan dalam upaya penyelamatan karena saat terjadinya tubrukan Terduga II Nakhoda jatuh ke laut dan setelah ditolong oleh KM. Mellinda kemudian meminta kepada Nakhoda KM. Mellinda untuk mencari ABK lainnya yang belum diketemukan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan yang dilakukan oleh Terduga II Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I Saudara Rony dapat diterima.

7. Tentang Kesalahan dan Kelalaian

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, terhadap kasus tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I pada tanggal 9 Agustus 2019 pukul 23.30 WIB di Selat Gelasa sebelah Barat Tanjung Pandan, maka beban tanggungjawab terhadap kesalahan dan kelalaian adalah sebagai berikut :

**KM. Mellinda**

Bahwa berdasarkan pendapat Mahkamah Pelayaran pada angka 5. mengenai penyebab terjadinya tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I, Terduga I Nakhoda KM. Mellinda Saudara Moh. Adib dalam bernavigasi dan berolah gerak secara sah dan meyakinkan telah melaksanakan aturan 14 Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972 sehingga bukan merupakan kesalahan dan kelalaian Terduga I Nakhoda KM. Mellinda Saudara Moh. Adib.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa Terduga I Nakhoda KM. Mellinda telah melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*) dan dinilai telah melaksanakan kewajibannya sebagaimana diamanahkan Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

### **KM. Rezeki Penuh-I**

Bahwa berdasarkan pendapat Mahkamah Pelayaran pada angka 5. mengenai terjadinya tubrukan antara KM. Rezeki Penuh-I dengan KM. Mellinda di Selat Gelasa sebelah Barat Tanjung Pandan secara sah dan meyakinkan disebabkan karena KM. Rezeki Penuh-I merubah haluan ke kiri memotong ke arah depan haluan KM. Mellinda pada jarak yang sangat dekat, hal ini terjadi karena Kelasi yang mengoperasikan kemudi tidak mempunyai pengetahuan tentang cara mengemudikan kapal dan tidak didampingi oleh Nakhoda sebagai Perwira Jaga.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa Terduga II KM. Rezeki Penuh-I dinilai telah salah dan lalai dalam menjalankan profesinya belum sepenuhnya melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*), dan belum memenuhi kewajibannya untuk bertindak sesuai kecakapannya sebagaimana diamanahkan dalam Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

#### 8. Tentang Hal-Hal yang Meringankan dan yang Memberatkan

Berdasarkan proses Persidangan terhadap Terduga I Nakhoda KM. Mellinda dan Terduga II, Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I dan hal-hal pribadi yang disampaikan Terduga I dan Terduga II, maka dipandang perlu mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

#### **Nakhoda KM. Mellinda**

a. Hal-hal yang meringankan :

- 1) Dalam memberikan keterangan tidak berbelit-belit;

- 2) Merupakan tulang punggung keluarga dan tidak mempunyai keahlian lain selain sebagai pelaut;
  - 3) Belum pernah dihukum karena kesalahannya dalam menjalankan tugasnya sebagai pelaut.
- b. Hal-hal yang memberatkan :
- Tidak ada.

**Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I**

- a. Hal-hal yang meringankan :  
Tidak ada.
- b. Hal-hal yang memberatkan :  
Tidak ada.

C) Keputusan

Atas dasar kenyataan-kenyataan tersebut di atas berdasarkan Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Pasal 253 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 43 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan dengan mempertimbangkan hal-hal yang meringankan dan memberatkan, Mahkamah Pelayaran :

**MEMUTUSKAN :**

- I. Menyatakan bahwa terjadinya tubrukan antara KM. Rezeki Penuh-I dengan KM. Mellinda, pada tanggal 9 Agustus 2019, pukul 23.30 WIB di Perairan Selat Gelasa, sebelah Barat Tanjung Pandan, disebabkan karena KM. Rezeki Penuh-I merubah haluan ke kiri, memotong di depan haluan

KM. Mellinda ketika posisi kedua kapal sangat dekat, sehingga terjadi tubrukan, hal ini disebabkan karena Kelasi yang mengoperasikan kemudi tidak mempunyai pengetahuan tentang cara mengemudikan kapal dan tidak didampingi oleh Nakhoda selaku Perwira Jaga;

- II. Menyatakan bahwa KM. Mellinda dalam bernavigasi dan berolah gerak di Perairan Selat Gelasa sebelah Barat Tanjung Pandan, ketika akan berpapasan dengan KM. Rezeki Penuh-I telah melaksanakan sesuai dengan aturan-aturan untuk menghindari tubrukan dalam Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972, dan telah melaksanakan profesinya sesuai kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*), sehingga dinilai KM. Mellinda bukan penyebab terjadinya tubrukan;
- III. Menyatakan bahwa dalam peristiwa tubrukan antara KM. Rezeki Penuh-I dengan KM. Mellinda, pada tanggal 9 Agustus 2019, pukul 23.30 WIB di Perairan Selat Gelasa sebelah Barat Tanjung Pandan, Terduga II Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I dalam melaksanakan profesinya belum sepenuhnya sesuai dengan kebiasaan Pelaut yang baik (*good seamanship*), sehingga Terduga II Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I dinyatakan bersalah, belum memenuhi kewajibannya sebagaimana diamanahkan dalam Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD);
- IV. Menyatakan bahwa dalam peristiwa tubrukan antara KM. Mellinda dengan KM. Rezeki Penuh-I, pada tanggal 9 Agustus 2019, pukul 23.30

WIB di Perairan Selat Gelasa, sebelah Barat Tanjung Pandan, Terduga I Nakhoda KM. Mellinda dinyatakan tidak bersalah;

- V. **Menghukum** Terduga II, Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I, atas nama Saudara Rony tanggal lahir 23 November 1976 memiliki Surat Keterangan Kecakapan (SKK) 60 Mil Nomor SKK-N/696/III/KSOP.MBU-2018, tahun 2018 yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Muara Baru, dengan mencabut sementara SKK 60 Mil tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda di Kapal Niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu **20 (dua puluh)** bulan;
- VI. Membebaskan Terduga I, Nakhoda KM. Mellinda atas nama Saudara Moh. Adib, tanggal lahir 11 November 1960 memiliki Sertifikat ANT-IV Manajemen Nomor 6200024833M40217, diterbitkan di Jakarta, tanggal 26 Juni 2010;
- VII. Keputusan Mahkamah Pelayaran ini berlaku sejak penetapan pengenaan Sanksi Administratif oleh Menteri Perhubungan dan dilaksanakan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Demikian Keputusan Mahkamah Pelayaran yang dibacakan oleh Ketua Panel Ahli dalam sidang terbuka di Jakarta, pada hari Jumat tanggal 28 Februari 2020 dihadiri oleh para Anggota Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli, serta tanpa dihadiri oleh Nakhoda KM. Mellinda Saudara Moh. Adib dan tanpa dihadiri Terhukum Nakhoda KM. Rezeki Penuh-I Saudara Rony.

**F. Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK. 212 / 01 / 1 / MP. 2020 tentang Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KMP. Saluang Di Depan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat Kabupaten Sekadau Kalimantan Barat<sup>113</sup>**

Pada tanggal 22 April 2019, pukul 19.47 WIB, KMP. Saluang, berbendera Indonesia, GT. 192, Awak Kapal 12 (dua belas) orang, muatan 8 (delapan) unit kendaraan bermotor terdiri dari 5 (lima) unit truk bermuatan karet dan besi, 1 (satu) unit truk kosong, 1 (satu) unit mobil box dan 1 (satu) unit mobil Innova serta 17 (tujuh belas) orang Penumpang, bertolak dari Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat menuju Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam Kabupaten Sekadau Kalimantan Barat. Pada saat kapal lepas dari dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat, kondisi kapal miring lebih kurang 5 derajat disebabkan pengaturan muatan di sisi lambung kiri dan sisi lambung kanan pada *car deck* tidak seimbang, setelah kapal berlayar kondisi bertambah miring disebabkan bergesernya muatan ke lambung kiri karena *car deck* licin oleh cairan yang menetes dari truk muatan karet sehingga kapal terbalik dan tenggelam di depan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat pada pukul 20.03 WIB posisi 00°-04'-14,06" U/111°-04'-14,52" T.

Dalam peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa ataupun luka, namun terdapat kerugian harta benda berupa kapal dan sebagian muatan tenggelam. Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan suratnya nomor

---

<sup>113</sup> Kementerian Perhubungan Mahkamah Pelayaran, *Himpunan Putusan Mahkamah Pelayaran Tahun 2020*

AL.817/8/19/DJPL/2019, tanggal 2 Oktober 2019, telah melimpahkan Berkas Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KMP. Saluang kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan Pemeriksaan Lanjutan.

Berdasarkan Pasal 253 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran *Juncto* Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019, tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal *Juncto* Pasal 373 huruf (a) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), *Juncto* Keputusan Ketua Mahkamah Pelayaran Nomor MP. 103/22/X/MP.2019 tentang Pembentukan Tim Panel Ahli Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Tenggelamnya KMP. Saluang di Dermaga Sunyat Kabupaten Sekadau Kalimantan Barat, Mahkamah Pelayaran telah melakukan Penelitian dan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal tersebut dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam Penerapan Standar Profesi Kepelautan serta menjatuhkan Sanksi Administratif kepada Terduga yang terbukti bersalah atau lalai.

Berkas-berkas yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran, antara lain berupa :

1. Berita Acara (laporan kejadian), nomor : 33/BA-d/IV/Slg/19 dibuat di Saluang tanggal 22 April 2019, oleh Nakhoda KMP. Saluang;
2. Laporan Kecelakaan Kapal (LKK), nomor : AP.501/1/5/KSOP.PTK-19, dibuat di Kantor KSOP Kelas II Pontianak tanggal 29 April 2019, oleh

Nakhoda KMP. Saluang dan diketahui oleh Kepala Kantor KSOP Kelas II Pontianak;

3. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan, tanggal 15 sampai dengan 17 Mei 2019, dibuat di Kantor KSOP Kelas II Pontianak, oleh Petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak, terhadap :
  - a. Nakhoda, Saudara Bambang Edi;
  - b. Mualim II, Saudara Yahya;
  - c. Masinis II, Saudara Agustinus Sanggalayuk;
  - d. Juru Mudi I, Saudara Efendi Usman;
  - e. Juru Mudi II, Saudara Ya'kub;
  - f. Kelasi, Saudara Ardi.
4. Surat-Surat Kapal terdiri dari :
  - a. Surat Laut, nomor PK.205/2387/SL-PM/DK-13, di terbitkan di Jakarta tanggal 13 Juni 2013, oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
  - b. Salinan Surat Ukur Internasional (1969) *International Tonnage Certificate* (1969),
  - c. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan, nomor PK.401/5535/DOC/DK-17, diterbitkan di Jakarta tanggal 06 Juli 2017 berlaku sampai dengan 04 Juni 2019 diterbitkan oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
  - d. Sertifikat Keamanan Kapal Penumpang, nomor PK.001/61/7/KSOP-PTK-2018, diterbitkan di Pontianak tanggal 28 September 2018 oleh

- Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak, berlaku sampai dengan tanggal 17 September 2019;
- e. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Dari Kapal, nomor PK.601/13/12/KSOP.PTK-2019, diterbitkan di Pontianak tanggal 15 Maret 2019 oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak berlaku sampai dengan tanggal 13 Mei 2019;
  - f. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum, nomor PK.304/21/7/KSOP.PTK-18, diterbitkan di Pontianak tanggal 19 November 2018 oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak, berlaku sampai dengan tanggal 16 September 2019;
  - g. Sertifikat Klasifikasi Lambung, nomor : 027609, nomor register 07190 diterbitkan di Jakarta tanggal 09 Desember 2014, oleh Biro Klasifikasi Indonesia berlaku sampau dengan tanggal 21 Desember 2019;
  - h. Sertifikat Klasifikasi Mesin, nomor registrasi 07190, nomor IMO 8976449, diterbitkan di Jakarta tanggal 09 Desember 2014, oleh Biro Klasifikasi Indonesia berlaku sampai dengan tanggal 21 Desember 2019;
  - i. Sertifikat Manajemen Keselamatan, nomor PK.401/675/SMC/DK-15, diterbitkan di Jakarta 16 Februari 2015 oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Diektorat Jenderal Perhubungan Laut dan berlaku sampai dengan 04 Juni 2019;

- j. Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal, nomor PK.009533, diterbitkan di Jakarta tanggal 07 April 2017 oleh Biro Klasifikasi Indonesia, dan berlaku sampai dengan 21 Desember 2019;
  - k. Surat Keputusan Bupati Sekadau, nomor 551/409/DISHUB-C/2018 tanggal 28 Desember 2018 tentang Persetujuan Pengoperasian Kapal Angkutan Penyebrangan;
  - l. Berita Acara hilangnya Jurnal Kapal, nomor 41/BA-D/IV/Slg/19 tanggal 24 April 2019 dibuat oleh Nakhoda KMP. Saluang;
  - m. Surat Persetujuan Oleh Gerak Kapal, nomor AP.820/30/16/KSOP.PTK-2019, dikeluarkan di Pontianak, tanggal 1 April 2019, oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak, berlaku sampai dengan tanggal 1 Mei 2019.
5. Sertifikat Keahlian Pelaut terdiri dari :
- a. ANT IV MANAJEMEN, nomor 6200513864M43814 tahun 2014, atas nama Bambang Edi, diterbitkan di Jakarta tanggal 21 Juli 2014, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI;
  - b. ANT IV MANAJEMEN, nomor 6200150893M40216 tahun 2016, atas nama Alim Nursidik, diterbitkan di Jakarta tanggal 12 Mei 2016, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI;
  - c. ANT V MANAJEMEN, nomor 6200153815N53814 tahun 2014, atas nama Yahya, diterbitkan di Jakarta tanggal 15 April 2014, oleh

Direktur Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI;

- d. ATT V MANAJEMEN, nomor 6200513911S50616 tahun 2014, atas nama Wahyudi, diterbitkan di Jakarta tanggal 15 April 2014, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI;
- e. ATT IV MANAJEMEN, nomor 6201473407T42816 tahun 2016, atas nama Agustinus Sanggalayuk, diterbitkan di Jakarta tanggal 03 Maret 2016, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI;
- f. *Ratings As Able Seafarer Deck*, nomor 6200510809343814 tahun 2014 atas nama Efendi Usman, diterbitkan di Aceh Besar tanggal 08 Desember 2014, oleh BP2IP Malahayati.

Dari berkas dan keterangan yang diberikan dalam Pemeriksaan Pendahuluan serta keterangan lainnya dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut :

A) Berkas dan Keterangan yang diberikan dalam Pemeriksaan Pendahuluan:

1. Data Kapal

Nama	: KMP. Saluang
Jenis	: Kapal Ferry
Bendera	: Indonesia
Pembuatan	: Tahun 1997
Konstruksi	: Baja

Call Sign : -  
Isi kotor : GT. 192  
Isi bersih : NT. 58  
Tanda Selar : GT. 192 No. 676/Ft  
Tenaga Penggerak Utama : Mesin merk Yanmar 2 x 240 HP  
Panjang : 27,38 Meter  
Lebar : 8,25 Meter  
Dalam : 2,45 Meter  
Pemilik : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)  
Nakhoda : Bambang Edi  
Awak Kapal : 12 (dua belas) orang

2. Jalannya Peristiwa

a. Pada tanggal 22 April 2019 pukul 19.45 WIB KMP. Saluang berbendera Indonesia GT. 192. Muatan 8 (delapan) unit kendaraan bermotor terdiri dari :

- 3 (tiga) unit truk, muatan besi tua, berat lebih kurang 30 (tiga puluh) Ton;
- 2 (dua) unit truk muatan karet, berat lebih kurang 16 (enam belas) Ton;
- 1 (satu) unit truk kosong;
- 1 (satu) unit mobil box kosong;
- 1 (satu) unit mobil Innova;
- 17 (tujuh belas) orang penumpang.

Kapal bertolak dari Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat menuju Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam Kabupaten Sekadau Kalimantan Barat;

- b. Pada saat KMP. Saluang selesai melakukan kegiatan pemuatan, Mualim II selaku Perwira Dinas Jaga memberitahukan kepada Nakhoda melalui *public addressor* bahwa kondisi kapal miring kiri lebih kurang 5 derajat terbaca dari jarum clinometer yang berada di anjungan namun Nakhoda tidak menghiraukan informasi yang disampaikan oleh Mualim II;
- c. Selanjutnya Nakhoda naik ke anjungan mengambil alih komando, memerintahkan Mualim II dan Juru Mudi Jaga untuk menaikkan *ramp door*, lepas tros haluan, lepas tros buritan langsung berolah gerak keluar dermaga karena menganggap hal tersebut biasa dengan pertimbangan stabilitas kapal akan dapat dipertahankan dalam pelayaran jarak pendek dengan waktu tempuh lebih kurang 5 menit;
- d. Kemudian Nakhoda memerintahkan Juru Mudi Jaga untuk mengecek kondisi muatan di geladak (*car deck*), dan Juru Mudi melaporkan bahwa salah satu truk yang berada di sisi lambung kiri bermuatan karet bergeser ke kiri lebih kurang 45 cm karena muatan tidak dilashing dan geladak licin disebabkan adanya cairan yang menetes dari truk bermuatan karet yang membasahi geladak;

- e. Kapal lepas dari dermaga dengan posisi semakin miring ke kiri maka Nakhoda memutuskan kapal untuk kembali sandar di dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat, untuk sandar kiri, dan Nakhoda memerintahkan kepada Muallim II memasang tali *tross* depan dan menurunkan *ramp door* haluan untuk melakukan bongkar muatan, guna memperbaiki stabilitas kapal;
- f. Kegiatan bongkar muat dimulai dari posisi mobil box paling depan kemudian mobil golongan IV yaitu mobil Innova berjalan aman, namun kapal semakin miring ke kiri selanjutnya Nakhoda memerintahkan kepada semua penumpang dan *crew* kapal dengan menggunakan *public addressor* untuk segera meninggalkan kapal turun ke dermaga;
- g. Kegiatan bongkar muat dilanjutkan dengan upaya mengeluarkan kendaraan truk bermuatan karet yang berada disebelah kiri dari geladak kapal (*car deck*) namun tidak berhasil, truk bergeser ke kiri karena geladak licin sehingga truk lainnya ikut bergeser ke kiri dan kapal bertambah miring ke kiri;
- h. Selanjutnya Nakhoda bersama ABK yang tersisa melakukan pengamatan keliling memeriksa kembali semua ruangan untuk memastikan tidak ada penumpang dan ABK yang tertinggal kemudian ditemukan seorang petugas kepil yang pingsan saat membantu evakuasi penumpang selanjutnya diturunkan ke dermaga untuk mendapatkan pertolongan berikutnya;

- i. Pada pukul 20.03 WIB, KMP. Saluang semakin miring menyebabkan stabilitas tidak dapat dipertahankan sehingga terbalik dan tenggelam beserta sebagian muatan di depan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat pada posisi 00°-04'-14,06" U/111°-04'-14,52" T;
  - j. Kemudian Nakhoda memerintahkan kepada Muallim Jaga bersama Juru Mudi Jaga untuk mendata kembali seluruh penumpang dan ABK lainnya dan melaporkan bahwa semua ABK dan penumpang selamat, dan Nakhoda memerintahkan kepada Muallim Jaga untuk memasang tali *tros* pada bagian haluan dan buritan kapal, agar kapal tidak bergeser dari posisi semula;
  - k. Selanjutnya Nakhoda melapor ke Tim Tanggap Darurat Kantor Cabang dan Kantor Pusat PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak;
  - l. Akibat kecelakaan tersebut, tidak terdapat korban jiwa maupun luka, namun terdapat kerugian harta benda berupa KMP. Saluang beserta sebagian muatan terbalik dan tenggelam.
3. Dalam peristiwa tenggelamnya KMP. Saluang pada tanggal 22 April 2019 pukul 20.03 WIB di depan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat Kab. Sekadau Kalimantan Barat, Mahkamah Pelayaran menetapkan Terduga, Saksi-saksi, dan Saksi lainnya sebagai berikut:

Terduga : Nakhoda, Saudara Bambang Edi;

Saksi-saksi : 1) Mualim I, Saudara Alim Nursidik;

2) Mualim II, Saudara Yahya;

3) KKM, Saudara Wahyudi;

4) Masinis II, Saudara Agustinus Sanggalayuk;

5) Juru Mudi, Saudara Efendi Usman

Saksi lainnya :

1) Penandatanganan Surat Persetujuan Berlayar

(SPB), Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG)

Kantor KSOP Kelas II Pontianak, Saudara Moh.

Arif Hilalluddin;

2) General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry

(Persero) Cab. Pontianak, Saudara Zulpidon.

Dalam upaya untuk memperoleh keterangan lebih lanjut sehubungan dengan kecelakaan kapal tenggelamnya KMP. Saluang pada tanggal 22 April 2019 pukul 20.03 WIB di depan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat Kab. Sekadau Kalimantan Barat, Mahkamah Pelayaran telah memanggil secara patut kepada Terduga dan Para Saksi guna didengar keterangannya dihadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal yang dilaksanakan di Kantor KSOP Kelas II Pontianak pada tanggal 20 dan 21 November 2019. Keterangan yang diberikan dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) dan

dihadapan Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut :

1. Terduga Nakhoda, Saudara Bambang Edi hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, didampingi Penasehat Ahli, memberikan keterangan sebagai berikut :

- a. Lahir di : Malang
- Tanggal : 03 September 1973
- Agama : Islam
- Alamat : Kompleks Star Borneo Residence No. 23  
Jl. P.H. Mukhsin 2 Sungai Raya – Kubu  
Raya – Kalbar
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1986, di Malang;  
2) SMP, tahun 1989, di Malang;  
3) SMA, tahun 1992, di Malang.
- Teknis : 1) MPT, tahun 1997, di BP3IP Sunter  
Podomoro Jakarta;  
2) ANT IV Manajemen, tahun 2014 di  
Jakarta

Pengalaman Berlayar :

- 1) Kelasi, KMP. Betok I, tahun 1995 s/d 1998;
- 2) Juru Mudi, KMP. Sundari Dua, tahun 1999 s/d 2002;
- 3) Mualim III, KMP. Betok I, tahun 2002 s/d 2003;

- 4) Mualim II, KMP. Gunung Palong, tahun 2003 s/d 2004;
  - 5) Mualim I, KMP. Merawan, tahun 2006 s/d 2007;
  - 6) Nakhoda, KMP. Merawan, tahun 2007 s/d 2008;
  - 7) Nakhoda KMP. Saluang, tahun 2008 s/d kejadian.
- b. Terduga Nakhoda, bertugas di atas kapal KMP. Saluang sejak tahun 2008, sebagai Nakhoda sehingga telah familier terhadap kondisi kapal maupun tugas yang dilaksanakan diatas kapal;
- c. KMP. Saluang telah dilengkapi dengan Alat Bantu Navigasi berupa Radar 1 (satu) unit, GPS 1 (unit), Radio VHF 1 (satu) unit, Clinometer 1 (satu) unit dan kompas standar 1 (satu) unit. Semua peralatan berfungsi dengan baik, serta kapal digerakkan dengan mesin penggerak utama Yanmar 2 x 240 HP berbaling-baling ganda yang pengoperasiannya dilakukan dari anjungan dan diawaki 12 (dua belas) orang Awak Kapal;
- d. Pada saat kapal beroperasi pembagian dinas juga diatur sebagai berikut : pukul 02.00 WIB – 06.00 WIB dan 14.00 WIB – 18.00 WIB Perwira Deck Nakhoda dibantu Kelasi, Perwira Mesin, Masinis III dibantu Oiler. Pukul 06.00 WIB – 10.00 WIB dan 18.00 WIB – 22.00 WIB Perwira Deck Mualim II dibantu Juru Mudi I, Perwira Mesin, Masinis II dibantu Oiler. Pukul 10.00 WIB – 14.00 WIB Perwira Deck Mualim I dibantu Juru Mudi II, Perwira Mesin KKM diabntu Oiler, Perwira jaga yang berdinis jaga bertanggungjawab penuh atas embarkasi dan debarkasi penumpang

- bongkar muat barang serta mengolah gerak kapal dari pelabuhan tolak ke pelabuhan tiba dan pada saat sandar di damping Nakhoda;
- e. Pada tanggal 22 April 2019 pukul 19.45 WIB KMP. Saluang bertolak dari Pelabuhan Penyebrangan Sunyat menuju Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam dengan membawa penumpang sebanyak 17 (tujuh belas) orang dan muatan berupa kendaraan golongan V (lima) sebanyak 7 (tujuh) unit dan kendaraan golongan IV (empat) Innova sebanyak 1 (satu) unit;
- f. Pada saat kegiatan pemuatan sampai selesai lebih kurang pukul 19.37 WIB Terduga Nakhoda mengawasi langsung pengaturan muatan disesuaikan dengan berat masing-masing truk sesuai informasi dari para sopir namun tidak mengetahui secara pasti berat tiap-tiap truk karena tidak adanya alat timbang di pelabuhan;
- g. Terduga Nakhoda menerangkan bahwa pengaturan muatan di *car deck* dimulai dari truk bermuatan karet yang pertama masuk ditempatkan di kanan belakang, truk kedua bermuatan besi tua ditempatkan di kiri belakang, truk ketiga bermuatan besi tua ditempatkan di kanan tengah, truk keempat bermuatan besi tua ditempatkan di kiri tengah, truk kelima kosong ditempatkan di kanan depan, truk keenam bermuatan karet ditempatkan di kiri depan selanjutnya 1 (satu) unit mobil penumpang Innova ditempatkan melintang kapal didepan dan 1 (satu) unit mobil box

kosong ditempatkan di tengah-tengah membujur pada *car deck* di haluan kapal;

- h. Setelah selesai kegiatan pemuatan, Terduga Nakhoda memerintahkan Perwira Dinas Jaga yaitu Mualim II untuk segera berangkat, namun Perwira Dinas Jaga melaporkan bahwa kapal mengalami kemiringan ke kiri lebih kurang 5 derajat yang terbaca pada jarum clinometer sehingga Mualim II menolak untuk berolah gerak, selanjutnya komando diambil alih oleh Terduga Nakhoda dan memerintahkan kepada Mualim Jaga untuk melepas tali *tros* depan, tali *tros* belakang serta menaikkan *ramp door*. Kemudian Terduga Nakhoda berolah gerak dengan kemudi cikar kiri mesin kopel kanan untuk membuka buritan agar terbebas dari dermaga;
- i. Pada saat kapal mulai bergerak diperkirakan truk muatan karet yang berada di lambung kiri bergeser ke kiri karena *car deck* licin dan muatan tidak di *lashing*. Selanjutnya Terduga Nakhoda melanjutkan olah gerak, kemudi cikar kanan dan mesin kopel kiri sehingga kapal berhasil lepas dari dermaga. Berhubung posisi kapal semakin miring ke kiri sehingga Terduga Nakhoda memutuskan untuk sandar kembali di dermaga Pelabuhan penyebrangan Sunyat;
- j. KMP. Saluang sandar kiri di Dermaga Pelabuhan penyebrangan Sunyat, keadaan cuaca baik, namun arus kuat maka Terduga Nakhoda memerintahkan Mualim Jaga dan Oiler untuk menurunkan *ramp door*, mengikat kapal dengan *tros* depan dan

*tros* buritan namun *tros* buritan tidak sampai ke dermaga selanjutnya diperintahkan untuk mengevakuasi penumpang dan mengeluarkan kendaraan dari kapal untuk memperbaiki stabilitas kapal;

- k. Mualim Jaga (Mualim II) bersama Masinis II, Juru Mudi dan Oiler Jaga berhasil mengeluarkan mobil Innova dan mobil box dari kapal dan mengevakuasi penumpang turun ke dermaga, saat akan mengeluarkan kendaraan berikutnya yaitu truk bermuatan karet yang sudah bergeser ke kiri akibat *car deck* licin yang disebabkan adanya tanah liat di lantai *car deck* dan cairan yang menetes dari truk muatan karet menyebabkan truk lainnya bergeser ke kiri sehingga kapal semakin miring dan tidak terkendali. Pada pukul 20.03 WIB, KMP. Saluang terbalik dan tenggelam di depan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat pada posisi  $00^{\circ}-04'-14,06''$  U/ $111^{\circ}-04'-14,52''$  T dengan posisi *ramp door* masih menempel di dermaga;
- l. Selanjutnya Terduga Nakhoda memerintahkan Mualim Jaga (Mualim II) dan ABK lainnya untuk memasang tali *tros* di haluan dan buritan agar kapal tidak hanyut dan bergeser dari posisi semula;
- m. Tindakan berikutnya Terduga Nakhoda bersama Mualim Jaga mendata penumpang dan ABK lainnya dan dinyatakan semua selamat, selanjutnya melaporkan kepada Tim Tanggap Darurat

Cabang Pontianak dan Pusat PT. ASDP serta melapor ke Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak;

- n. Akibat kecelakaan tersebut, tidak terdapat korban jiwa maupun luka, namun terdapat kerugian harta benda berupa KMP. Saluang beserta sebagian muatan terbalik dan tenggelam.
2. Saksi Muallim I, Saudara Alim Nursidik dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut :
- a. Lahir di : Tegal
- Tanggal : 05 Desember 1982
- Agama : Islam
- Alamat : Jl. PG. Banjaratma RT. 006/RW. 004  
Desa Segitong, Kec. Wanasari, Kab.  
Brebes Jawa Tengah
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1995, di Tegal;  
2) SMP, tahun 1998, di Tegal.
- Teknis : 1) ANKAPIN II, tahun 2002, di Tegal;  
2) ANT IV Manajemen, tahun 2016 di  
Jakarta.
- Pengalaman Berlayar :
- 1) AB/Juru Mudi, KM. Haslindo 38 (Kapal Niaga), 2 Januari s/d  
10 Juli tahun 2003;

- 2) Maulim I, KM. Haslindo 1 (Kapal Niaga), tahun 2003 s/d 2009;
  - 3) Mualim III, KMP. Perdana Nusantara, tahun 2010 s/d 2012;
  - 4) Mualim I, KMP. Primas, tahun 2012 s/d 2013;
  - 5) Mualim I, KMP. Saluang, tahun 2013 s/d 2015;
  - 6) Mualim I, KMP. Semah, tahun 2016 s/d 2017;
  - 7) Mualim I, KMP. Saluang, tahun 2018 s/d kejadian.
- b. Saksi membenarkan bahwa pada tanggal 22 April 2019 KMP. Saluang tiba dari Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam sandar kiri di Pelabuhan Penyebrangan Sunyat langsung melakukan kegiatan debarkasi penumpang dan bongkar muatan, setelah selesai dilanjutkan dengan embarkasi penumpang dan memuat truk/kendaraan. Pada saat itu, Saksi tidak bertugas jaga meminta izin kepada Terduga Nakhoda bersama KKM turun ke darat untuk belanja perbekalan kapal, sehingga tidak menyaksikan secara langsung akan tetapi mendapat informasi lewat *handphone* dari Terduga Nakhoda;
- c. Saksi menjabat sebaai mualim I di KMP. Saluang sejak tahun 2018 smapai dengan kejadian, bertugas sebagai kepala kerja deck, menangani administrasi di kapal, membuat repair list, bertanggungjawab kepada Terduga Nakhoda tentang muatan dan kesiapan kapal, serta melaksanakan tugas jaga laut pada pukul 04.00 WIB – 08.00 WIB dan 16.00 WIB – 20.00 WIB;

- d. Saksi memberikan keterangan bahwa tugas jaga laut di KMP. Saluang, dilakukan bergantian per divisi setiap 4 (empat) jam, Perwira Jaga bertanggungjawab penuh atas embarkasi/debarkasi penumpang, mengawasi bongkar/muat barang, serta mengolah gerak kapal keluar/masuk dsari pelabuhan tolak sampai pelabuhan tiba;
- e. Saksi membenarkan bahwa KMP. Saluang secara rutin melaksanakan latihan-latihan keadaan darurat (*emergency drill*), antara lain latihan kebakaran (*fire drill*), latihan sekoci (*boat drill*) dan latihan orang jatuh ke laut (*man overboard drill*) dan dilakukan 4 (empat) kali dalam sebulan pada saat kapal tidak beroperasi/istirahat;
- f. Saksi menerangkan bahwa di Pelabuhan Penyebrangan Sunyat maupun Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam tidak tersedia alat timbang kendaraan/muatan sehingga berat truk/bobot muatan hanya berdasarkan keterangan dari para sopir truk/kendaraan. Dalam sehari kapal melayari trayek Pelabuhan Penyebrangan Sunyat menuju Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam (pulang/pergi) lebih kurang 30 trip pelayaran;
- g. Saksi menerangkan bahwa KMP. Saluang biasanya mengangkut truk bermuatan sawit, pupuk, sembako, karet, untuk muatan besi tua baru pertama kali dan tidak dilakukan pelashingan dikarenakan

pelayaran jarak pendek serta waktu tempuh lebih kurang 5 (lima) menit.

3. Saksi Mualim II, Saudara Yahya, dalam keadaan sehat jasmani maupun rohani, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut :

a. Lahir di : Teluk Pakedai  
Tanggal : 07 April 1981  
Agama : Islam  
Alamat : Jl. Tebu Gg. Musyawarah No. 49  
RT.05/19 Kel. Sui Jawi Dalam, Kec.  
Pontianak Barat.  
Pendidikan Umum : SD, tahun 1996, di Teluk Pakedai;  
SMP, tahun 1999, di Teluk Pakedai;  
SMK, tahun 2002, di Pontianak.  
Teknis : ANT IV Manajemen, tahun 2014 di Aceh  
Pengalaman Berlayar :

1) Juru Mudi, KMP. Biramab tahun 2008 s/d tahun 2016;

2) Mualim II, KMP. Saluang, tahun 2016 s/d kejadian.

b. Pada tanggal 22 April 2019 lebih kurang pukul 19.00 WIB, KMP. Saluang tiba dari Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam dan sandar kiri di dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat langsung melakukan debarkasi/embarkasi penumpang dan bongkar muat

kendaraan. Saksi bertugas jaga di anjungan mengamati clinometer untuk menjaga stabilitas kapal sedangkan Terduga Nakhoda mengawasi langsung dan mengatur pemuatan di *car deck* dibantu oleh Juru Mudi Jaga serta Kelasi;

- c. Saksi bertugas di KMP. Saluang selama lebih kurang 3 (tiga) tahun sebagai Mualim II, bertanggungjawab atas alat-alat Navigasi, serta membantu Mualim I mengawasi embarkasi-debarkasi penumpang, bongkar-muat barang, dan bertugas jaga di kapal dari pukul 16.00 WIB – 10.00 WIB dan pukul 18.00 WIB – 22.00 WIB;
- d. KMP. Saluang dilengkapi dengan Alat Bantu Navigasi berupa Radar 1 (Satu) unit, GPS 1 (satu) unit, Radio VHF 1 (satu) unit, Radio SSB 1 (satu) unit, Kompas Magnit 1 (satu) unit, Navtex 1 (satu) unit, Clinometer 1 (Satu) unit dan Tachometer 1 (satu) unit;
- e. KMP. Saluang menerapkan prosedur jaga laut terdiri dari 3 (tiga) divisi jaga dan setiap 4 (empat) jam diadakan pergantian jaga laut dan pada saat kapal berlayar semua ABK harus berada di atas kapal kecuali cuti/izin dan pada saat kapal akan bertolak/sandar di dermaga, ABK dek melaksanakan tugas pada posisi masing-masing di haluan dan buritan kapal;
- f. Saksi sebagai Mualim II mempunyai tugas sebagai Perwira Navigasi yang bertanggungjawab atas alat-alat navigasi, dan membantu Mualim I mengawasi embarkasi dan debarkasi penumpang, bongkar-muat barang dan kendaraan, pada saat kapal

- akan sandar dan bertolak Saksi bertugas di buritan, dan melaksanakan Dinas jaga laut pada pukul 06.00 WIB – 10.00 WIB dan pukul 18.00 WIB – 22.00 WIB;
- g. Saksi menerangkan bahwa di KMP. Saluang, Perwira Jaga yang berdinis jaga laut bertanggungjawab penuh atas embarkasi dan debarkasi penumpang, mengawasi bongkat dan muat barang, serta mengolah gerak kapal, ketika olah gerak kapal untuk tolak dan sandar didampingi oleh Terduga Nakhoda;
- h. KMP. Saluang mengangkut penumpang 17 (tujuh belas) orang dan kendaraan berjumlah 8 (delapan) unit, terdiri dari 5 (lima) unit truk bermuatan, 1 (satu) unit truk kosong, 1 (unit) mobil box dan 1 (satu) unit mobil Innova, namun Saksi tidak mengetahui berat masing-masing dan tidak mencatat draft kapal;
- i. Pada saat kegiatan pemuatan, Saksi sebagai Perwira Jaga memonitor dari anjungan kegiatan embarkasi penumpang, pemuatan kendaraan yang masuk ke kapal dan mengamati Clinometer untuk mengetahui stabilitas kapal, sedangkan yang mengatur dan mengawasi muatan di *car deck* dilakukan oleh Nakhoda dibantu Juru Mudi Jaga dan Kelasi;
- j. Setelah selesai pemuatan kapal mengalami miring ke kriri lebih kurang 5 derajat sehingga Saksi menginformasikan kepada Terduga Nakhoda melalui pengeras suara (*public addressor*) namun tidak

direspons oleh Terduga Nakhoda sehingga Saksi tidak berani melanjutkan olah gerak kapal;

k. Pukul 19.45 WIB Nakhoda naik ke anjungan langsung mengambil alih komando, memerintahkan Saksi dan Juru Mudi untuk melepaskan *tros* haluan, *tros* buritan, menaikkan *ramp door* selanjutnya Nakhoda berolah gerak dengan kemudi cikar kiri, mesin kopel kanan untuk membuka buritan agar terbebas dari dermaga, bersamaan pergerakan kapal diperkirakan truk yang berada di sisi lambung kiri bergeser ke kiri karena tidak di *lashing* mengakibatkan kapal semakin miring ke kiri, namun Terduga Nakhoda tetap melanjutkan berolah gerak membuka haluan kapal dengan menggerakkan kemudi cikar kanan, mesin kopel kiri, kapal berhasil putar haluan ke kanan bebas dari dermaga dengan posisi semakin miring ke kiri;

l. Saat Terduga Nakhoda sedang berolah gerak, Saksi berdiri di sebelah kiri anjungan mengamati ke depan sehingga dapat melihat haluan sulit dikendalikan karena kapal semakin miring ke kiri, Terduga Nakhoda memutar haluan dengan cikar kanan kemudi untuk kembali ke dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat;

m. Pukul 19.47 WIB kapal tiba dan sandar kiri di dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat, keadaan cuaca baik, namun arus kuat, Saksi turun ke geladak bersama Oiler menurunkan *ramp door* lalu menuju buritan untuk melemparkan tali *tros* ke dermaga namun

- tidak sampai ke dermaga, akhirnya Saksi kembali ke *car deck* untuk membantu mengevakuasi penumpang dan mengeluarkan kendaraan sesuai perintah Terduga Nakhoda;
- n. Selanjutnya Saksi bersama Masinis II, Juru Mudi dan Oiler Jaga mengeluarkan 1 (satu) unit mobil Innova, 1 (satu) unit mobil box berjalan dengan aman, dilanjutkan dengan mengevakuasi penumpang turun ke dermaga. Ketika akan mengeluarkan truk bermuatan karet yang sudah bergeser ke kiri, truk-truk yang lain ikut bergeser ke kiri disebabkan *car deck* licin karena adanya tanah liat di geladak dan cairan yang menetes dari muatan karet sehingga kapal semakin miring ke kiri, kemudian kapal terbalik dan tenggelam dengan *posisi ramp door* masih menempel di dermaga kemudian bersama ABK lainnya memasang tali di lambung kanan kapal agar menahan kapal tidak hanyut;
- o. Dalam peristiwa kecelakaan tenggelamnya KMP. Saluang tidak terdapat korban jiwa maupun luka namun terdapat kerugian harta benda berupa KMP. Saluang beserta sebagian muatan terbalik dan tenggelam.
4. Saksi Juru Mudi, Saudara Efendi Usman dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut :
- a. Lahir di : Pontianak  
Tanggal : 25 Mei 1970

Agama : Islam

Alamat : Jl. Putri Daranante Gg. Nur Cahaya 42 A  
Kel. Sei Bangkong, Kec. Pontianak Kota

Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1984, di Pontianak;  
2) SMP, tahun 1987, di Pontianak;  
3) SMA, tahun 1990, di Pontianak.

Teknis : *Ratings As Able Seafarer Deck*, tahun  
2014, di Aceh

Pengalaman Berlayar :

- 1) Kelasi, KMP. Gunung Palog, tahun 1992 s/d 2017;
  - 2) Juru Mudi, KMP. Saluang, tahun 2017 s/d kejadian.
- b. Saksi bekerja di KMP. Saluang lebih kurang 3 tahun sampai dengan kejadian dan bertugas memegang kemudi, melaksanakan Dinas Jaga Laut, membantu mengawasi embarkasi-debarkasi penumpang serta membantu mengawasi bongkar-muat barang dan kendaraan;
- c. Tanggal 22 April 2019, Saksi bertugas jaga dan membantu Terduga Nakhoda mengawasi embarkasi dan pemuatan barang di *car deck*, jumlah penumpang 17 (tujuh belas) orang, jumlah kendaraan yang masuk 8 (delapan) unit terdiri dari 2 (dua) unit truk bermuatan karet, 3 (tiga) unit truk bermuatan besi tua, 1 (satu) unit truk kosong, 1 (satu) unit mobil penumpang Innova dan 1 (satu) unit mobil box kosong;

- d. Pada saat pemuatan Terduga Nakhoda langsung menangani penyusunan truk di car deck anatar lain truk bermuatan karet yang pertama masuk di tempatkan di kanan belakang, truk kedua bermuatan besu tua di tempatkan di kiri belakang, truk ketiga bermuatan besi tua ditempatkan di kanan tengah, truk keempat bermuatan besi tua ditempatkan di kiri tengah, truk kelima kosong di tempatkan di kanan depan, truk keenam bermuatan karet ditempatkan di kiri depan selanjutnya 1 (satu) unit mobil penumpang Innova di tempatkan melintang kapal di depan dan 1 (satu) unit mobil box kosong ditempatkan di tengah-tengah membujur pada *car deck* di haluan kapal;
- e. Saksi menerangkan bahwa pada saat pemuatan 1 (satu) unit truk bermuatan karet yang masuk terakhir ke *car deck* kiri depan dengan posisi mundur, ada cairan yang menetes dari muatan karet sehingga mengakibatkan lantai *car deck* basah dan licin, dan tidak sempat dibersihkan karena waktu sangat terbatas untuk persiapan kapal olah gerak;
- f. Pada saat selesai pemuatan Saksi mendengar informasi yang disampaikan oleh Mualin Jaga dari anjungan melalui pengeras suara (*public addressor*), bahwa kapal posisi miring kiri 5 derajat namun tidak ada respon dari Terduga Nakhoda sedangkan Saksi sibuk mengganjal truk dengan balok agar tidak bergeser karena smeua kendaraan tidak dilashing;

- g. Menurut Saksi bahwa selama ini kapal jarang mengangkut truk muatan besi tua, yang sering dimuat adalah truk bermuatan sawit, pupuk, sembako, karet, dan semuanya tidak pernah dilashing karena waktunya terlalu singkat, jarak lintasan dekat lebih kurang 600 meter serta waktu tempuh lebih kurang 5 (lima) menit;
- h. Saksi menerangkan bahwa pada saat KMP. Saluang bertolak dari Dermaga Pelabuhan Penyembrangan Sunyat keadaan cuaca bagus, tidak ada gelombang, angin sedang, arus kuat dan kondisi kapal semakin miring, sehingga Nakhoda memutar haluan kapal kembali sandar kiri di Dermaga Pelabuhan Penyembrangan Sunyat;
- i. Selanjutnya Terduga Nakhoda memerintahkan Mualim II, Masinis II dan Oiler menurunkan *ramp door* untuk mengeluarkan kendaraan agar kapal kembali stabil, yang sempat diturunkan 1 (satu) unit mobil box kosong, 1 (satu) unit mobil penumpang Innova, dan saat menurunkan 1 (satu) unit mobil truk bermuatan karet yang bergeser ke kiri akibat adanya cairan yang menetes dari truk muatan karet menyebabkan truk-truk lain bergeser ke kiri dan kapal semakin miring ke kiri, sehingga kapal terbalik dan tenggelam;
- j. Kemudian Saksi bersama ABK lain memasang tali *tros* untuk menahan kapal tidak hanyut dan bergeser dari posisi semula.

5. Saksi KKM, Saudara Wahyudi dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut :

a. Lahir di : Samarinda

Tanggal : 12 Februari 1971

Agama : Islam

Alamat : Jl. Raya Kakap PA. 9 Pontianak

Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1985 di Samarinda;

2) SMP, tahun 1988 di Samarinda

Teknis : ATT V

Pengalaman Berlayar :

1) Juru Minyak, LCT. Samudera Mas, 31 Agustus 1991 s/d 1992;

2) Masinis II, KMP. Gorare, 30 Juli 1992 s/d 1999;

3) Masinis II, KMP. Komodo, 17 Oktober 1999 s/d 2000;

4) KKM, KMP. Saluang, 22 Maret 2000 s/d kejadian

b. Saksi menjabat sebagai Kepala Kamar Mesin di KMP. Saluang sejak tahun 2000 dan mempunyai tugas dan tanggungjawab terhadap perawatan pemesinan kapal, memimpin ABK Mesin serta memastikan kesediaan BBM cukup untuk mendukung kegiatan operasional kapal dan melaksanakan tugas jaga sesuai jadwal;

- c. KMP. Saluang dalam beroperasi digerakkan dengan 2 (dua) unit mesin penggerak utama merk Yanmar 2 x 240 HP dan dilengkapi dengan 2 (dua) unit motor bantu Perkins 3.1524 (2 x 33 HP);
- d. Saksi membenarkan bahwa KMP. Saluang pada tanggal 22 April 2019 lebih kurang pukul 19.45 WIB bertolak dari Pelabuhan Penyebrangan Sunyat tujuan Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam namun Saksi tidak ikut berlayar karena lepas dinas jaga dan mendapat tugas dari Nakhoda untuk membeli perbekalan kapal bersama Mualim I;
- e. Saksi mendapat informasi tentang musibah tenggelamnya KMP. Saluang di dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat dari Masinis Jaga melalui *handphone*;
- f. Saksi membenarkan bahwa KMP. Saluang secara rutin melaksanakan latihan-latihan keadaan darurat (*emergency drill*), latihan sekoci (*boat drill*) dan latihan meninggalkan kapal (*man overboard drill*), dilakukan 4 (empat) kali dalam sebulan pada saat kapal tidak beroperasi;
- g. Dalam musibah tersebut tidak terdapat korban jiwa ataupun luka namun kapal dan sebagian muatan rusak dan tenggelam.
6. Saksi Masinis II, Saudara Agustinus Sanggalayuk dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut :

- a. Lahir di : Batusura
- Tanggal : 01 Agustus 1991
- Agama : Kristen
- Alamat : Merrara RT. 07 RW. 00 Kelurahan  
Rembon Desa Bu'a Tarrung Kabupaten  
Tana Toraja
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 2004, di Tana Toraja;  
2) SMP, tahun 2008, di Tana Toraja;  
3) SMA/SMK, tahun 2011, di Tana  
Toraja
- Teknis : 1) ATT IV, tahun 2016 di BP2IP  
Sorong;  
2) ATT IV, Manajemen tahun 2018 di  
BP2IP Sorong
- Pengalaman Berlayar :
- 1) Cadet Mesin, KMP. Port Link II, (PT. ASDP Indonesi Ferry),  
03 Juni 2014 – 03 Juli 2015;
  - 2) Masinis II KMP. Saluang, (PT. ASDP Indonesia Ferry), 11  
Juni 2016 s/d kejadian.
- b. Saksi bertugas di KMP. Saluang selaku Masinis II sejak 11 Juni  
2016 sampai kejadian dan mempunyai tugas dan tanggungjawab  
melaksanakan dinas jaga di kamar mesin, membuat program kerja  
bagian mesin, membantu KKM dalam membuat laporan rutin,

melakukan perawatan mesin dan kamar mesin, melakukan latihan darurat pemadam kebakaran dan latihan darurat sekoci;

- c. Saksi membenarkan bahwa KMP. Saluang pada tanggal 22 April 2019 lebih kurang pukul 19.45 WIB melakukan penyebrangan dari Pelabuhan Penyebrangan Sunyat tujuan Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam dalam kondisi kapal miring kiri lebih kurang 5 derajat, beberapa saat kemudian kapal kembali sandar ke Pelabuhan Penyebrangan Sunyat untuk mengatur kembali muatan, saat proses pemindahan muatan kapal bertambah miring sehingga kapal terbalik dan tenggelam;
- d. Saksi menerangkan yang bertugas dan bertanggungjawab tentang penyusunan muatan yaitu Perwira Jaga yang bertugas Dinas Jaga yaitu Muallim II dan dibantu Juru Mudi namun saat itu diambil alih oleh Terduga Nakhoda;
- e. KMP. Saluang baru pertama kali memuat truk bermuatan besi tua yang sering dimuat adalah truk bermuatan buah-buahan, sawit dan sembako dan pada saat pemuatan, truk tidak dilakukan pelashingan walaupun ada tempat untuk *lashing*;
- f. Penyebab miringnya KMP. Saluang akibat dari penyusunan muatan yang tidak berimbang antara sisi geladak lambung kanan dan sisi geladak lambung kiri;
- g. Setelah KMP. Saluang kembali sandar di dermaga, posisi kapal semakin miring maka Saksi melarang Oiler masuk ke kamar

mesin karena membahayakan jiwa, kemudian Saksi dan Oiler membantu Muallim II mengevakuasi penumpang turun dari kapal dan memindahkan kendaraan, namun pada saat pemindahan truk kapal semakin miring sehingga kapal terbalik dan tenggelam;

- h. Selanjutnya Saksi membantu Muallim II mengecek semua ABK dan penumpang yang kemungkinan masih berada di kapal, kemudian Saksi bersama ABK lainnya memasang tali *tros* untuk menahan kapal agar tidak hanyut dari tempat semula;
- i. Dalam musibah tersebut tidak terdapat korban jiwa ataupun luka namun kapal dan sebagian muatan rusak dan tenggelam;

7. Saksi Penandatanganan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak, Suadara Moh. Arif Hilaluddin, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut :

- a. Lahir di : Demak
- Tanggal : 23 November 1970
- Agama : Islam
- Alamat : Jl. Komodor Yos Sudarso Gg. Blitar  
Dalam Nomor 2 Pontianak
- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1984, di Demak;  
2) SMP, tahun 1987, di Demak;

3) SMA, tahun 1990, di Kudus;

4) S1, tahun 2014, di Pontianak

Teknis : ANT III, tahun 1996 di Semarang.

Pengalaman Berlayar :

1) Mualim II, KM. Caraka Jaya Niaga III/23, tahun 1998 s/d 2000;

2) Mualim II, KM. Mabuhay Nusantara, tahun 2000 s/d 2003;

3) PNS, Kantor KSOP Kelas II Pontianak, tahun 2003 s/d sekarang.

b. Bahwa Saksi sebagai Petugas Kesyahbandaran mempunyai tugas antara lain memeriksa dokumen-dokumen dan kondisi kapal yang terkait dengan keselamatan dan pengawakan pada saat kapal siap diberangkatkan;

c. Bahwa Saksi sebagai Perwira Jaga bertugas berdasarkan SOP dan SPT yang diterbitkan oleh kantor KSOP Kelas II Pontianak untuk menandatangani Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG), dengan Sertifikat Pelaut yang dimiliki ANT III dan Marine Inspector (MI) kualifikasi B;

d. Bahwa Saksi mendapat informasi kecelakaan kapal KMP. Saluang pada tanggal 22 April 2019 pukul 22.00 WIB dari Petugas ASDP, pada saat itu Saksi bukan sebagai Perwira Jaga, selanjutnya Saksi menyampaikan berita tersebut ke pihak-pihak terkait lainnya, sambil mencari informasi selengkapnya;

- e. Bahwa Saksi masuk dalam Tim Pembuat BAPP, namun kurang mengetahui proses laporan formalnya, karena wilayah kejadian berada jauh di hulu Sungai Kapuas lebih kurang 350 KM dari Pontianak dan tidak ada petugas KSOP disana tetapi masih dalam wilayah kerja (wilker) Kantor KSOP Kelas II Pontianak;
- f. Bahwa Saksi dalam menandatangani Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) KMP. Saluang hanya memeriksa dokumen-dokumen kapal dan semuanya masih berlaku namun tidak pernah ke lokasi untuk mengamati secara langsung kondisi fisik dari operasional kapal;
- g. Saksi menerangkan bahwa musibah tenggelamnya KMP. Saluang tidak terdapat korban jiwa namun terdapat kerugian harta benda berupa kapal beserta sebagian muatannya tenggelam.
8. Saksi General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Pontianak Saudara Zulpidon, hadir dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan, dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, dibawah sumpah memberikan keterangan sebagai berikut :

- a. Lahir di : Guntung  
Tanggal : 14 September 1974  
Agama : Islam  
Alamat : Bukit Savana Residence Blok. B2 No. 3  
Kel. Tugu, Kec. Cimanggis Depok – Jawa Barat

- Pendidikan Umum : 1) SD, tahun 1986 di Guntung;
- 2) SMP, tahun 1989 di Limbanang;
  - 3) SMA, tahun 1992 di Biak;
  - 4) S1, tahun 2012 di Biak

Teknis : -

Pengalaman Berlayar :

- 1) Staf Tata Usaha, PT. ASDP Indonesia Ferry, tahun 2000 s/d 2007;
- 2) Pengendali Dokumen, PT. ASDP Indonesia Ferry, tahun 2007 s/d 2011;
- 3) Manager Usaha / Teknik, PT. ASDP Indonesia Ferry, tahun 2011 s/d 2017;
- 4) Manager Penyebrangan Perintis, PT. ASDP Indonesia Ferry, tahun 2017 s/d 2019;
- 5) General Manager Cabang Pontianak, PT. ASDP Indonesia Ferry, tahun 2019 s/d sekarang.

- b. Bahwa Saksi mengemukakan selaku pimpinan cabang ASDP yang merangkap DPA Cabang di Pontianak, bertanggungjawab terhadap seluruh kegiatan operasional pelayaran yang meliputi 10 (sepuluh) lintasan dan mengoperasikan 12 (dua belas) unit kapal termasuk KMP. Saluang yang melayani lintasan Pelabuhan Penyebrangan Sunyat ke Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam;

- c. Bahwa Saksi menerangkan KMP. Saluang beroperasi untuk melayani masyarakat berdasarkan permintaan Pemerintah Daerah setempat dengan fasilitas dermaga tanpa adanya perawatan dari Pemerintah Daerah dan tidak ada petugas yang ditempatkan, sedangkan Cabang ASDP hanya menempatkan seorang supervisi lintasan untuk membantu sandar dan bertolak kapal, dengan kondisi tersebut operasional kapal sepenuhnya tanggungjawab Nakhoda;
- d. Bahwa Saksi mengetahui kecelakaan kapal tenggelamnya KMP. Saluang setelah mendapat informasi dari Nakhoda, selanjutnya langsung menghubungi Syahbandar dan Pihak-pihak terkait lainnya di tempat kejadian untuk melakukan langkah-langkah penyelamatan;
- e. Bahwa Saksi selaku DPA Cabang Pontianak pada setiap bulannya melakukan *safety meeting* dan memantau pelaksanaan manajemen keselamatan seperti latihan keadaan darurat di kapal, latihan pemadaman kebakaran, latihan penyelamatan kapal, dan latihan meninggalkan kapal (*abandone ship*);
- f. Dalam peristiwa tenggelamnya KMP. Saluang tidak terdapat korban jiwa maupun luka namun terdapat kerugian sebagian muatan dan kapal tenggelam.

B) Pendapat Mahkamah Pelayaran

Atas dasar penelitian dan pemeriksaan secara seksama terhadap berkas yang diterima Mahkamah Pelayaran dalam Berita Acara

Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan, serta keterangan dalam Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal yang dilaksanakan pada hari Rabu dan Kamis, tanggal 20 dan 21 November 2019, di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Pontianak, sehubungan dengan Tenggelamnya KMP. Saluang pada tanggal 22 April 2019 pukul 20.03 WIB di depan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat Kabupaten Sekadau Kalimantan Barat pada posisi  $00^{\circ}-04'-14,06''$  U/ $111^{\circ}-04'-14,52''$  T, telah sampai pada pendapat sebagai berikut :

1. Tentang kapal, surat kapal dan awak kapal

Berdasarkan pemeriksaan atas data-data administratif, dan berdasarkan hasil pemeriksaan lanjutan terhadap Terduga dan para Saksi, maka keadaan kapal, surat kapal, dan awak kapal dapat disimpulkan sebagai berikut :

a. Kapal

KMP. Saluang adalah kapal motor penyebrangan jenis kapal ro-ro penumpang konstruksi baja berbendera Indonesia dengan ukuran  $P \times L \times D$  (m) = 27.38 x 8.25 x 2.45 (m), GT 192 – NT 58, dibangun di Tegal pada tahun 2000 dengan jumlah geladak 1 (satu);

Kapal digerakkan oleh 2 (dua) unit mesin Diesel Yanmar sebagai penggerak utama berkekuatan 2 x 240 HP dan berbaling-baling 2 (dua) dan dioperasikan menggunakan *handle* dari

anjungan, dibantu oleh 2 (dua) unit mesin bantu merek Perkins berkekuatan 2 x 33 HP dan dilengkapi oleh alat-alat komunikasi dan navigasi seperti : SSB (icom M-700), GPS (Furuno GP.50 mark 3), VHF (Icom M-59), Radar (Furuno 1721 mark 2), Echo Sounder (Furuno FE 8300) dan Standar Compass yang semuanya berfungsi dengan baik;

Kapal melakukan docking terakhir di Pontianak pada tanggal 9 s.d 19 September 2018, dan berlayar untuk daerah pelayaran terbatas.

b. Surat-Surat Kapal

KMP. Saluang telah dilengkapi Surat Laut, Surat Ukur, Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang dan surat-surat lainnya yang dipersyaratkan dan masih berlaku sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Dalam pelayarannya dari Pelabuhan Penyebrangan Sunyat menuju Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam kapal dilengkapi dengan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) nomor : AP.820/30/16/KSOP.PTK-2019, tanggal 01 April 2019 dan berlaku sampai dengan tanggal 01 Mei 2019, sehingga berdasarkan ketentuan Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, KMP. Saluang secara *de jure* telah memenuhi persyaratan kalaikan kapal.

c. Awak Kapal

Berdasarkan Daftar awak kapal yang dibuat oleh Nakhoda tanggal 17 April 2019 dan disahkan oleh Knator Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak, KMP. Saluang diawaki oleh 12 (dua belas) orang awak kapal termasuk Nakhoda, dengan susunan perwira kapal sebagai berikut :

Bagian Deck

Nakhoda : Bambang Edi, berijazah ANT IV, tahun 2014;  
Mualim I : Alim Nursidik, berijazah ANT IV, tahun 2016;  
Mualim II : Yahya, berijazah ANT V, tahun 2014;

Bagian Mesin

KKM : Wahyudi, berijazah ATT V, tahun 2000;  
Masinis I : Agustinus. S, berijazah ATT IV, tahun 2016;  
Masinis II : Ansori, berijazah ATT V, tahun 2014;

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa KMP. Saluang pada saat sebelum tenggelam di Pelabuhan Penyebrangan Sunyat memiliki kondisi kapal yang telah memenuhi persyaratan keselamatan dan laik laut yang didukung dengan surat-surat dan sertifikat-sertifikat kapal berdasarkan ketentuan perundang-undangan dan masih berlaku. Disamping itu KMP. Saluang telah diawaki dengan Awak Kapal yang memadai sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 70 Tahun 1998 dan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (*minimum safe minning document*).

2. Tentang Cuaca

Berdasarkan hasil analisis dari Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok dan berdasarkan keterangan Terduga dan para Saksi, maka mengenai keadaan cuaca pada saat terjadinya kecelakaan kapal di lokasi kejadian adalah sebagai berikut :

- a. Menurut Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok dengan suratnya nomor : ME.401/48/MTJP/XI/2019 tanggal 04 November 2019, bahwa keadaan cuaca tanggal 22 April 2019 pukul 20.03 WIB, pada saat tenggelamnya KMP. Saluang adalah sebagai berikut :

Arah dan Kecepatan Angin : Barat Daya – Barat Laut, 2-5 knot;

Arah dan Kecepatan Arus : -;

Cuaca : Hujan sedang – lebat;

Jarak Penglihatan : 3 – 4 Mil

Arah dan Tinggi Gelombang : -.

- b. Menurut keterangan Terduga dan para Saksi cuaca cerah, angin sedang, arus kuat yang dapat mempengaruhi terhadap tenggelamnya KMP. Saluang.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat keterangan Terduga dan para Saksi mengenai keadaan cuaca pada saat kejadian dapat diterima.

### 3. Tentang Muatan dan Stabilitas Kapal

Berdasarkan data ukuran kapal, daftar (*manifest*), tata letak bangunan kapal, dan tata letak susunan muatan, maka mengenai keadaan muatan dan stabilitas kapal adalah sebagai berikut :

a. Muatan

1) Penumpang

Pada saat bertolak tanggal 22 April 2019 pukul 19.45 WIB, KMP. Saluang dalam penyebrangan dari Pelabuhan Penyebrangan Sunyat menuju Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam, berdasarkan daftar penumpang (*manifest*) yang dibuat oleh Nakhoda KMP. Saluang dan Petugas Operasional PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Pontianak, jumlah penumpang 17 (tujuh belas) orang tidak melebihi kapasitas yang diijinkan, dikarenakan sesuai Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang KMP. Saluang Nomor : PK.001/6/17/KSOP.PTK-2018 tanggal 23 September 2018 jumlah penumpang yang diijinkan 23 orang.

2) Muatan

Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda Saudara Bambang Edi, dikuatkan oleh Saksi Mualim II Saudara Yahya dan Saksi Juru Mudi Jaga, Saudara Efendi Usman bahwa KMP. Saluang, memuat 2 (dua) unit truk muatan karet, 3 (tiga) unit truk muatan besi tua, 1 (satu) unit truk

kosong, 1 (satu) unit mobil penumpang (Innova) dan 1 (satu) unit mobil box kosong, semuanya tidak dilakukan pelashingan karena dianggap pelayaran jarak dekat dengan jarak tempuh lebih kurang 5 menit dan keterbatasan waktu pemuatan, mengenai berat muatan baik Terduga Nakhoda maupun para Saksi tidak ada yang mengetahui dan tidak ada bukti dokumen yang menerangkan adanya berat muatan, hanya didapat keterangan perkiraan berat dari supir-supir kendaraan sehingga tidak dapat meriwayatkan kelebihan muatan.

Adapun draft kapal pada saat bertolak tidak diketahui atau tidak dicatat sehingga tidak ada yang meriwayatkan adanya kelebihan muatan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tentang penumpang tidak melebihi kapasitas yang diijinkan sehingga dapat diterima, adapun berat muatan tidak dapat dinilai.

b. Tentang Keadaan Stabilitas

Berdasarkan keterangan Saksi Mualim II dan Saksi Juru Mudi Jaga bahwa pengaturan muatan truk dan kendaraan di *car deck* pada sisi lambung kanan dan sisi lambung kiri tidak berimbang sehingga pada saat selesai pemuatan kapal mengapung dengan posisi miring kiri lebih kurang 5 derajat

terbaca pada Clinometer di anjungan dan Saksi Mualim II sebagai Perwira Jaga telah menginformasikan kepada Terduga Nakhoda melalui pengeras suara (*public addressor*) namun Terduga Nakhoda tidak merespon, langsung naik ke anjungan untuk mengambil alih komando selanjutnya kapal tetap diberangkatkan. Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa keadaan stabilitas kapal tidak dapat diterima.

#### 4. Tentang Navigasi dan Olah Gerak

Setelah menganalisa tentang alat bantu Navigasi, aturan-aturan bernavigasi, situasi lingkungan tempat kejadian, dan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*), maka cara bernavigasi dan cara berolah gerak dinilai sebagai berikut :

##### a. Tentang Navigasi

- 1) Berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda Saudara Bambang edi yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Mualim II Saudara Yahya dan Saksi Juru Mudi Saudara Effendi Usman bahwa KMP. Saluang dalam pengoperasiannya dilengkapi dengan alat bantu navigasi yang memenuhi syarat dan diawasi oleh Perwira Dinas Jaga sesuai ketentuan yang berlaku;
- 2) Terduga Nakhoda dalam bernavigasi untuk melakukan pelayaran penyebrangan dari Pelabuhan Penyebrangan Sunyat tujuan Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam tidak

memperhatikan stabilitas kapal yang saat itu dalam kondisi kapal miring kiri lebih kurang 5 derajat;

- 3) Terduga Nakhoda dalam bernavigasi tidak menghiraukan informasi yang disampaikan oleh Perwira Dinas Jaga (Mualim II) bahwa penunjukkan jarum pada Clinometer menunjukkan kapal mengalami kemiringan ke kiri lebih kurang 5 derajat dan menganggap itu hal biasa dan pelayaran jarak pendek yang hanya ditempuh dalam waktu lebih kurang 5 menit.

b. Tentang Olah Gerak

- 1) Bahwa berdasarkan keterangan Terduga Nakhoda Saudara Bambang Edi yang dikuatkan oleh keterangan Saksi Mualim II Saudara Yahya dan Saksi Juru Mudi Saudara Effendi Usman bahwa pada saat KMP. Saluang mulai mengolah gerak kapal lepas dari dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat dalam kondisi miring kiri lebih kurang 5 derajat, namun Terduga Nakhoda tetap melayarkan kapal dengan pertimbangan pelayaran pendek yang hanya ditempuh dalam waktu lebih kurang 5 menit;
- 2) Setelah KMP. Saluang lepas dari dermaga, posisi kapal semakin miring, Terduga Nakhoda memutuskan kapal kembali sandar kiri di dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat untuk memperbaiki stabilitas, namun dalam proses

pemindahan muatan, kapal semakin miring dan tidak terkendali sehingga kapal terbalik dan tenggelam.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa cara bernavigasi dan berolah gerak Terduga Nakhoda KMP. Saluang tidak dapat diterima.

#### 5. Tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan

Setelah menganalisa fakta-fakta dasar, kondisi lingkungan (faktor alam), dokumen, faktor teknis, faktor manusia dan faktor organisasi mengenai kejadian tenggelamnya KMP. Saluang, maka penyebabnya adalah sebagai berikut :

- a. Tidak tersedianya alat timbang di Pelabuhan Penyebrangan Sunyat sehingga Terduga Nakhoda tidak mengetahui secara pasti berat muatan dan truk yang akan dimuat diatas kapal;
- b. Penyusunan muatan antara sisi lambung kanan dan sisi lambung kiri pada *car deck* tidak seimbang sehingga kapal miring ke kiri lebih kurang 5 derajat yang dibuktikan dengan penunjukkan pada jarum clinometer di anjungan kapal;
- c. Selesai pemuatan kendaraan tidak dilashing hanya diganjal dan adanya cairan yang menetes dari muatan truk karet, sehingga *car deck* licin, maka pada saat kapal berolah gerak terjadi pergeseran muatan yang mengakibatkan kapal bertambah miring sehingga terbalik lalu tenggelam.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa penyebab tenggelamnya KMP. Saluang dikarenakan Terduga Nakhoda belum sepenuhnya melaksanakan ketentuan yang termaktub didalam Peraturan Menteri Nomor PM 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan diatas Kapal.

#### 6. Tentang Upaya Penyelamatan

Berdasarkan pemeriksaan berkas dalam BAPP dan berdasarkan keterangan dari hasil pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, maka mengenai upaya penyelamatan yang dilakukan oleh Terduga Nakhoda Saudara Bambang Edi adalah sebagai berikut :

- a. Pada saat kapal keluar dari dermaga Terduga Nakhoda mengetahui bahwa kapal KMP. Saluang semakin miring ke kiri, Terduga Nakhoda memutuskan untuk kembali sandar di dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat;
- b. Terduga Nakhoda memerintahkan kepada Mualim II dan ABK lainnya untuk segera mengevakuasi penumpang dan mengeluarkan kendaraan dari kapal untuk mengatur kembali muatan dan memperbaiki stabilitas kapal;
- c. Pengaturan muatan dimulai dengan mengeluarkan 1 (satu) unit mobil box dan dilanjutkan 1 (satu) unit mobil Innova berjalan dengan aman, namun pada saat akan mengeluarkan truk bermuatan karet yang berada pada posisi lambung kiri *car deck* yang licin, kendaraan bergeser ke kiri mengakibatkan kendaraan lainnya ikut

bergeser ke sisi lambung kiri dan kapal semakin miring akhirnya terbalik dan tenggelam.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan yang dilakukan oleh Terduga Nakhoda dapat diterima.

#### 7. Tentang Kesalahan dan Kelalaian

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, dalam kasus tenggelamnya KMP. Saluang pada tanggal 22 April 2019 pukul 20.03 WIB, di depan dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat, maka beban dan tanggungjawab terhadap kesalahan dan kelalaian adalah sebagai berikut :

- a. Terduga Nakhoda dalam menyusun muatan antara sisi lambung kanan dan sisi lambung kiri pada *car deck* tidak seimbang sehingga kapal miring ke kiri lebih kurang 5 derajat yang dibuktikan dengan penunjukkan pada jarum clinometer di anjungan kapal;
- b. Terduga Nakhoda dalam pemuatan tidak melakukan pelashingan hanya diganjal sehingga pada saat olah gerak kapal terjadi pergeseran muatan yang mengakibatkan kapal bertambah miring sehingga terbalik lalu tenggelam.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa dalam peristiwa tenggelamnya KMP. Saluang, Terduga Nakhoda belum sepenuhnya menjalankan tugas dan tanggungjawabnya sesuai dengan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*) sehingga

dinilai belum memenuhi kewajibannya sesuai dengan amanah Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

#### 8. Tentang Hal-Hal yang Meringankan dan Memberatkan

Berdasarkan proses persidangan terhadap Terduga Nakhoda dan hal-hal pribadi yang disampaikan oleh Terduga, maka dipandang perlu memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

##### a. Hal yang meringankan

- 1) Terduga Nakhoda belum pernah dihukum karena kelalaiannya dalam menjalankan profesinya;
- 2) Terduga Nakhoda kooperatif dan tidak berbelit-belit dalam memberikan keterangan;
- 3) Terduga Nakhoda merupakan tulang punggung dalam keluarga;
- 4) Terduga Nakhoda tidak mempunyai keahlian lain selain jadi pelaut.

##### b. Hal yang memberatkan

Tidak ada.

#### C) Keputusan

Atas dasar kenyataan-kenyataan tersebut diatas, berdasarkan ketentuan Pasal 373 huruf (a) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Pasal 253 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Pasal 43 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan

Kecelakaan Kapal dengan mempertimbangkan hal-hal yang meringankan dan yang memberatkan, Mahkamah Pelayaran :

#### MEMUTUSKAN

- I. Menyatakan bahwa tenggelamnya KMP. Saluang, pada tanggal 22 April 2019, pukul 20.03 WIB, di depan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat Kabupaten Sekadau Kalimantan Barat pada posisi  $00^{\circ}-04'-14,06''$  U/ $111^{\circ}-04'-14,52''$  T, disebabkan karena pengaturan muatan yang tidak seimbang, serta muatan truk yang tidak dilashing mengakibatkan kapal miring dan muatan truk bergeser sehingga menambah kemiringan akhirnya terbalik dan tenggelam;
- II. Menyatakan bahwa Terduga Nakhoda Kmp. Saluang, Saudara Bambang Edi belum sepenuhnya menjalankan tugas dan tanggungjawabnya sesuai dengan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*) sehingga dinilai belum memenuhi kewajibannya sesuai dengan amanah Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD);
- III. **Menghukum** Terduga Nakhoda KMP. Saluang, Saudara Bambang Edi, lahir di Malang tanggal 03 September 2973, memiliki sertifikat ANT IV MANAJEMEN, nomor 6200513864M43814 tahun 2004, diterbitkan di Jakarta tanggal 21 Juli 2014, oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk

bertugas sebagai Nakhoda di kapal-kapal niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu **1 (satu) bulan**.

#### **G. Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Belum Berbasis Nilai Keadilan**

IMO telah memberikan arahan tentang pengaturan keselamatan dan keamanan angkutan laut, pencegahan polusi serta persyaratan, pelatihan dan pendidikan awak kapal serta mewajibkan para negara anggota untuk menerapkannya. Negara anggota IMO (*flag state*) memiliki tanggung jawab untuk melakukan berbagai konvensi internasional bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya. Namun hingga saat ini kondisi kapal-kapal berbendera Indonesia masih banyak yang belum mampu memenuhi ketentuan IMO, bahkan tidak jarang seringnya terjadi pelanggaran regulasi. Prinsip dasar keselamatan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi laik laut (*seaworthiness*). Artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai kasus atau kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran. Selain itu kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK) (IMO, 1999).

Pemerintah telah mengeluarkan peraturan tentang keselamatan pelayaran rakyat agar secara teknis dapat melindungi kegiatan operasional kapal tersebut melalui Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor: PY.66/1/2-02 dimana sebelumnya hanya sampai GT 300 kini dapat ditingkatkan menjadi GT 500. Demikian halnya, pesawat penggerak bantu (mesin) yang

sebelumnya dibatasi sampai 150 TK kini dapat ditingkatkan menjadi 535 TK. Peningkatan ukuran dan besarnya tenaga mesin yang digunakan perlu dibarengi dengan kemampuan dan keterampilan awak kapal menyangkut kualifikasi ijazah yang harus dimiliki bagi nakhoda atau perwira kapal lainnya. Untuk mengantisipasi peningkatan tersebut, kemudian dikeluarkan Peraturan Kepala Badan Diklat Perhubungan, (2010) terkait Standar Pelatihan Dasar Keselamatan (BST) Khusus Awak Kapal dan Pekerja pada Kapal Layar Motor (KLM) dan Kapal Niaga dalam negeri.

Pelayaran rakyat merupakan salah satu potensi yang amat penting dalam sistem transportasi laut sebagaimana yang terdapat dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Pelayaran rakyat merupakan kelompok usaha yang dijalankan oleh golongan masyarakat namun kehidupan mereka tampaknya belum memperlihatkan perubahan yang signifikan meskipun telah banyak upaya dilakukan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Peran pelayaran rakyat semakin mengecil setelah sebagian besar transportasi laut diambil alih oleh kapal-kapal niaga bermesin, akan tetapi peran pelayaran rakyat masih tetap diperlukan terutama untuk transportasi antar pulau, daerah terpencil/perbatasan yang sulit dijangkau oleh kapal-kapal konvensional. Demikian pentingnya kapal pelayaran rakyat dalam menggerakkan perekonomian, maka harus dapat dioperasikan dengan selamat, aman, lancar, nyaman, teratur dan efisien dengan biaya yang terjangkau.

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivisasi mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhan. Pengabaian atas keselamatan pelayaran cenderung meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti penurunan produksi, timbul biaya medis, terjadi polusi dan penggunaan energi yang tidak efisien. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat di akibatkan oleh lemahnya manajemen sumber daya manusia, (pendidikan kompetensi, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses.

Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal Menteri Perhubungan membentuk Mahkamah Pelayaran dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, memeriksa lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nahkoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar. Mahkamah Pelayaran berwenang memeriksa tubrukan antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal Negara, serta kapal niaga dengan kapal perang.

Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Belum Berbasis Nilai Keadilan. Kurangnya penerapan ISM Code/Kode Keselematan Internasional di atas kapal baik oleh nahkoda kapal maupun perusahaan pelayaran sehingga mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan kapal. Penerapan ISM Code

dimaksudkan sebagai bentuk pertimbangan hukum dari pengoperasian kapal yang tidak standar memenuhi standar kelaiklautan, masih banyaknya perusahaan pelayaran yang mengeluarkan kebijakan yang tidak standar ISM Code atau tidak memenuhi unsur Pasal 9 Peraturan menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal.

Minimnya pengawasan dan penerapan dalam peraturan sehubungan dengan kesejahteraan pelaut sesuai dengan pemberlakuan MLC 2006 dan *Regulations*,/Peraturandan Code/Koda mengatur mengenai: ketentuan minimum bagi para pelaut untuk bekerja di kapal; kondisi kerja; akomodasi, fasilitas-fasilitas rekreasi, makanan dan katering; perlindungan kesehatan, perawatan medik, kesejahteraan dan jaminan sosial; kepatuhan dan penegakan..

Menurut penulis, Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Belum Berbasis Nilai Keadilan dianalisa menggunakan teori keadilan pancasila bahwa Pandangan keadilan dalam hukum nasional bangsa Indonesia tertuju pada dasar negara, yaitu Pancasila, yang mana sila kelimanya berbunyi : “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia”, yang men-jadi persoalan sekarang adalah apakah yang dinamakan adil menurut konsepsi hukum nasional yang bersumber pada Pancasila.

**BAB IV**  
**KELEMAHAN-KELEMAHAN REGULASI MANAJEMEN**  
**KESELAMATAN KAPAL NIAGA SAAT INI**

**A. Peran Distrik Navigasi Dalam Keselamatan Pelayaran<sup>114</sup>**

Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia, yang memiliki 17.504 pulau yang membentang dari Sabang sampai Meraoke dengan panjang garis pantai kurang lebih 81.000 Km serta luas wilayah laut sekitar 5,9 juta Km<sup>2</sup>. Sebagai negara kepulauan berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan Negara Kepulauan (*Archipelago State*) oleh konferensi PBB yang diakui oleh dunia Internasional maka Indonesia mempunyai kedaulatan atas keseluruhan wilayah laut Indonesia. Indonesia terletak pada posisi silang yang sangat strategis di antara Benua Asia dan Benua Australia. Peranan laut sangat penting sebagai pemersatu bangsa serta wilayah Indonesia dan konsekwensinya Pemerintah berkewajiban atas penyelenggaraan pemerintahan dibidang penegakan hukum baik terhadap ancaman pelanggaran terhadap pemanfaatan perairan serta menjaga dan menciptakan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Indonesia merupakan penghasil berbagai industri maritim seperti industri perikanan, wisata bahari, industri perkapalan dan jasa docking, jasa pelabuhan maupun sumberdaya mineral dan energy, disamping itu Indonesia juga memiliki sumberdaya alam hayati sangat beragam seperti tumbuh-

---

<sup>114</sup> <https://www.pelindomarine.com/information/news/269.html>

tumbuhan dan hewan, terumbu karang dan taman wisata bawah laut, serta sumberdaya alam non hayati seperti mineral dan tambang serta harta karun dan kerangka kapal beserta barang bawaan yang terkubur didalamnya, maka keberadaannya harus di pelihara dan dijaga kelestariannya.

Laut sebagai jalur komunikasi (*sea lane on communication*) diartikan bahwa pemanfaatan laut untuk kepentingan lalu-lintas pelayaran antar pulau, antar negara maupun antar benua baik untuk angkutan penumpang maupun barang, maka perlu di tentukan alur perlintasan laut kepulauan Indonesia bagi kepentingan pelayaran lokal maupun internasional serta fasilitas keselamatan pelayaran seperti Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran, Kapal Negara Kenavigasian, Bengkel Kenavigasian, Survey Hidrografi untuk menentukan alur pelayaran yang amam serta infrastruktur lainnya. Pengaturan alur lalu-lintas dan perambuannya guna kelancaran dan keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab pemerintah dan kita bersama sebagai penguasa, pengelola, serta pengguna atas Laut. Untuk itu maka perlu ditetapkan fungsi wilayah perairan guna pemanfaatan sumberdaya alam agar tidak saling mengganggu antar kegiatan pengelolaan laut yang dapat menimbulkan dampak lingkungan khususnya kecelakaan terhadap transportasi laut dengan menetapkan alur dan pelintasan melalui pelaksanaan penandaan terhadap bahaya kenavigasian serta pemutakhiran kondisi perairan melalui kegiatan survey hidrografi dan kemudian diumumkan ke dunia pelayaran.

Deklarasi Juanda menekankan bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan yang merupakan kesatuan wilayah darat, laut termasuk dasar laut dan tanah dibawahnya serta udara di atasnya maupun seluruh kekayaannya merupakan suatu kesatuan wilayah Indonesia. Berdasarkan konvensi PBB tentang hukum laut 1982 (UNCLOS 1982) yang menempatkan hak dan kewajiban negara dalam memanfaatkan laut sesuai dengan status hukum bagian laut yang berbeda. Dalam mengelola potensi laut ada beberapa jenis laut yang dibedakan atas derajat dan tingkat kewenangan pemerintah Indonesia terhadap laut-laut tersebut dan perlu mendapat perhatian serta dikelola baik oleh pemerintah Indonesia maupun bersama negara tetangga.

Batas maritim Indonesia ditetapkan melalui kebijakan nasional, bilateral, regional, serta Internasional namun dalam konteks bilateral dan regional masih banyak garis batas yang belum ditetapkan khususnya yang berkaitan dengan berbagai kawasan laut. Melalui PP Nomor 38 Tahun 2002 tentang penetapan 183 garis pangkal bagi perairan dengan batas laut wilayah 12 mil dari garis pangkal tersebut. Walaupun Indonesia belum menetapkan zona tambahan di luar 12 mil laut wilayah namun telah mengumumkan dan mengundang ZEE seluas 200 mil dari garis pangkal. Untuk negara kepulauan (*Archipelago State*) maka penetapan titik dasar (*base point*) dihitung dari pulau-pulau terluar ataupun karang yang tenggelam sewaktu air pasang (*low tide elevation*) yang diberi penandaan dengan SB. Secara Internasional Indonesia telah berhasil menetapkan selat Malaka yang dapat digunakan sebagai alur Internasional dan sumbu dari 3 (tiga) alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) melintasi perairan

nusantara dan laut teritorial serta penetapan *Traffic Separation Scheme* (TSS) di selat Malaka melalui konsultasi yang intensif dengan negara-negara maritim dan konvensi organisasi maritim Internasional.

Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

Pengaturan pemanfaatan perairan bagi transportasi dimaksudkan untuk menetapkan alur pelayaran yang ada di laut, sungai, danau serta melakukan survey hidrografi guna pemutakhiran data kondisi perairan untuk kepentingan keselamatan berlayar. Tujuan penjelasan tentang keselamatan pelayaran disamping menegaskan konsekwensi untuk menindak lanjuti hasil konvensi IMO terhadap Pemerintah tentang keselamatan pelayaran sekaligus mensosialisaikan tentang tugas dan peran Direktorat Kenavigasian Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dimaksudkan juga untuk memberikan masukan

bagi upaya mencari solusi kedepan yang diharapkan dapat mengatasi berbagai permasalahan yang timbul.

Keselamatan maritim merupakan suatu keadaan yang menjamin keselamatan berbagai kegiatan dilaut termasuk kegiatan pelayaran, eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya alam dan hayati serta pelestarian lingkungan hidup. Untuk itu diperlukan tata kelautan dan penegakkan hukum dilaut dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban dan perlindungan lingkungan laut agar tetap bersih dan lestari guna menunjang kelancaran lalu lintas pelayaran. Konsep kriteria dan pengaturan di bidang kelautan mempunyai implikasi yang luas dan harus dipertimbangkan dalam pemanfaatan ruang laut Nasional.

Kedaulatan negara atas laut dapat diartikan sebagai hak bagi negara untuk melakukan penguasaan dan pengelolaan atas laut guna dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Efektivitas kedaulatan negara di laut sangat tergantung kepada kemampuan dan kapasitas pemerintah dalam pemeliharaan dan pemanfaatan sumberdaya alam khususnya di laut untuk selanjutnya mendukung aplikasi peran seluruh komponen bangsa dalam pengelolaan laut.

Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia menetapkan bahwa kepulauan dan perairan Indonesia menjadi satu kesatuan sedangkan laut yang menghubungkan antar pulau yang merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dan kedaulatan Negara RI mencakup perairan Indonesia, ruang udara diatasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya beserta

sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya serta lebar laut wilayah dinyatakan 12 mil laut diukur dari garis pangkal menuju luar.

Posisi geografi Indonesia yang berada dipersilangan jalur transportasi dunia yang penting, memberikan kedudukan dan peranan strategis bagi bangsa Indonesia dalam hubungan antar bangsa. Kondisi geografi ini mensyaratkan semakin diintensifikannya peranan Perhubungan Laut dalam penyelenggaraan transportasi dan komunikasi disamping untuk menjamin terwujudnya kesatuan dan keutuhan yang kokoh bagi seluruh bangsa dan wilayah Republik Indonesia. Penegakan kedaulatan di laut ditujukan untuk membela negara secara nyata. Penegakan hukum merupakan upaya penegakan undang-undang serta peraturan-peraturan yang menjadi instrumen pengaturan mengenai wilayah kedaulatan negara, penggunaan laut sebagai sarana perhubungan laut, udara dan komunikasi serta mengatur tata tertib pemanfaatan sumberdaya di laut maupun lingkungan hidup dan ekosistemnya.

Wilayah laut dan pesisir merupakan kawasan strategis untuk berbagai aktivitas serta mempunyai karakteristik dan masalah yang unik dan kompleks yang ditandai dengan keberadaan berbagai pengguna jasa melakukan aktivitas dalam memanfaatkan sumberdaya alam menurut cara pandang yang berbeda. Keanekaragaman aktivitas yang menghasilkan berbagai produktivitas sumber daya alam menjadi daya tarik bagi pengguna jasa untuk melakukan pengelolaan dengan memanfaatkan kemudahan dalam pengelolaannya. Kegiatan ini dapat menimbulkan berbagai pemusatan pembangunan dan pengelolaan di wilayah tertentu yang memiliki skala dan intensitas yang tinggi.

Hal ini dapat diartikan bahwa pertumbuhan ekonomi wilayah meningkat dan untuk mendukung aneka kegiatan angkutan lalu-lintas laut maka perlu di alokasikan kawasan tertentu guna difungsikan sebagai alur pelayaran yang terbebas dari segala aktivitas kelautan.

Dengan memperhatikan keselamatan dan keamanan berlayar di perairan ataupun di alur pelayaran guna menghindari kecelakaan maka dapat diartikan juga bahwa kapal di dalam melakukan pelayaran sekaligus menjaga kelestarian lingkungan alur pelayaran sehingga dapat menghindari terjadinya konflik dalam pemanfaatan wilayah perairan. Setiap kapal yang berlayar di wilayah alur pelayaran ataupun pelabuhan harus dilakukan dengan kecepatan aman serta disesuaikan dengan kondisi perairan dan dibawah pengawasan Adpel. Hal ini dimaksudkan agar lalu-lintas angkutan laut berlangsung aman dan mampu menjaga kondisi perairan serta dapat merangsang pembangunan yang berbasis pemberdayaan dan kekuatan lokal.

Melakukan berbagai kegiatan di laut dan pesisir diterapkan berbagai peraturan perundangan-undangan di bidang kemaritiman Nasional dan Internasional seperti hasil konvensi produk Internasional United Nation, International Maritime Organization dan lain sebagainya. Penerbitan peraturan lalu-lintas kapal dimaksudkan agar setiap kapal yang berlayar di perairan bebas dan menyusuri alur khususnya alur yang sempit ataupun berada di perairan pelabuhan akan selalu berhati-hati terhadap bahaya tubrukan. Artinya bahwa kapal akan melakukan gerakan disesuaikan dengan kondisi perairan sehingga tidak menimbulkan dampak baik terhadap bahaya kecelakaan maupun

lingkungan. Hal ini dapat dilihat dari berbagai aturan diterbitkan badan dunia guna mencegah tubrukan di laut dalam rangka mempertahankan tingkat tinggi keselamatan di laut.

Mengaktifkan sebuah institusi secara menyeluruh yang dikaitkan dengan tugas dan fungsi Kenavigasian sesuai dengan amanat Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran bukanlah hal yang mudah bahkan tak semudah yang digambarkan ataupun direncanakan diatas kertas. Hal inilah yang dirasakan oleh Direktorat Kenavigasian yang sejak awal sudah menyadari beratnya tanggung jawab dan harapan yang diamanatkan oleh ketentuan undang-undang ataupun kewajiban dari mandatori dari hasil konvensi peraturan Internasional serta rumitnya masalah bahkan konflik yang dihadapi dilapangan.

Dukungan masyarakat terhadap keselamatan pelayaran dan fasilitasnya tidak datang dengan sendirinya namun kebutuhan dan kepercayaan masyarakat akan keselamatan pelayaran serta sosialisasi lebih berperan. Sesuai dengan PP Nomor 81 tahun 2000 tentang Kenavigasian dimana Direktorat Kenavigasian Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang berperan dan bertanggung jawab terhadap fungsi keselamatan pelayaran belum dikenal ataupun diakui berbagai pihak baik instansi Pemerintah maupun masyarakat pengguna jasa namun untuk manfaatnya sudah dirasakan.

Persoalannya kepercayaan publik kepada institusi itulah yang tidak ada selama ini. Masyarakat hanya mengeluh dan melakukan kritik tentang adanya fasilitas keselamatan pelayaran yang tidak optimal serta janji-janji pemerintah

tentang pembangunan dan perbaikan bila dalam kerusakan. Yang diperlukan masyarakat adalah hasil dan bukti pelaksanaan dan juga banyak masyarakat belum mendukung langkah-langkah yang dilakukan (SBNP hilang) namun pengelolaan keselamatan pelayaran tidak boleh berhenti. Sepanjang laporan masyarakat masih ada yang berarti keberadaan fasilitas masih dibutuhkan dan sangat mengganggu apabila tidak berfungsi. Bahkan hingga saat ini setelah banyak langkah yang telah ditempuh masih terus saja ada pihak yang mengecam kinerja Direktorat Kenavigasian diantaranya tidak berfungsinya SBNP hingga terjadinya kapal tubrukan ataupun kandas.

Menurut tugas pokok dan fungsi Direktorat Kenavigasian maka langkah yang dilaksanakan baru sebagian antara lain kegiatan penyelenggaraan SBNP dan Telkompel dari tugas Kenavigasian (sesuai UU no 17). Apabila ditemukan berbagai kendala maka perlu diambil langkah-langkah maksimum guna mengatasinya namun sepanjang tidak didasari pertimbangan objektif perlu diambil langkah darurat.

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

sehingga perlu segera diwujudkan dan mengaktifkan fungsi-fungsi keselamatan pelayaran melalui pembentukan lembaga dan manajemen serta fasilitas sarana dan prasarananya.

### **Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran**

Guna mendapatkan perairan yang aman perlu dipersiapkan fasilitas prasarana dan sarana yang sesuai dengan rencana dan persyaratan kapal yang melalui wilayah perairan tersebut seperti panjang dan dimensi alur, banyak tikungan, kondisi alam dan teknis perairan, bahaya navigasi dan cuaca serta sistem perambuan.

Dalam menghadapi iklim teknologi dan era informasi komunikasi Navigasi khususnya dibidang pelayaran maka penyelenggaraan Kenavigasian perlu ditingkatkan kapasitas dan kemampuan melalui pemanfaatan teknologi satelit dengan penyediaan sistem informasi navigasi yang memenuhi standard tertinggi guna memastikan ketelitian ataupun peningkatan akurasi posisi dalam wilayah tertentu. System tersebut dapat dilakukan dengan menyediakan fasilitas yang segera dapat menentukan posisi kapal di seluruh dunia serta kapabilitas waktu dan kecepatan untuk pemakaian multi-moda transportasi.

Melalui penerapan strategi implementasi ketetapan IMO serta dukungan IALA terhadap pengembangan sarana bantu navigasi di sektor maritim maka penggunaan teknologi dan informasi diantaranya dilakukan melalui penyediaan sistem radionavigasi satelit. Dengan kebijakan dan pemanfaatan teknologi tersebut diharapkan tingkat keselamatan dan keamanan pelayaran akan lebih

baik oleh karena telah melalui proses penggunaan penentu posisi tiga dimensi dan sistem penentu kecepatan dan waktu.

Berdasarkan UU 17 tahun 2008 tentang pelayaran menyebutkan bahwa Kenavigasian adalah kegiatan yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran (Telkompel), Hidrografi dan meteorologi, Alur dan Pelintasan, Bangunan atau Instalasi, Pemanduan, penanganan kerangka kapal dan Salvage, dan atau Pekerjaan Bawah Air (PBA) untuk kepentingan Keselamatan Pelayaran. Untuk kepentingan keselamatan berlayar dan kelancaran lalu-lintas kapal pada daerah yang terdapat bahaya navigasi ataupun kegiatan di perairan yang dapat membahayakan keselamatan berlayar harus ditetapkan zona keselamatan dengan diberi penandaan berupa SBNP sesuai ketentuan yang berlaku serta disiarkan melalui stasiun radio pantai (SROP) maupun Berita Pelaut Indonesia. Disamping itu perlu diinformasikan mengenai kondisi perairan dan cuaca seperti adanya badai yang mengakibatkan timbulnya gelombang tinggi maupun arus yang tinggi dan perubahannya.

Penyiaran berita disampaikan disiarkan secara luas melalui stasiun radio pantai (SROP) dan/atau stasiun bumi pantai dalam jaringan telekomunikasi pelayaran sesuai urutan prioritasnya dan wajib memenuhi ketentuan penyiaran berita antara lain berita marabahaya, meteorologi dan siaran tanda waktu sandar bagi kapal yang berlayar di perairan Indonesia. Pemasangan SBNP yaitu sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada diluar kapal dan berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal

serta memberitahukan bahaya dan/atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan pelayaran dilakukan guna memberi petunjuk terhadap zona terlarang yang tidak boleh dimasuki oleh setiap kapal yang melewati daerah tersebut.

Pembangunan Telekomunikasi Pelayaran dimaksudkan agar setiap pemancaran, pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio ataupun sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran segera disampaikan kepada pihak atau pemerintah yang terkait.

Guna ketertiban perairan serta keamanan dan keselamatan navigasi maka setiap perencanaan kegiatan kelautan harus dikoordinasikan dengan Direktorat Kenavigasian agar tidak terjadi tumpang tindih penempatan ataupun pembangunan fasilitas kelautan yang dapat mengganggu kelancaran aktivitas pelayaran. Oleh karenanya penyelenggaraan Kenavigasian perlu ditetapkan:

Penyelenggaraan Kenavigasian dilakukan guna mengatasi terjadinya kecelakaan ataupun tingginya waktu tunggu kapal melalui penyesuaian fasilitas pengembangan fasilitas pelabuhan serta keselamatan pelayaran dan fasilitas alur pelayaran terhadap peningkatan kepadatan trafik.

SBNP merupakan fasilitas keselamatan pelayaran yang meyakinkan kapal untuk berlayar dengan selamat, efisien, menentukan posisi kapal, mengetahui arah kapal yang tepat dan mengetahui posisi bahaya di bawah permukaan laut dalam wilayah perairan laut yang luas. Fasilitas SBNP tidak hanya digunakan

untuk transportasi laut namun juga digunakan untuk pembangunan kelautan dan nelayan. SBNP diperlukan sebagai tanda bagi para navigator yang dipergunakan sejak adanya pelayaran menyeberang laut dan menyusur pantai dalam rangka melakukan kegiatan niaga ataupun perang.

Pada awalnya tanda visual diwujudkan berupa nyala api diatas bukit yang tinggi untuk malam hari sedangkan siang hari berupa asap yang mengepul. Dengan berkembangnya teknologi dan informasi maka akan digunakan berbagai sumber cahaya SBNP antara lain jaringan PLN, generator (mengu) ataupun solar cell dan untuk dapat dilakukan pemantauan dan pengendalian dari jarak jauh diarahkan kepada otomatisasi guna efisiensi.

Penentuan alur pelayaran ditinjau dari aspek keamanan bernavigasi dimaksudkan agar alur terhindar atau bebas dari gosong ataupun karang yang tenggelam sewaktu air pasang (*low elevation tide*), dangkalan ataupun karang tumbuh, pulau-pulau kecil. Disamping itu selat yang terlalu sempit, perairan yang mempunyai arus atau ombak yang menyulitkan olah gerak kapal serta halangan navigasi lainnya. Alur pelayaran dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang kepada dunia maritim.

Mengingat posisi Indonesia yang merupakan persilangan antara dua wilayah yang menghubungkan Samudera Pasifik dengan Samudera Hindia dan juga benua Asia dengan Australia maka kehadiran kapal asing dalam rangka memperpendek jarak pelayarannya dan ini merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari. Dengan tetap mengutamakan kepentingan Nasional

pemerintah tetap memberikan kelonggaran tertentu bagi perlintasan kapal-kapal asing di perairan Indonesia dengan menentukan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI – PP 37 tahun 2002) dimaksudkan untuk mengakomodasi kepentingan bangsa lain untuk yang akan dipergunakan sebagai perlintasan pelayaran Internasional.

Penetapan ALKI tersebut dilakukan dengan memperhatikan keselamatan berlayar, pertahanan dan keamanan, jaringan kabel dan pipa dasar laut, tata ruang kelautan, eksplorasi dan eksploitasi serta konservasi sumberdaya alam, rute yang biasa digunakan pelayaran Internasional dan rekomendasi organisasi Internasional yang berwenang.

Dengan ditentukannya alur pelayaran tersebut yang diikuti persyaratan berjalan terus tanpa henti, langsung dan secepatnya dimaksudkan juga untuk mempermudah pengawasan terhadap keberadaan kapal asing selama berada di wilayah Indonesia serta tidak menimbulkan pencemaran lingkungan (limbah kapal) ataupun bahaya penyalahgunaan oleh negara pengguna alur yang dapat mengganggu kestabilan negara. Masalahnya alur pelayaran hanya tergambar di peta laut dan pemberian beberapa SBNP sebagai tanda alur dimana masyarakat masih awam terhadap pengertian dan penggunaan SBNP tersebut. Untuk itu perlu dilakukan sosialisasi kepada masyarakat maritim tentang keberadaan alur tersebut agar tidak terjadi tumpang tindih dalam pemanfaatan perairan seperti kegiatan nelayan ataupun off shore di alur yang dapat menimbulkan kecelakaan bagi kapal yang berlayar.

Tujuan penetapan alur adalah untuk memperoleh alur pelayaran yang ideal dan memenuhi berbagai aspek kepentingan keselamatan dan kelancaran berlayar serta efisien dalam penyelenggaraannya. Kawasan alur pelayaran ditetapkan oleh batas-batas yang ditentukan secara jelas berdasarkan koordinat geografis serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran.

Penentuan dan pengaturan alur pelayaran di laut, sungai, danau serta penyelenggaraannya dan juga pengaturan sistem rute dan tata cara berlalu lintas perlu diprogramkan guna kelancaran dan keselamatan berlayar. Disamping itu pengaturan terhadap bangunan atau instalasi dan gelaran kabel atau pipa bawah air di perairan khususnya di alur pelayaran.

Dari aspek keselamatan dan strategis perairan maka pada beberapa lokasi perlu dilengkapi dengan fasilitas *Vessel Traffic Information System* (VTIS) ataupun Radar Beacon (RACON) sebagai persyaratan. Dengan dipenuhinya semua persyaratan alur pelayaran kemudian ditetapkan oleh Menteri dan disiarkan ke dunia maritim melalui International Maritime Organisation (IMO).

Mengacu kepada konvensi IMO pada Mei 1998 telah mengadopsi standard penggunaan suatu sistem pelaporan kapa-kapal di laut kepada operator di darat pemantau lalu-lintas (*Automatic Identifikasi System-AIS*) untuk memantau keselamatan pelayaran seperti menghindari tubrukan di laut. Peralatan ini dihubungkan VTIS (*Vessel traffic Information System*) untuk mengetahui nama, posisi, kecepatan dan haluan kapal yang kemudian informasi ini dimasukkan dalam system AIS dan dipantau terus-menerus.

## **B. Faktor Yang Mempengaruhi Tidak Terlaksananya Tanggung Jawab Hukum Nahkoda Kapal.**<sup>115</sup>

Penyebab tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda kapal sangat bervariasi, penyebab ini muncul karena lemahnya pengawasan terhadap standar keselamatan pelayaran, operasional dari penggunaan kapal masuk dalam faktor internal, artinya bahwa kecelakaan diakibatkan oleh faktor-faktor internal dalam kapal itu sendiri, yang berpengaruh pada keselamatan dan keamanan kapal pada saat berlayar. Dari beberapa kasus kecelakaan kapal di Indonesia penyebab terbesar adalah kelebihan beban atau muatan hal ini diakibatkan dari kurangnya pengawasan pihak yang berwenang, selain faktor tersebut banyak juga kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia ( *human error* ) ataupun disebabkan faktor alam oleh sebab itu diperlukan awak kapal yang profesional dalam menjalankan kapal-kapal di wilayah perairan Indonesia.

Beberapa hasil wawancara dari Nahkoda kapal dalam Negeri dan Luar negeri diantaranya :

1. Amin.M.Dewa., Nahkoda kapal Tanker, mengatakan bahwa salah satu faktor tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda disebabkan kurangnya pengawasan dan pelaksanaan sanksi oleh pihak yang berwenang terhadap pelanggaran yang terjadi dalam pelayaran serta pemantauan dari pihak perusahaan pelayaran yang masih kurang .

---

<sup>115</sup> <https://postgraduate.universitasbosowa.ac.id/>, Analisis Tanggung Jawab Hukum Nahkoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar, Indonesian Journal of Legality of Law, e-ISSN : 2477-197X, I.dn.J.of Law 3(2) : 79-87, Juni 2021

2. Gusrah, nakhoda kapal *Tanker*, mengatakan penyebab tidak terlaksananya tanggung jawab hukum Nakhoda adalah kurang kompetensi dan *skill* dari Nakhoda itu sendiri serta mental dan disiplin yang kurang dalam menjalankan tugas sebagai Nakhoda.
3. Tasbih Rachman Nakhoda kapal *suplay* yang beroperasi diluar perairan Indonesia mengatakan salah satu penyebab tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda dalam keselamatan pelayaran adalah disebabkan karna beberapa oknum nahkoda yang tidak menguasai atau tidak memahami aturan-aturan yang berlaku dalam undang-undang pelayaran, faktor lainnya adalah kelalaian dan tidak disiplinnya Nakhoda dalam menjalankan tugas.
4. Alwi Sibali Nakhoda kapal *suplay* menyampaikan bahwa yang menjadi faktor tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda adalah kurangnya pemahaman terhadap undang-undang pelayaran serta kelalaian dalam pelaksanaan tugas, disamping itu pengawasan pihak yang berwenang yang masih lemah mengenai kompetensi seorang nahkoda.
5. Abdul Rahman, nakhoda kapal *pasegger* berpendapat faktor tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda karena adanya faktor *emergency* disebabkan karena faktor eksternal seperti kondisi cuaca yang buruk yang menyebabkan Nakhoda tidak bisa berkonsentrasi dalam pengambilan keputusan, faktor lainnya karna *crew* kapal yang tidak solid dan kurangnya *skil* atau kemampuan dalam melaksanakan tugasnya, terkadang juga disebabkan karna mutasi dari pihak perusahaan pelayaran

yang mengharuskan Nakhoda berpindah ke kapal jenis dan *type* yang belum di kuasai oleh Nakhoda tersebut.

6. Rudy nakhoda kapal kontainer, mengatakan faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nahkoda adalah disebabkan adanya dualisme kepemimpinan di atas kapal dimana pihak pelayaran terkadang lebih mempercayai perwira lain selain nahkoda.

Sebelum kapal berlayar maka nahkoda memberikan *clearing declaration* kepada syahbandar, selanjutnya syahbandar harus meneliti apakah dokumen lengkap dan masih berlaku, apakah Nakhoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan, apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat. Dari uraian di atas, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar. Secara teori, Syahbandar memiliki landasan hukum internasional dan nasional untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum agar tidak terjadi kecelakaan pelayaran. Dalam pemberian surat persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum memberikan surat izin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat persetujuan berlayar tidak diberikan, sampai nakhoda atau perusahaan pelayaran melengkapi

kekurangandi atas maka dari sejumlah 50 responden yang telah diberikan koesioner, terkait pertanyaan tentang tempat dan cara penggunaan alat.

Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran Syahbandar karena persoalan terbesar terjadinya kecelakaan pelayaran diawali dari diabaikannya prosedur atau dengan kata lain Syahbandar tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya. Keberadaan Syahbandar merupakan manifestasi dari bentuk kehadiran Pemerintah dalam lalu lintas laut sehingga selain hubungan hukum privat maka hubungan hukum publik pun nyata ada dalam sistem transportasi laut, sehingga seluruh aktifitas pelayaran diatur oleh pemerintah sebagaimana diatur pada undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Dalam Undang tersebut telah diatur secara tegas tugas dan tanggung jawab dari Syahbandar. Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memiliki tugas sebagai berikut :

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban dipelabuhan;
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran.
3. Mengawasi kegiatan alih muat diperairan pelabuhan;
4. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal;
5. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage;
6. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya;

7. Mengawasi pengisian bahan bakar;
8. Mengawasi pengerukan dan reklamasi
9. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka Syahbandar memiliki fungsi, yaitu:

1. Melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan perairan;
2. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan; dan
3. Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di-bidang keselamatan dan keamanan serta kesyahbandaran.
4. Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka Syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut:
5. Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan
6. Memeriksa dan menyimpan surat,dokumen, dan warta kapal
7. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal
8. Menerbitkan surat persetujuan berlayar
9. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal; dan
10. Melaksanakan *sijil* awak kapal.

Peran syahbandar dalam bidang pengawasan adalah sangat penting hal ini dapat dilihat dalam undang-undang pelayaran Indonesia mengenai

keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari syahbandar dalam pengawasannya yaitu:

1. Material kapal
2. Konstruksi kapal
3. Bangunan kapal
4. Permesinan dan perlistrikan kapal
5. Stabilitas kapal
6. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong;  
dan
7. Radio, alat navigasi dan elektornika kapal.

Sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal diantaranya, sertifikat kesempurnaan, sertifikat garis muat, sertifikat radio kapal dan sertifikat *MARPOL*. Sebagaimana telah dijelaskan pada bagian sebelumnya ternyata telah terjadi penyimpangan dalam pemberian sertifikat, berlayar adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa.

Salah satu peran penting syahbandar dapat kita lihat dari kewenangannya dalam memeriksa, menyimpan, serta menerbitkan dokumen dokumen yang diperlukan angkutan laut (kapal) agar dapat melakukan pelayaran serta kegiatan bongkar muat barang muatan. Dokumen atau surat-surat yang dimaksud di atas adalah berupa sertifikat kelaiklautan kapal, surat persetujuan berlayar, surat persetujuan berlabuh, surat keterangan barang

muatan, sertifikat pendaftaran kapal, sertifikat garis muat internasional, sertifikat perlengkapan keselamatan, sertifikat radio dan telegraf keselamatan, kwitansi penerimaan *bea mercusuar* Indonesia pada pelayaran yang terakhir, dan izin masuk-keluar dari pelabuhan yang terakhir disinggahi.

Salah satu dokumen penting yang juga merupakan dokumen penentu agar sebuah kapal (angkutan laut) dapat melakukan pelayaran adalah Surat Persetujuan Berlayar, sebagaimana tercantum dalam Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, yang berbunyi ” Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar “dan surat persetujuan berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, sebagaimana yang telah penulis sampaikan diatas, dengan sudah tidak berlakunya surat persetujuan berlayar maka seharusnya kapal tidak bertolak dari pelabuhan. Penerbitan surat persetujuan berlayar diberikan kepada kapal setelah perusahaan pelayaran melakukan serangkaian mekanisme pengurusan yang meliputi pengajuan permohonan penerbitan surat persetujuan berlayar secara tertulis kepada syahbandar dengan melampirkan:

1. Surat pernyataan kesiapan kapal (*Master Sailing Declaration*);
2. Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya.

Pemenuhan kewajiban kapal yang dimaksud diatas berupa, bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, bukti pembayaran jasa kenavigasian, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan bea dan cukai,

persetujuan imigrasi, persetujuan karantina kesehatan, dan persetujuan karantina hewan dan tumbuhan. Pejabat kesyahbandaran setelah menerima permohonan dari perusahaan pelayaran atau agen yang mewakili melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal dan melakukan verifikasi/pemeriksaan fisik kapal yang dinyatakan dengan layak untuk berlayar. Sebelum pemberian surat persetujuan berlayar seorang syahbandar harus memastikan bahwa kapal yang akan melakukan pelayaran harus memenuhi beberapa unsur penting demi terlaksananya fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran. Setelah itu, barulah surat persetujuan berlayar diberikan terhadap kapal.

Setiap kapal yang berlayar selalu diawaki oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang (tergantung dari besar kecilnya kapal), yang didalam undang-undang pelayaran tim tersebut dinamakan awak kapal. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku *sijil*, yang termasuk awak kapal yaitu nakhoda kapal, anak buah kapal (ABK), perwira dan kelasi. nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda pada dasarnya merupakan orang yang paling bertanggung jawab terhadap semua hal yang terjadi di

kapal. Dia dituntut untuk mengetahui dan memahami semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, baik yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Disamping itu Nakhoda harus paham benar mengenai jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal.

Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Ia tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam. tugas dan tanggung jawab nakhoda kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Bahkan menurut hukum Internasional, nakhoda dapat bertindak untuk dan atas nama negara bendera kapal yang berwenang untuk memutuskan segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan navigasi maupun keamanan pelayaran antara lain meminta izin kepada negara pantai dalam kaitannya menggunakan hak lintas damai, memasuki selat-selat sempit yang sesuai dengan karakteristik kapalnya.

Nakhoda kapal mempunyai peranan penting dalam kapal, karena yang mengemudikan kapal tersebut selamat sampai tempat tujuan. Nakhoda kapal

memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat.

Adapun tugas dari seorang nakhoda antara lain sebagai pemegang Kewibawaan Umum, artinya semua orang yang berada di atas kapal, siapapun dia tanpa kecuali wajib patuh kepada perintah-perintah yang di berikan oleh seorang Nakhoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban di atas kapal. Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang Nakhoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Jika terdapat penentangan terhadap perintah dari Nakhoda, hal ini merupakan pelanggaran hukum, dan ini sesuai dengan pasal 459 dan 460 KUH. Pidana.

Tugas lain seorang nakhoda dapat pula menjadi penegak hukum di atas kapal dan hal-hal lain yang berkaitan dengan kepentingan para penumpang kapal selaku warga negara (sesuai bendera kapal). Sebagai contoh apabila dalam sebuah kapal terjadi peristiwa kelahiran atau kematian maka seorang nakhoda kapal berwenang untuk bertindak selaku Pegawai Catatan Sipil. Oleh karenanya nakhoda berwenang untuk membuat berita acara kelahiran maupun kematian dan mencatatnya dalam buku harian kapal untuk selanjutnya menyerahkan Berita Acara tersebut kepada kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi. apabila hal tersebut terjadi di luar

perairan negara bendera kapal, maka berita acara kelahiran maupun kematian tersebut diserahkan kepada kantor kedutaan besar negara bendera yang berada di negara yang disinggahi. Hal tersebut menunjukkan betapa banyak dan berat tugas seorang nakhoda di atas kapal.

Dipidananya seseorang tidaklah cukup orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Untuk itu pemidanaan masih perlu adanya syarat, yaitu bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (*subjective guilt*). hal ini tergantung pada “apakah dalam melakukan perbuatan ini orang tersebut mempunyai kesalahan. Nakhoda yang dipidana jika tidak ada kesalahan (*geen straf zonder schuld:actus non facit reum nisi mens sir rea*)”, apakah perbuatan tersebut dilakukan secara sengaja atau kelalaian. Tentunya kalau ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa perbuatan pidana yang mungkin dapat dilakukan oleh nakhoda kapal diantaranya adalah:

1. mengemudikan kapal dan menyebabkan tubrukan dengan kapal laut lainnya
2. memberikan perintah kepada awak kapal untuk melakukan kejahatan
3. mengambil keputusan dalam kapal dengan putus asa sehingga kapal laut diabaikan
4. mengemudikan kapal laut, sedangkan sertifikat khusus untuk mengemudikan kapal tidak punya
5. mengabaikan aturan sarana bantu navigasi

6. memaksakan kapal dijalankan ketika berlabuh tanpa persetujuan Syahbandar; dan
7. Nakhoda mengabaikan dan meninggalkan kapal laut tanpa seijin pemilik kapal laut.

Tanggung jawab perusahaan pelayaran dalam hubungan kerja di bidang transportasi laut, kita mengenal adanya 3 kelompok orang, yaitu pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, nakhoda dan anak buah kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun klasi. Tiap-tiap orang yang terlibat bekerja dalam kapal harus bekerja sama dengan baik agar tujuan dari pelayaran itu terpenuhi. Ketiga pihak yang terlibat tersebut, umumnya terikat oleh suatu perjanjian tertentu, dan harus memiliki izin tertentu untuk dapat bekerja sama dalam sebuah usaha pelayaran. Ini tentu saja dimaksudkan agar tiap-tiap pihak dapat bekerja dengan penuh tanggung jawab, sesuai dengan apa yang telah tertuang dalam surat izin ataupun perjanjian tersebut. Sehingga apabila terjadi suatu masalah dalam pelayaran yang disebabkan oleh *human error*, maka akan dengan langsung dapat diketahui dan diantisipasi, sehingga tidak menyebabkan terjadinya masalah yang lebih besar.

Bagaimanapun kecakapan seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, resiko akan terjadinya kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada. Sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ketat atas sebuah kapal dalam pelayaran. Pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* yaitu merupakan aturan standar

internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/ pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang / *cargo* dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka *IMO* mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan *ISM Code* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

Pada dasarnya *ISM Code* mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan (*safety*) baik Perusahaan Pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya. Untuk Perusahaan Pelayaran, harus ditunjuk seorang setingkat Manajer yang disebut *DPA (Designated Person Ashore/Orang yang ditunjuk di darat)*. Ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran tersebut. Manajer penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada Pimpinan tertinggi (Direktur Utama/Pemilik Kapal) dari Perusahaan Pelayaran tersebut.

Peran Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam penanggulangan keselamatan pelayaran. Berdasarkan visi komite nasional keselamatan transportasi adalah meningkatnya keselamatan transportasi dengan berkurangnya kecelakaan oleh penyebab serupa, sedangkan misi yang diemban adalah:

1. Melaksanakan kegiatan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi
2. Melaksanakan penyusunan rekomendasi sebagai bahan masukan bagi perumusan kebijakan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan
3. Melaksanakan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan visi KNKT.

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, bertanggung jawab untuk melakukan investigasi atas kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara kemudian memberikan usulan-usulan perbaikan agar kecelakaan yang sama tidak lagi terjadi pada masa depan. KNKT melakukan investigasi kecelakaan didasarkan pada aspek legalitas berupa Undang-Undang Nomor

17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999, yang didalamnya mengatur tugas pokok dan fungsinya:

1. Melakukan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi;
2. Memberikan rekomendasi bagi penyusunan perumusan kebijaksanaan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
3. Melakukan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, KNKT mempunyai wewenang antara lain: memasuki tempat kejadian kecelakaan, mengumpulkan barang bukti, mengamankan *on board recording (OBR)*, memanggil dan meminta keterangan saksi, menentukan penyebab kecelakaan transportasi dan membuat rekomendasi keselamatan transportasi agar kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terjadi lagi. Wewenang dalam melakukan investigasi oleh KNKT kecelakaan transportasi secara *eksplisit* sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Sebelum adanya Undang-undang Pelayaran Nomor 21 tahun 1992 yang sekarang telah diganti dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Secara *juridis* perbuatan-perbuatan yang termasuk kedalam tindak pidana dibidang pelayaran diatur secara *eksklusif* didalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yakni dalam buku kedua, Bab XXIX tentang kejahatan pelayaran, Pasal 438 sampai dengan Pasal 479,

meliputi pembajakan, keterangan palsu isi surat ijin berlayar, pelanggaran perjanjian, dan penyerangan nakhoda. Namun sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pengaturan mengenai tindak pidana di bidang Pelayaran delik pidana bertambah dan pelakunya bukan hanya manusia tetapi juga dapat dilakukan oleh korporasi.

### **C. Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kapal**

Kecelakaan-kecelakaan pada kapal tentu saja banyak menyebabkan kerugian harta dan juga jiwa. Jika dilihat dari penyebabnya, maka kecelakaan-kecelakaan tersebut kebanyakan disebabkan oleh.<sup>116</sup>

1. Faktor pengangkut yang sering ingin mengangkut penumpang sebanyak-banyaknya, melebihi batas maksimum yang diperkenankan tanpa memperhitungkan keselamatan penumpang dalam perjalanan tersebut.

Kemungkinan pengangkut mengangkut penumpang melebihi batas maksimum muatan disebabkan oleh:

- a. Penumpang yang mendesak untuk diangkutnya karena ingin tiba secepatnya ke tempat tujuan;
  - b. Pengangkut yang ingin mendapatkan keuntungan yang lebih besar.
2. Faktor penumpang, yang biasanya tidak mau mengerti dan tidak mau belajar dari pengalaman dirinya sendiri ataupun pengalaman orang lain bahwa muatan yang melebihi batas maksimum angkutan yang diperkenankan dapat menyebabkan kecelakaan. Sering pula

---

<sup>116</sup> Sylvia Fransiska Tan, 1988, *Pertanggungjawaban Penumpang pada Kecelakaan Kapal di Perairan Pedalaman Kalimantan Barat*, Universitas Indonesia, Depok, hlm. 47-49.

penumpang sendiri tidak berusaha untuk sedapat mungkin menghindari atau mencegah terjadinya suatu kecelakaan, misalnya: Penumpang duduk di tepian dek kapal sementara kapal sedang dalam kondisi berjalan. Hal tersebut tentu saja sangat berbahaya bagi dirinya.

3. Faktor alat angkutannya yang saat ini sudah tidak dapat dibantah lagi bahwa alat-alat angkutan yang saat ini beroperasi banyak yang tidak memenuhi syarat untuk melakukan pelayaran. Alat-alat angkut tersebut memang sebenarnya sudah disadari tidak layak untuk dipergunakan lagi. Namun karena kekurangan alat angkut memaksa mereka untuk tetap mengoperasikan alat-alat angkut tersebut.
4. Faktor medan tempat kapal-kapal tersebut melakukan kegiatan pelayaran. Indonesia memiliki cuaca yang gampang berubah-ubah setiap waktunya dan hal tersebut sangat berpengaruh pada tingginya ombak. Dengan keadaan tersebut dapat juga menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan kapal.
5. Faktor lemahnya pengawasan oleh para pihak yang diberikan tugas untuk melakukan hal tersebut. Misalnya, syahbandar ataupun administrator pelabuhan setempat.

Dalam Buku Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran yang dikeluarkan oleh Mahkamah Pelayaran disebutkan bahwa faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan di laut adalah:

1. Faktor manusia

- a. Kekurangmampuan Nakhoda, Mualim, Misinis, *Crew* dalam bernavigasi muatan dan sebagainya;
  - b. Kelalaian dalam melaksanakan tugas (penutupan pintu kedap, pelansingan dan sebagainya);
  - c. Kekurang cermatan petugas dalam melakukan pemeriksaan kelaikan;
  - d. Kekurangan tenaga petugas dalam pemeriksaan kelaiklautan kapal
2. Faktor alam
- a. Ketersediaan berita cuaca berkaitan dengan cuaca, ombak, arus, angin dan sebagainya;
  - b. Keakuratan berita cuaca sesuai dengan daerah yang akan dilewati;
  - c. Penyebaran dan ketaatan terhadap berita cuaca untuk navigator.
3. Faktor prasarana di luar kapal (SBNP)
- a. Keberadaan SBNP sangat menentukan keselamatan kapal dalam bernavigasi;
  - b. Kecukupan dan kehandalan SBNP yang kurang memadai sesuai dengan ketentuan internasional.
4. Faktor alat angkut
- a. Untuk dapat beroperasi, alat angkut dengan jenis dan ukuran tertentu sesuai dengan daerah pelayarannya;
  - b. Tidak dipatuhinya persyaratan perawatan alat-alat keamanan dan keselamatan kapal.

5. Faktor lainnya, yakni ketaatan dan kedisiplinan penumpang pada saat akan naik kapal yang cenderung memaksakan kehendak dan kedisiplinan penumpang pada saat berada di atas kapal.

Faktor manusia atau *human error* merupakan faktor yang saat ini sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan kapal. *Human error* merupakan tindakan yang muncul akibat penyelewengan proses mental seseorang seperti kealpaan terhadap sesuatu, kurang perhatian, minimnya motivasi, pengabaian terhadap perintah atau tugas atau tanggung jawab, keteledoran maupun kesembronan. Jenis-jenis *human error* antara lain *systematic error*, *semi-systematic error*, *random error*, dan *fault* (kecerobohan). Kecerobohan mendominasi hampir 80% dari penyebab kecelakaan yang dipicu oleh berbagai faktor pendukung lainnya.

Dalam suatu kecelakaan kapal tentu saja juga akan sangat berhubungan dengan unsur keselamatan pelayaran dimulai dari keselamatan kapal yang merupakan faktor internal hingga faktor eksternal.<sup>117</sup> Faktor-faktor tersebut antara lain:

1. Faktor keselamatan;

Keselamatan adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termaksud radio dan elektronika kapal/yang dibukukan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan.

2. Faktor kelaiklautan;

---

<sup>117</sup> Capt. Tjahjo Willis Gerilyanto, 2010, *Slide Etika Persidangan dan Metode Penulisan Putusan Mahkamah Pelayaran*, Mahkamah Pelayaran, Jakarta, hlm. 5.

Kelaiklautan yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi keselamatan kapal dan faktor-faktor pengawakan, pemuatan, pencegahan pencemaran laut dari kapal, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal dan penumpang serta status hukum kapal.

### 3. Faktor keselamatan berlayar;

Keselamatan berlayar yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi kelaiklautan kapal dan faktor-faktor di luar kapal yang bersifat pencegahan musibah/kecelakaan yaitu faktor kenavigasian (perambuan/sarana bantu navigasi pelayaran, dalam telekomunikasi pelayaran/stasiun radio pantai dan fasilitas penunjangnya serta informasi cuaca dan meteorologi), alur pelayaran dan tata cara berlalu lintas kapal, pemanduan dan penundaan kapal serta salvage dan pekerjaan di bawah air.

### 4. Faktor keselamatan pelayaran.

Keselamatan pelayaran yaitu suatu kondisi yang dapat diwujudkan apabila kondisi keselamatan berlayar telah dapat dipenuhi dan dilengkapi dengan tersedianya kemampuan untuk menanggulangi musibah/kecelakaan termasuk bantuan pencarian, pertolongan serta penanggulangan pencemaran lingkungan laut.

Selain itu, kecelakaan kapal kerap kali terjadi akibat kurangnya pengetahuan yang dimiliki oleh pemilik kapal dan Nakhoda kapal. Hal tersebut khususnya terjadi pada pelayaran rakyat, nelayan ataupun orang-orang yang menggunakan kapal sebagai alat transportasi jarak pendek lainnya. Umumnya mereka tidak memiliki pengetahuan yang memadai untuk menjalankan kapal di daerah

pelayaran-pelayaran yang ramai. Pada keadaan seperti itu, kecelakaan kapal terkadang tidak dapat terelakkan karena disatu pihak sudah menjalankan kapal sesuai prosedur tetapi dipihak lainnya, karena kurangnya pengetahuan, menjalankan kapal sesuai keinginan yang mereka mau tanpa memperhatikan aturan yang ada.

Permasalahan aturan kelaikan kapal juga menjadi salah satu faktor yang penting di dalam kegiatan pelayaran. Indonesia merupakan negara dengan wilayah laut yang memiliki keunikan tersendiri sehingga pada sektor perhubungan laut, permasalahan kelaikan kapal menjadi hal yang penting. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.<sup>118</sup>

Kelaikan kapal atau *seaworthy* adalah “*The sufficiency of a vessel in materials, construction, equipment, crew, and outfit for the trade or service in which it is employed.*”<sup>119</sup> Hal ini berarti bahwa kelaiklautan suatu kapal adalah keadaan dimana suatu kapal dalam hal materinya, konstruksi, perlengkapan dan awaknya, sesuai dengan fungsi dari kapal tersebut. Menurut pasal 1 ayat (33) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal adalah:

“...keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan,

---

<sup>118</sup> Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2008, *Laporan Analisa Trend Kecelakaan Laut 2003-2008*, Departemen Perhubungan Laut, Jakarta, hlm. 29.

<sup>119</sup> Rene de Kerchove, 1961, *International Maritime Dictionary*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, hlm. 699.

*kesehatan dan kesejahteraan awak kapal, serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.”*

Dalam *The Marine Encyclopaedic Dictionary Eric Sullivan F.I.C.S 2nd Edition* disebutkan bahwa definisi kelaik-lautan adalah:

*“Seaworthy is the fitness of a ship to encounter the hazards of the sea with reasonable safety. In addition having a sound hull the ship must be fully and completely crewed and sufficiently fuelled and provisioned for the contemplate voyage. All her equipment must be in proper working order and, if she carries cargo, she must be cargoworthy. The right to claim under a hull policy may be prejudiced if the ship puts in an unseaworthy condition.”*

Apabila diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia, kurang lebihnya sebagai berikut:<sup>120</sup>

*“Kapal akan dinyatakan laik laut apabila mempunyai kemampuan untuk menanggulangi/mengatasi semua bahaya yang kemungkinan dialami sewaktu berlayar dengan tingkat keamanan yang memadai. Kapal tidak cukup hanya memiliki badan yang kuat namun juga harus dijalankan oleh Nakhoda dan awak kapal yang kompeten dan jumlahnya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Selain itu juga harus dibekali dengan bahan bakar, makanan, serta keperluan yang lain, cukup untuk mencapai pelabuhan tujuan. Semua perlengkapannya (termaksud mesin-mesin dan peralatan lainnya untuk penyelamatan di laut serta penanggulangan kebakaran dll.) harus dalam kondisi berfungsi/bekerja dengan baik dan apabila kapal membawa muatan dia harus laik-muat yang dibawa harus sesuai dengan fungsi dari kapal itu sendiri, tidak melebihi garis batas muat dan memiliki keseimbangan yang baik. Hak untuk meminta ganti rugi dari asuransi seperti dijamin di dalam polis hull menjadi gugur jika kapal terbukti telah berlayar dalam keadaan tidak laik laut.”*

Jadi suatu kapal dapat dinyatakan laik apabila kapal tersebut telah memenuhi syarat-syarat yang sudah ada dalam aturan tentang kelaikan kapal. Untuk memperoleh cap laik tersebut, suatu kapal harus telah memenuhi semua standar yang ada dalam bidang keselamatan pelayaran dan pencegahan

---

<sup>120</sup> Mahkamah Pelayaran, 2009, *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*, Mahkamah Pelayaran, Jakarta, hlm. 8.

pencemaran lingkungan. Masalah kelaikan kapal dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS'82) terdapat dalam Pasal 94 ayat (3) yang berbunyi:

*“Every State shall take such measures for ship flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:*

- a. The construction, equipment, and seaworthiness of ships;*
- b. The manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;*
- c. The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.”<sup>121</sup>*

#### **D. Kelemahan-Kelemahan Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga**

##### **Saat Ini**

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di garis khatulistiwa dan berada di antara benua Asia dan Australia serta antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia oleh karenanya disebut sebagai Nusantara. Berbagai pulau-pulau mulai dari Sabang sampai Merauke memiliki keunikan tersendiri dimana tidak setiap pulau dapat dijangkau melalui daratan atau melalui transportasi udara, sehingga satu satunya sarana transportasi yang dapat digunakan untuk menjangkau pulau tersebut harus menggunakan transportasi laut.

Setelah sekian lamanya Pemerintah kurang memperhatikan dan tidak mengoptimalkan jasa angkutan laut, barulah pada masa pemerintahan Joko Widodo Pemerintah memberikan perhatian yang serius terhadap transportasi laut. Pemahaman Indonesia sebagai bangsa maritim diwujudkan Pemerintah

---

<sup>121</sup> *United Nation Convention on the Law of the Sea 1982, article 94.*

melalui salah satu nawacita dengan melaksanakan pembangunan tol laut dengan tujuan agar seluruh wilayah terpencil yang tidak memiliki Pelabuhan udara dapat terhubung, sehingga perekonomian antar pulau dapat berkembang dan mengalami pemerataan pembangunan di segala aspek kehidupan. Pembangunan tol laut bertujuan untuk menggerakkan roda perekonomian secara efisien dan merata, tol laut menjadi salah satu program prioritas Presiden Jokowi untuk mengembangkan sektor kemaritiman.

Sebagai negara kepulauan, tol laut memang menjadi andalan masyarakat di pulau-pulau terpencil. Meskipun mempunyai potensi komoditas yang besar, namun karena tidak ada kapal yang melayari banyak potensi daerah-daerah tersebut yang tidak muncul ke permukaan. Gagasan tol laut pada dasarnya merupakan upaya untuk mewujudkan Nawacita pertama yakni memperkuat jati diri sebagai negara maritim dan Nawacita ketiga, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Selain itu tol laut juga menjadi penegasan, bahwa negara memang benar hadir ke seluruh daerah lewat kapal-kapal yang berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Semakin banyak kapal yang hilir mudik di perairan nusantara maka akan berdampak positif bagi pembangunan bangsa dan negara terutama dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat. Sebagai negara kepulauan yang telah mendapat pengakuan dunia internasional, maka kepentingan Internasional juga harus mendapatkan perhatian khusus sebagai dampak dari adanya pengakuan dimaksud. Amanat *United Nations Convention on The Law of The Sea*

(UNCLOS) 1982 yang mengatur laut sebagai obyek dengan mempertimbangkan seluruh aspek kehidupan dan kepentingan seluruh Negara termasuk yang tidak berbatasan dengan laut guna pemanfaatan laut dengan seluruh potensi yang terkandung didalamnya bagi manusia, sangat berarti bagi Indonesia dalam menegakkan hukum dan kedaulatan di wilayah perairannya. Dalam rangka menindaklanjuti amanat UNCLOS 1982, Indonesia telah mengundangkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur segala hal ikhwal yang berkaitan dengan lalu lintas lewat laut, pengangkutan barang dan atau orang melalui laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan serta penegakan hukumnya.

Naskah ini disajikan untuk mengulas pertanggungjawaban hukum dalam kecelakaan di laut, karena penulis memandang kerap berulangnya kecelakaan di laut diakibatkan oleh kesalahan manusia. Yang dimaksud kecelakaan di laut dalam naskah ini adalah kecelakaan dalam arti luas, misalnya kebakaran kapal, tubrukan kapal, tenggelamnya kapal baik karena cuaca maupun kelebihan muatan dan musibah-musibah lain yang menyangkut kapal.

## **1. Beberapa Hal yang Berkaitan dengan Kecelakaan Kapal**

### **a. Pengangkutan Melalui Laut**

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki keanekaragaman potensi wisata di berbagai pulau-pulau yang tersebar di nusantara dimana untuk menjangkau pulau tersebut harus ditempuh dengan

menggunakan angkutan laut. Kurangnya perhatian Pemerintah terhadap aspek kemaritiman sehingga berakibat usaha-usaha pengangkutan yang di prakarsai rakyat tidak terkontrol dengan baik, sehingga banyak kapal yang dioperasikan baik oleh perorangan maupun korporasi kurang memperhatikan aspek Keselamatan Pelayaran, disamping itu proses penegakan hukum dan penerapan peraturan di bidang Pelayaran juga tidak dilaksanakan secara optimal maka akibatnya peristiwa kecelakaan di laut kerap terjadi, jika demikian maka masyarakat pengguna transportasi laut lah yang dirugikan.

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa masih banyak pulau di Indonesia yang belum memiliki sarana transportasi udara sehingga sarana transportasi laut menjadi primadona sehingga kebutuhan akan pengangkutan laut dengan menggunakan kapal masih sangat tinggi. Hubungan hukum yang terjadi pada jasa transportasi laut sangatlah kompleks selain hubungan keperdataan juga terdapat hubungan hukum publik. Berkaitan dengan hubungan hukum publik maka mau tidak mau suka tidak suka, pemerintah harus hadir untuk melaksanakan fungsi sebagai pelindung rakyat. Pengangkutan laut dilaksanakan dengan menggunakan kapal baik itu oleh perusahaan swasta atau nasional maupun perorangan, yang dimaksud dengan kapal menurut *Convention on Condition For Registartion Of Ships 1986* menyebutkan “*Ship means any self-propelled sea-going vessel used in*

*international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons*<sup>122</sup>, Kapal adalah Kapal Laut dengan tenaga penggerak yang digunakan untuk perdagangan guna mengangkut barang, penumpang yang memiliki berat lebih dari 500 tons. Pengaturan dan tatalaksana pengangkutan baik pengangkutan barang maupun pengangkutan orang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Bentuk-bentuk pengaturan dalam undang-undang tersebut meliputi segala aspek termasuk keselamatan pelayaran, bentuk atau ukuran kapal serta beberapa persyaratan yang harus dipenuhi perusahaan dan atau kapal serta awak atau ABK Kapal. Dalam catatan penulis berbagai kecelakaan pelayaran pengangkutan orang secara umum disebabkan oleh *Human Error* baik di darat maupun selama berlayar, dan juga di sebabkan oleh perusahaan atau pemilik kapal. Banyak kapal-kapal pengangkutan orang memiliki *design* yang tidak mempertimbangkan aspek keselamatan penumpang, salah satu contoh adalah peristiwa terbakarnya Kapal Zahro yang mengakibatkan puluhan penumpang tewas terbakar. Secara umum para korban terkurung karena tidak memadainya ruang jalur untuk meloloskan diri ketika terjadi suatu *accident*. Bentuk *design* kapal yang dioperasikan

---

<sup>122</sup> United Nations Conference On Trade And Development “*United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships*”, 7 Februari 1986

untuk mengangkut orang dari Jakarta ke pulau-pulau wisata disekitar kepulauan seribu mengabaikan aspek keselamatan penumpang.

Pertanyaannya adalah mengapa kapal-kapal tersebut memiliki “sertifikat laik laut” sebelum berlayar? apakah ketika menerbitkan surat kelayakan dilaksanakan pemeriksaan terlebih dahulu? Apakah Dinas Perhubungan Laut atau pejabat yang berwenang tidak melakukan kajian secara komprehensif terhadap keberadaan bentuk dan spesifikasi kapal? Apakah Syahbandar tidak melaksanakan fungsinya? Melihat kondisi tersebut penulis sangat prihatin atas beberapa pertanyaan diatas karena hal tersebut hal yang mendasar yang harus dilaksanakan, namun diabaikan sehingga kecelakaan kapal dan menimbulkan korban jiwa kerap terjadi.

**b. Keamanan dan Keselamatan Pelayaran**

Terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran menyangkut keadaan angkutan di perairan, terpenuhinya rambu-rambu pelayaran dari dan ke pelabuhan, dan kondisi lingkungan maritim. Dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran, PBB dalam konferensinya pada tahun 1948 telah menyetujui untuk membentuk suatu badan Internasional yang khusus menangani masalah-masalah kemaritiman. Badan tersebut dibentuk pertama kali dengan nama *International Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*.

Selanjutnya organisasi ini berubah nama menjadi *International Maritime Organization (IMO)* sejak tanggal 22 Mei 1982 yang melahirkan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* yaitu peraturan yang mengatur keselamatan maritim yang dilatar belakangi oleh semakin bertambah banyaknya kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa.<sup>123</sup> Yang menjadi fokus peraturan ini adalah hal-hal yang berkaitan dengan peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan keselamatan lainnya diantaranya :

1) Keselamatan Kapal

Keselamatan pelayaran dapat juga terkait dengan keselamatan kapal itu sendiri pada saat berlayar dan sampai atau tiba dengan selamat di pelabuhan tujuan, selamat dalam arti baik itu kondisi kapal sendiri, awak kapal yang bekerja diatas kapal dan beserta muatan kapal itu sendiri sedangkan keamanan pelayaran dapat diartikan kapal berlayar di lalu lintas pelayaran berlayar dengan aman. Kondisi pelaksanaan selamatnya kapal sebagaimana yang diharapkan tidak terlepas atau berkaitan dengan penerapan kebijakan Negara bendera, terkait dengan pengendalian dibidang administrasi kapal sesuai dengan persyaratan administrasi kapal. Namun faktanya masih adanya pengendalian bidang administrasi kapal yang tidak dilaksanakan

---

<sup>123</sup> Hukum Maritim “memahami Hukum Maritim Indonesia”, Syahrial Bosse, Edisi Pertama, Agustus 2003

sepenunya aturan yang mengatur keselamatan kapal, diakibatkan masih banyaknya kelemahan SDM petugas pemeriksa dalam pemenuhan dan pengendalian administrasi kapal.

Ketentuan Pasal 1 angka 34 Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, keselamatan kapal dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian, bahwa Sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran lebih dari 7 GT, kecuali untuk kapal perang, kapal negara dan kapal yang digunakan untuk keperluan olah raga. Adapun persyaratan keselamatan kapal ini berlaku untuk setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta saat pengoperasian kapal di perairan Indonesia. Terhadap kapal dengan jenis dan ukuran tertentu, kapal wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk dilakukan pemeriksaan dan pengujian, sehingga kapal dinyatakan memenuhi syarat keselamatan dan diberikan sertifikat. Kapal yang telah memperoleh sertifikat dilakukan penilikan secara terus menerus sampai kapal tidak digunakan lagi artinya sertifikat-sertifikat kapal tersebut tidak berlaku bilamana masa berlaku sertifikat telah berakhir atau kapal tidak melaksanakan pengukuhan sertifikasi (*endorsement*) atau kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan

kapal atau kapal berubah nama atau kapal berganti bendera atau kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal atau kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal serta kapal tenggelam atau hilang atau kapal ditutuh (*scrapping*). Sertifikat kapal juga dapat dibatalkan apabila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya atau kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh secara tidak sah.<sup>124</sup>

Sertifikat keselamatan ini sebelumnya dikenal dengan istilah *Seaworthiness Certificate* tapi berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran diubah menjadi sertifikat keselamatan kapal penumpang, sertifikat keselamatan kapal barang, yang terdiri dari sertifikat konstruksi kapal barang, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang, dan sertifikat keselamatan radio kapal barang serta sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan. Adapun prosedur penerbitan sertifikat keselamatan kapal, pemilik kapal mengajukan permohonan dengan sebelumnya terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan terhadap nautis, teknis dan kondisi kapal

---

<sup>124</sup> Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan

oleh petugas pemerintah yaitu pemeriksaan mengenai kondisi kapal, peralatan keselamatan, radio dan mesin kapal.<sup>125</sup> Jika kondisi kapal dianggap baik maka permohonan dilengkapi dengan dokumen atau persyaratan sebagai berikut :

- (a) Surat permohonan asli dari perusahaan;
- (b) Surat ukur tetap;
- (c) Surat laut/pas tahunan/gross akte;
- (d) Laporan pemeriksaan kapal yang terdiri dari konstruksi kapal, perlengkapan kapal, radio, fitness/imdg/sbc (peruntukannya), dock dari galangan;
- (e) Sertifikat klas yang terdiri dari sertifikat lambung (*hull*), sertifikat mesin (*machinery*), sertifikat garis muat *load line*;
- (f) Rekomendasi pengesahan gambar.

Apabila semua persyaratan sudah lengkap maka sertifikat diterbitkan. Sertifikat keselamatan ini hanyalah salah satu persyaratan dari kelaiklautan kapal, karena masih banyak hal-hal lain yang masih harus dipenuhi agar kapal dinyatakan laik laut. Sementara di pasar asuransi sendiri bermacam definisi dipakai untuk menjelaskan kondisi *seaworthiness* ini. Bahkan pada akhirnya jika kapal memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar maka kapal sudah dianggap

---

<sup>125</sup> Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 176 Tahun 2015

*seaworthy*. Perlu diingat bahwa Surat Persetujuan Berlayar hanya berlaku 24 jam setelah persetujuan berlayar diberikan dan surat ini juga dapat dicabut jika terbukti bahwa persyaratan kelaik lautan kapal dilanggar.

## 2) Standar Internasional Keselamatan Kapal

Kapal yang kondisinya laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, namun sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Tentunya tidak mudah untuk mempertahankan kondisi kapal yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan ABK, karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar. Dalam standard Internasional terdapat tiga organisasi dunia yang mengatur tentang keselamatan kapal yaitu *IMO (International Maritime Organization)*, *ILO (International Labour Organization)* dan *ITU (International Telecommunication Union)*. Indonesia sebagai salah satu anggota dari ketiga organisasi tersebut telah meratifikasi konvensi-konvensi dimaksud. Sehingga sebagai konsekwensinya Indonesia harus melaksanakan aturan tersebut dengan baik dan dibuktikan secara kongkrit dalam suatu sertifikasi yang independent dan selalu dievaluasi setiap 1

tahun. Konvensi-konvensi Internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal meliputi :

(a) SOLAS 1974 (*Safety Of Life At Sea*) yaitu salah satu konvensi internasional yang berisikan persyaratan-persyaratan kapal dalam rangka menjaga keselamatan jiwa di laut untuk menghindari atau memperkecil terjadinya kecelakaan di laut yang meliputi kapal, *crew* dan muatannya. Untuk dapat menjamin kapal beroperasi dengan aman harus memenuhi ketentuan-ketentuan di atas khususnya konvensi internasional tentang SOLAS 1974 yang mencakup tentang desain konstruksi kapal, permesinan dan instalasi listrik, pencegah kebakaran, alat-alat keselamatan dan alat komunikasi dan keselamatan navigasi.<sup>126</sup> Dalam penerapannya implementasinya perlu dibuktikan dengan sertifikat yang masih berlaku yaitu sertifikat keselamatan kapal penumpang yang mencakup persyaratan- persyaratan pada chapter II-1, II-2,III, IV & V dan bab lain dalam SOLAS.

(b) MARPOL (*Marine Pollution*) 1973/1978. Marpol mengatur tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut baik berupa minyak, muatan berbahaya, bahan kimia, sampah, kotoran (*sewage*) dan pencemaran udara yang

---

<sup>126</sup> Chapper II International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

terdapat dalam *annex Marpol* tersebut. Dalam hal ini kapal jenis penumpang sangat erat kaitannya dengan tumpahan minyak, kotoran dan sampah dalam menjaga kebersihan lingkungan laut. Adapun Sertifikat yang berhubungan dengan konvensi tersebut yaitu sertifikat pencegahan pencemaran disebabkan oleh minyak (*oil*), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh kotoran (*sewage*), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh sampah (*garbage*).<sup>127</sup> Dalam hubungannya dengan kecelakaan kapal, Marpol memegang peranan penting terutama mengenai limbah yang dibuang yang berbentuk minyak kotor, sampah dan kotoran (*sewage*). Untuk mengetahui bahwa kapal tersebut telah memenuhi konvensi internasional mengenai Marpol 73/78 dibuktikan dengan adanya sertifikasi.

(c) *Load Line Convention 1966*. Kapal yang merupakan sarana angkutan laut mempunyai beberapa persyaratan-persyaratan yang dapat dikatakan laik laut. Persyaratan-persyaratan kapal tersebut diantaranya *Certificate Load Line* yang memenuhi aturan pada *Load Line Convention (LLC 1966)*. Pada umumnya semua armada telah memiliki *Certificate Load Line* baik yang berupa kapal barang maupun kapal

---

<sup>127</sup> International Maritime Organization “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*”

penumpang.<sup>128</sup> Prosedur untuk mendapatkan *Certificate Load Line* tersebut adalah kapal harus melalui pemeriksaan dan pengkajian yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal yang telah diuji dan diperiksa tersebut, apabila telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal dapat diberikan *Certificate Load Line* yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang berlaku secara nasional. Sertifikat tersebut juga berlaku secara internasional sesuai dengan SOLAS 1974.

(d) *Collreg 1972 (Collision Regulation)*. Konvensi tentang Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut Internasional 1972. Salah satu inovasi yang paling penting dalam 1972 COLREGs adalah pengakuan yang diberikan kepada skema pemisah lalu lintas-Peraturan 10 memberikan panduan dalam menentukan kecepatan aman, risiko tabrakan dan pelaksanaan kapal yang beroperasi di atau dekat skema pemisah lalu lintas. Pertama skema pemisah lalu lintas tersebut didirikan di Selat Dover pada tahun 1967.<sup>129</sup>

(e) *Tonnage Measurement 1966*, Konvensi yang mengatur tentang pengukuran kapal standar internasional.

---

<sup>128</sup> International Maritime Organization "International Convention on Load Lines Adoption: 5 April 1966; Entry into force: 21 July 1968"

<sup>129</sup> The International Maritime Organisation "Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972", (COLREGs), Retrieved 13 February 2006.

- (f) STCW 1978 Amandemen 95 merupakan konvensi yang berisi tentang persyaratan minimum pendidikan atau pelatihan yang harus dipenuhi oleh ABK untuk bekerja sebagai pelaut.
- (g) ILO No. 147 Tahun 1976 tentang Minimum Standar Kerjabagi Awak Kapal Niaga.
- (h) ILO Convention No. 185 Tahun 2008 tentang SID (*Seafarers Identification Document*) yang telah diratifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

3) Kelaikan Kapal

Standar kelaikan/kelayakan merupakan aspek, yang pasti karena bahaya laut dapat saja terjadi secara tidak diduga, oleh karena itu sangatlah penting mengedepankan kelayakan kapal tersebut sebelum berlayar. Yang dimaksudkan dengan kelengkapan kapal adalah segala benda yang “bukan suatu bagian daripada kapal” itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu. Kata “bukan suatu bagian daripada kapal” di atas menunjukkan bahwa perlengkapan ini merupakan jenis prasarana pengangkutan melalui laut. Karena yang dimaksud dengan bagian kapal adalah bagian-bagian dari kapal yang apabila bagian itu dipisah maka akan menyebabkan kapal itu menjadi rusak. Contoh perlengkapan kapal yaitu bendera, jangkar, kompas, sekoci dan

pelampung. Sedangkan yang termasuk bagian kapal yaitu lambung kapal, haluan kapal, anjungan kapal, buritan kapal, dek kapal dan lain-lain.

Setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan adanya sertifikat. Secara internasional kelaiklautan kapal diatur pada *Code International Safety Management* (ISM Code). ISM Code dimaksudkan untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera manusia atau hilangnya nyawa, dan menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut, dan properti. Kode ini menjadi acuan setiap negara dalam mengatur upaya pencegahan dini kecelakaan pelayaran, atas kesepakatan negara peserta maka kode ini telah menjadi bagian dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974, dan memiliki akibat hukum bagi setiap Negara. Hal ini ditujukan untuk mewujudkan suatu standar internasional untuk pengelolaan yang aman dalam pengoperasian kapal serta pencegahan polusi laut, sehingga setiap Kapal harus memiliki berbagai sertifikat dan alat-alat keselamatan yang harus diperiksa setiap tahun untuk mengetahui bahwa kondisi dari alat keselamatan tersebut tetap baik. Bagian-bagian lain yang harus diperiksa *steering gear controls*, bagian luar lambung kapal bagian struktur kapal, sistim bongkar muat dan pipa bahan bakar. Disamping itu semua kapal

dapat diperiksa sewaktu-waktu oleh Badan yang berwenang selama sertifikat tersebut masih berlaku untuk menjamin bahwa kapal dan peralatannya tetap dalam kondisi yang baik dan dapat digunakan dengan aman. Berikut ini adalah berbagai elemen kelaiklautan kapal :

**(a) Rancang Bangun Kapal**

Setiap pembangunan atau perombakan kapal, pemilik kapal wajib membuat gambar rancang bangun.<sup>130</sup> Gambar rancang bangun kapal tersebut kemudian harus dicek dan disahkan oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal di bawah Kementerian Perhubungan. Berdasarkan ketentuan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 “sebelum pembangunan atau perombakan kapal dilaksanakan, Pengusaha/ Pemilik atau galangan wajib membuat perhitungan dan gambar rancang-bangun kapal serta data kelengkapannya”, namun dalam praktek sering terjadi Kapal sudah selesai di bangun atau rombak baru diajukan rancang bangun kapal, sebagai contoh Kapal Motor Zahro pengajuan rancang bangun kapal diajukan setelah kapal beroperasi sebagaimana diakui oleh pejabat dinas perhubungan laut. Pertanyaannya mengapa pengajuan Rancang Bangun Kapal tersebut disetujui dan dikabulkan

---

<sup>130</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal. Seandainya pun gambar rancang bangun memenuhi persyaratan, seharusnya pengajuan harus ditolak karena pengajuan bertentangan dengan ketentuan yang berlaku. Bagaimana mungkin Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal memberikan pengesahan sebelum melaksanakan penelitian. Pemeriksaan rancang bangun kapal yang berkaitan dengan pemenuhan keselamatan kapal, kesesuaian dengan peruntukan, standarisasi, kemudahan pengoperasian dan perawatan kapal serta penggunaan teknologi harus dilaksanakan tidak bisa hanya mengolah data yang diajukan pemilik kapal. Apabila prosedur penerbitan sertifikat diikuti oleh semua pihak sudah pasti sertifikat tidak akan terbit dan Kapal KM Zahro tidak akan dapat dioperasikan.

**(b) Alat Keselamatan Kapal**

Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan sertifikat meliputi; keselamatan kapal; pengawakan kapal; manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal; pemuatan; dan status hukum kapal. Secara khusus Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan mengatur perlindungan terhadap bahaya kebakaran sebagaimana diatur pada pasal 68 yang Rancang

Bangun Kapal harus dikonstruksikan dalam zona-zona vertikal utama dan horisontal untuk perlindungan terhadap bahaya kebakaran dan dilengkapi dengan alat deteksi kebakaran. Alat keselamatan lain yang wajib untuk kelaiklautan kapal adalah alat yang digunakan penumpang ketika terjadi *accident* selama pelayaran, dimana alat tersebut dapat menyelamatkan jiwa penumpang sehingga harus memenuhi spesifikasi sebagaimana diatur pada pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Secara umum jenis-jenis alat keselamatan adalah :

- Alat penolongperorangan (pelampung);
- Sekoci penolong;
- Rakit penolong kembung;
- Rakit penolong tegar;
- Sekoci penyelamat;
- alat apung; dan
- alat peluncur.

**(c) Navigasi dan Radio**

Sesuai UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa Kenavigasian adalah kegiatan yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran (Telkompel), Hidrografi dan

meteorologi, Alur dan Pelintasan, Bangunan atau Instalasi, Pemanduan, penanganan kerangka kapal dan *Salvage*, dan atau Pekerjaan Bawah Air (PBA) untuk kepentingan Keselamatan Pelayaran. Untuk kepentingan keselamatan berlayar dan kelancaran lalu-lintas kapal pada daerah yang terdapat bahaya navigasi ataupun kegiatan di perairan yang dapat membahayakan keselamatan berlayar harus ditetapkan zona keselamatan dengan diberi penandaan berupa SBNP sesuai ketentuan yang berlaku serta disiarkan melalui stasiun radio pantai (SROP) maupun Berita Pelaut Indonesia. Disamping itu perlu diinformasikan mengenai kondisi perairan dan cuaca seperti adanya badai yang mengakibatkan timbulnya gelombang tinggi maupun arus yang tinggi dan perubahannya.

Dengan dikeluarkannya peraturan baru tahun 1990 mengenai keharusan memasang *Global Maritime Distress and Safety Systems (GMDSS)*, maka penerapan semua peraturan yang berhubungan dengan komunikasi *radiotelegraphy* dan *radiotelephony* dianggap merupakan suatu kemajuan terbesar dalam dunia komunikasi Maritim sekarang ini. GMDSS adalah hasil pengembangan sistim pemberitahuan keadaan bahaya (*distress call*) dengan sistim otomatis, dapat dikirimkan hanya dengan menekan tombol

(*press button*), menggantikan fungsi *telegraphy station* dan perwira radio sehingga dapat menghemat biaya operasi kapal.

Konsep dasar dari GMDSS adalah petugas penyelamat di darat, dan kapal yang berada disekitar kapal yang dalam keadaan bahaya (*ship distress*) mendapat peringatan lebih awal, sehingga dapat segera melakukan koordinasi dengan SAR. Sistem ini juga menyediakan komunikasi yang sifatnya segera dengan aman, menyediakan informasi keselamatan maritim, informasi navigasi, perkiraan cuaca, peringatan akan cuaca buruk dan informasi keselamatan lainnya untuk kapal. Menjamin setiap kapal dapat melakukan fungsi komunikasi yang vital untuk keselamatan kapal itu sendiri dan kapal yang berada disekitarnya Peraturan ini sebagai tambahan (*amandement*) SOLAS 1974 untuk komunikasi radio, yang ditetapkan di London (IMO) tanggal, 11 Nopember 1988, dan diberlakukan pada semua kapal penumpang dan kapal jenis lain ukuran 300 GRT atau lebih. SBNP merupakan fasilitas keselamatan pelayaran yang meyakinkan kapal untuk berlayar dengan selamat, efisien, menentukan posisi kapal, mengetahui arah kapal yang tepat dan mengetahui posisi bahaya di bawah permukaan laut dalam wilayah perairan

laut yang luas. SBNP diperlukan sebagai tanda bagi para navigator yang dipergunakan sejak adanya pelayaran menyeberang laut dan menyusur pantai dalam rangka melakukan kegiatan niaga ataupun perang.

## **2. Pihak-Pihak yang Harus Bertanggung Jawab dalam Kecelakaan Kapal**

### **a. Syahbandar**

Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran Syahbandar karena persoalan terbesar terjadinya kecelakaan pelayaran diawali dari diabaikannya prosedur atau dengan kata lain Syahbandar tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya. Keberadaan Syahbandar merupakan manifestasi dari bentuk kehadiran Pemerintah dalam lalu lintas laut sehingga selain hubungan hukum privat maka hubungan hukum publik pun nyata ada dalam sistem transportasi laut, sehingga seluruh aktifitas pelayaran diatur oleh pemerintah sebagaimana diatur pada undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Dalam Undang tersebut telah diatur secara tegas tugas dan tanggung jawab dari Syahbandar.

Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memiliki tugas sebagai berikut :

- 1) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan

ketertiban dipelabuhan;

- 2) Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran.
- 3) Mengawasi kegiatan alih muat diperairan pelabuhan;
- 4) Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- 5) Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage;
- 6) mengawasi bongkar muat barang berbahaya;
- 7) mengawasi pengisian bahanbakar;
- 8) mengawasi pengerukan danrekalmasi; dan
- 9) mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka Syahbandar memiliki fungsi, yaitu :

- 1) Melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan perairan;
- 2) Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan; dan
- 3) Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan serta kesyahbandaran.

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka Syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut :

- 1) Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan;

- 2) Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- 3) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal;
- 4) Menerbitkan surat persetujuan berlayar;
- 5) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal; dan
- 6) Melaksanakan siji awak kapal.

Sebelum kapal berlayar maka Nahkoda memberikan clearing declaration kepada Syahbandar, selanjutnya Syahbandar harus meneliti: apakah dokumen lengkap dan masih berlaku, apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan, apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat. Dari uraian di atas, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar.

Secara teori, Syahbandar memiliki landasan hukum internasional dan nasional untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum agar tidak kecelakaan pelayaran. Dalam pemberian surat persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada

kapal, surat persetujuan berlayar tidak diberikan, sampai Nakhoda atau perusahaan pelayaran Melengkapi kekurangan. Peran syahbandar dalam bidang pengawasan adalah sangat penting hal ini dapat dilihat dalam undang-undang pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari syahbandar dalam pengawasannya yaitu :

- 1) Material kapal;
- 2) Konstruksi kapal;
- 3) Bangunan kapal;
- 4) Permesinan dan perlistrikan kapal;
- 5) Stabilitas kapal;
- 6) Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong; dan
- 7) Radio, alat navigasi dan elektornika kapal.

Sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal diantaranya; Sertifikat Kesempurnaan; Sertifikat Garis Muat; Sertifikat Radio Kapal dan Sertifikat MARPOL. Sebagaimana telah dijelaskan pada bagian sebelumnya ternyata telah terjadi penyimpangan dalam pemberian sertifikat, katakanlah sebagai contoh kapal KM Zahro Rancang Bangun Kapal baru diajukan setelah Kapal beroperasi dan Syahbandar menerima dan memberikan sertifikat fakta ini sangatlah

menyedihkan karena akibatnya sangat fatal, penumpang tidak dapat meloloskan diri ketika terjadi kebakaran, artinya Rancang Bangun Kapal tidak mempertimbangkan aspek keselamatan penumpang ketika terjadi suatu *accident*.

Penulis mencatat masih terjadi kecelakaan kapal yang membawa korban jiwa dan secara umum selalu diakibatkan oleh *Human Error*, dan dari sekian banyak peristiwa kecelakaan tersebut publik tidak pernah mendengar adanya penegakan hukum terhadap manusia khususnya dari kalangan Pengusaha dan Syahbandar, jikapun ada yang dijatuhi hukuman hanya terbatas kepada ABK Kapal khususnya Nakoda padahal sebenarnya yang paling bertanggung jawab seharusnya adalah Syahbandar. Berkaitan dengan penghentian peristiwa kecelakaan pelayaran maka penulis berpandangan sangat perlu dilakukan penegakan hukum secara benar baik dengan hukum nasional maupun hukum Internasional tentunya dengan tetap mengedepankan kedaulatan hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia. Peran syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga ditemukan beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya, yaitu dengan memberikan surat

persetujuan berlayar dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji klas oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Kasus kapal yang sebenarnya tidak laiklaut namun mempunyai surat persetujuan berlayar adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Contoh kapal yang tidak laiklaut namun memiliki surat persetujuan berlayar adalah seperti pada peristiwa kebakaran kapal KM Levina I yang terjadi pada 22 Februari 2007, KM Levina I adalah kapal feri dengan berat total 2000 ton. Kapal ini telah berumur 27 tahun, dan dimiliki dan dioperasikan oleh PT Praga Jaya Sentosa. Kapal ini sendiri merupakan kapal buatan Jepang.

Adapun kronologis kejadian kapal feri tersebut berlayar dari Jakarta menuju Pulau Bangka, adapun penyebab terbakarnya dikarenakan adanya bahan kimia yang diangkut oleh kapal tersebut, peristiwa tersebut telah menewaskan 51 orang serta terungkap jumlah penumpang dan kendaraan yang tercatat dimanifes tidak sama dengan yang sebenarnya. Namun syahbandar masih tetap meloloskan kapal berangkat. Tiga hari kemudian, 25 Februari 2007, KM Levina I tenggelam ketika awak media dan petugas investigasi berada di kapal, kejadian tersebut menyebabkan satu orang tewas dan tiga orang dinyatakan hilang serta Kapal tersebut jelas dapat dikatakan tidak laiklaut karena membawa bahan kimia yang

sebenarnya dilarang. Contoh lain juga yaitu tenggelamnya LCT Ravelia 2 bergerak dari Gilimanuk menuju Ketapang dengan mengangkut 2 unit truck besar, 1 unit pick up, 4 unit tronton, 18 unit truck sedang dan 4 kendaraan kecil total 25 unit. Namun, pada pukul 13:37 WITA kapal tersebut tenggelam. KMP Ravelia II yang di Nakhodai oleh Bambang Suryo Adi tersebut sebelumnya berangkat dari Pelabuhan Gilimanuk Bali menuju Pelabuhan Ketapang, dengan persetujuan berlayar dari pihak Kesyahbandaran pelabuhan Gilimanuk Bali.

Hal inilah yang menyebabkan kepolisian menetapkannya sebagai tersangka, karena dinilai paling bertanggung jawab terhadap pengoperasian kapal KMP Ravelia II. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam kepelabuhanan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas kesyahbandarannya baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan ataupun kerjasama dengan badan usaha lain yang melakukan fungsi pengawasan dalam perkapalan maupun pelayaran itu sendiri. Oleh sebab itu peran seorang syahbandar sangat penting, baik dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, persetujuan berlayar,

keselamatan dan kemanan, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut diperairan Indonesia.

Berdasarkan ketentuan diatas, salah satu peran penting syahbandar dapat kita lihat dari kewenangannya dalam memeriksa, menyimpan, serta menerbitkan dokumen dokumen yang diperlukan angkutan laut (kapal) agar dapat melakukan pelayaran serta kegiatan bongkar muat barang muatan. Dokumen atau surat-surat yang dimaksud di atas adalah berupa sertifikat kelaiklautan kapal, surat persetujuan berlayar, surat persetujuan berlabuh, surat keterangan barang muatan, sertifikat pendaftaran kapal, sertifikat garis muat internasional, sertifikat perlengkapan keselamatan, sertifikat radio dan telegrap keselamatan, kwitansi penerimaan bea mercusuar Indonesia pada pelayaran yang terakhir, dan izin masuk-keluar dari pelabuhan yang terakhir disinggahi. Salah satu dokumen penting yang juga merupakan dokumenpenentu agar sebuah kapal (angkutan laut) dapat melakukan pelayaran adalah Surat Persetujuan Berlayar, sebagaimana tercantum dalam Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi “Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar” dan surat persetujuan berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, sebagaimana yang telah penulis sampaikan diatas, dengan sudah tidak berlakunya surat persetujuan

berlayar maka seharusnya kapal tidak bertolak dari pelabuhan. Penerbitan surat persetujuan berlayar diberikan kepada kapal setelah perusahaan pelayaran melakukan serangkaian mekanisme pengurusan yang meliputi pengajuan permohonan penerbitan surat persetujuan berlayar secara tertulis kepada syahbandar dengan melampirkan :

- 1) Surat pernyataan kesiapan kapal (*Master Sailing Declaration*);
- 2) Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya.

Pemenuhan kewajiban kapal yang dimaksud diatas berupa, bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, bukti pembayaran jasa kenavigasian, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan bea dan cukai, persetujuan imigrasi, persetujuan karantina kesehatan, dan persetujuan karantina hewan dan tumbuhan. Pejabat kesyahbandaran setelah menerima permohonan dari perusahaan pelayaran atau agen yang mewakili melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal dan melakukan verifikasi/pemeriksaan fisik kapal yang dinyatakan dengan layak untuk berlayar. Sebelum pemberian surat persetujuan berlayar seorang syahbandar harus memastikan bahwa kapal yang akan melakukan pelayaran harus memenuhi beberapa unsur penting demi terlaksananya fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran.

Setelah itu, barulah surat persetujuan berlayar diberikan terhadap kapal.

**b. Nakhoda**

Setiap kapal yang berlayar selalu diawaki oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang (tergantung dari besar kecilnya kapal), yang didalam undang-undang pelayaran tim tersebut dinamakan awak kapal. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Yang termasuk Awak Kapal yaitu Nakhoda Kapal, Anak Buah Kapal (ABK), Perwira dan Kelasi. Nakhoda Kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda pada dasarnya merupakan orang yang paling bertanggung jawab terhadap semua hal yang terjadi di kapal. Dia dituntut untuk mengetahui dan memahami semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, baik yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Disamping itu Nakhoda harus paham benar mengenai

jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal.

Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Ia tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam. Tugas dan tanggung jawab Nakhoda Kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Bahkan menurut hukum Internasional, Nakhoda dapat bertindak untuk dan atas nama negara bendera kapal yang berwenang untuk memutuskan segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan navigasi maupun keamanan pelayaran antara lain: meminta izin kepada negara pantai dalam kaitannya menggunakan hak lintas damai, memasuki selat-selat sempit yang sesuai dengan karakteristik kapalnya.

Dalam hal ini dapat dicontohkan peristiwa pengusiran kapal penumpang MV Lusitania Espresso oleh Satgas Gugus Tempur Laut di perairan sebelah selatan Timor Timur (tahun 1992). Pengusiran tersebut dilakukan karena MV Lusitania Espresso (membawa

penumpang dari beberapa negara) diduga akan melakukan propaganda yang dapat mengancam kedaulatan NKRI di Timor Timur. Pada saat Nakhoda MV Lusitania Expresso berbicara melalui radio dengan Komandan Satgas Gugus Tempur Laut dan diminta untuk segera meninggalkan perairan teritorial RI, maka terdapat tanggung jawab Nakhoda selaku pemimpin kapal untuk memutuskan apakah melanjutkan pelayaran ke pelabuhan Timor Timur ataukah kembali ke perairan Australia. Tentunya Nakhoda akan menanggung segala akibat dari pemilihan keputusan tersebut. Apabila melanjutkan pelayaran, kapal MV Lusitania Expresso akan ditangkap dan diperiksa oleh Pemerintah Indonesia dan apabila kembali ke Australia maka Nakhoda harus menghadapi tuntutan (klaim) dari para penumpang. Pada saat itu Nakhoda memutuskan untuk kembali ke perairan Australia meskipun misinya untuk mengantar para penumpang ke pelabuhan Timor Timur pada waktu itu belum terlaksana.

Nakhoda kapal mempunyai peranan penting dalam kapal, karena yang mengemudikan kapal tersebut selamat sampai tempat tujuan. Nakhoda kapal memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau

barang yang ada dalam kapal. Jika di lihat dari Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 341.b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah Pasal 341 KUHD, maka definisi dari Nakhoda ialah seseorang yang sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan dalam PKL sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti cakap untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 342 KUHD secara ekplisit 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. Contoh mualim sedang bertugas dianjungan sewaktu kapal mengalami kekandasan. Meskipun pada saat itu Nakhoda tidak berada di anjungan kapal, akibat kekandasan itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda kapal. Contoh yang lain seorang masinis sedang bertugas di kamar mesin ketika tiba-tiba terjadi kebakaran dari kamar mesin. Maka akibat yang terjadi karena kebakaran kapal itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda. Kalau melihat hal tersebut di atas maka secara ringkas singkat tanggung jawab dari seorang Nakhoda kapal adalah sebagai berikut :

- 1) Memperlengkapi kapalnya dengan sempurna;

- 2) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan;
- 3) Membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*);
- 4) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran;
- 5) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya; dan
- 6) Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Adapun tugas dari seorang nakhoda antara lain sebagai pemegang Kewibawaan Umum, artinya semua orang yang berada di atas kapal, siapapun dia tanpa kecuali wajib patuh kepada perintah-perintah yang di berikan oleh seorang Nakhoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban di atas kapal. Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang Nakhoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Jika terdapat penentangan terhadap perintah dari Nakhoda, hal ini merupakan pelanggaran hukum, dan ini sesuai dengan pasal 459 dan 460 KUH. Pidana. Jadi jika menentang perintah dari atasan bagi awak kapal dianggap menentang perintah Nakhoda karena atasan itu bertindak untuk dan atas nama Nakhoda. Adapun tugas seorang Nakhoda kapal sebagai pemimpin kapal adalah bertanggung jawab pada saat sedang membawa kapal untuk berlayar dari pelabuhan

yang satu menuju ke pelabuhan yang lain, atau dari tempat yang satu menuju ke tempat lain dengan selamat aman sampai tujuan terhadap semua penumpang dan semua barang muatannya.

Tugas lain seorang Nakhoda dapat pula menjadi penegak hukum di atas kapal dan hal-hal lain yang berkaitan dengan kepentingan para penumpang kapal selaku warga negara (sesuai bendera kapal). Contoh ekstrim yang dapat disajikan dalam naskah ini adalah apabila dalam sebuah kapal terjadi peristiwa kelahiran atau kematian maka seorang Nakhoda kapal berwenang untuk bertindak selaku Pegawai Catatan Sipil. Oleh karenanya Nakhoda berwenang untuk membuat Berita Acara Kelahiran maupun Kematian dan mencatatnya dalam Buku Harian Kapal untuk selanjutnya menyerahkan Berita Acara tersebut kepada Kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi. Apabila hal tersebut terjadi di luar perairan negara bendera kapal, maka berita acara kelahiran maupun kematian tersebut diserahkan kepada kantor Kedutaan Besar negara bendera yang berada di negara yang disinggahi.

Uraian di atas menunjukkan betapa banyak dan berat tugas seorang nakhoda di atas kapal. Pertanyaan, apakah ada tindakan-tindakan nakhoda yang dapat dikategorikan sebagai perbuatan pidana yang dapat dipertanggung jawabkan secara pidana? Pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing di sebut sebagai

*“toereken-baarheid,” “criminal reponsibility,” “criminal liability,”* dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang (nakhoda) dapat di pertanggungjawabkan atasnya pidana atau tidak terhadap tindakan yang di lakukannya itu. Asas yang tidak tertulis mengatakan, “tidak ada pidana jika tidak ada kesalahan,” merupakan dasar dari pada di pidananya si pembuat. Dengan demikian, seseorang mendapatkan pidana tergantung pada dua hal, yaitu harus ada perbuatan yang bertentangan dengan hukum, atau dengan kata lain, harus ada unsur melawan hukum dan terhadap pelakunya ada unsur kesalahan dalam bentuk kesengajaan dan atau kealpaan, sehingga perbuatan yang melawan hukum tersebut dapat di pertanggungjawabkan kepadanya.

Dalam hal kemampuan bertanggungjawab bila di lihat dari keadaan batin orang yang melakukan perbuatan pidana merupakan masalah kemampuan bertanggungjawab dan menjadi dasar yang penting untuk menentukan adanya kesalahan, yang mana keadaan jiwa orang yang melakukan perbuatan pidana haruslah sedemikian rupa sehingga dapat dikatakan normal, sebab karena orang yang normal, sehat inilah yang dapat mengatur tingkah lakunya sesuai dengan ukuran-ukuran yang di anggap baik oleh masyarakat. Telah di maklumi bahwa perbuatan pidana memiliki konsekuensi pertanggungjawaban serta penjatuhan pidana.

Dipidananya seseorang tidaklah cukup orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Untuk itu

pidanaan masih perlu adanya syarat, yaitu bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (*subjective guilt*). hal ini tergantung pada “apakah dalam melakukan perbuatan ini orang tersebut mempunyai kesalahan, “Tidak di pidana jika tidak ada kesalahan (*geen straf zonder schuld:actus non facit reum nisi mens sir rea*)”, apakah perbuatan tersebut dilakukan secara sengaja atau kelalaian. Tentunya kalau ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa perbuatan pidana yang mungkin dapat dilakukan oleh nakhoda kapal diantaranya adalah :

- 1) Mengemudikan kapal dan menyebabkan tubrukan dengan kapal laut lainnya;
- 2) Memberikan perintah kepada awak kapal untuk melakukan kejahatan;
- 3) Mengambil keputusan dalam kapal dengan putus asa sehingga kapal laut diabaikan;
- 4) Mengemudikan kapal laut, sedangkan sertifikat khusus untuk mengemudikan kapal tidak punya;
- 5) Mengabaikan aturan sarana bantu navigasi;
- 6) Memaksakan kapal dijalankan ketika berlabuh tanpa persetujuan syahbandar; dan
- 7) Nakhoda mengabaikan dan meninggalkan kapal laut tanpa seijin pemilik kapal laut.

### c. **Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran**

Dalam hubungan kerja di bidang transportasi laut, kita mengenal adanya 3 kelompok orang, yaitu pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, nakhoda dan anak buah kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun klasi. Tiap-tiap orang yang terlibat bekerja dalam kapal harus bekerja sama dengan baik agar tujuan dari pelayaran itu terpenuhi. Ketiga pihak yang terlibat tersebut, umumnya terikat oleh suatu perjanjian tertentu, dan harus memiliki izin tertentu untuk dapat bekerja sama dalam sebuah usaha pelayaran. Ini tentu saja dimaksudkan agar tiap-tiap pihak dapat bekerja dengan penuh tanggung jawab, sesuai dengan apa yang telah tertuang dalam surat izin ataupun perjanjian tersebut. Sehingga apabila terjadi suatu masalah dalam pelayaran yang disebabkan oleh *human error*, maka akan dengan langsung dapat diketahui dan diantisipasi, sehingga tidak menyebabkan terjadinya masalah yang lebih besar.

Bagaimanapun kecakapan seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, resiko akan terjadinya kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada. Sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ketat atas sebuah kapal dalam pelayaran. Pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* yaitu merupakan aturan standar internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya

pengecehan/ pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/ cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan *ISM Code* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

Pada dasarnya ISM Code mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan (*safety*) baik Perusahaan Pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya. Untuk Perusahaan Pelayaran, harus ditunjuk seorang setingkat Manajer yang disebut DPA (*Designated Person Ashore*/Orang yang ditunjuk di darat). Ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran tersebut. Manajer penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada Pimpinan tertinggi (Direktur Utama/Pemilik Kapal) dari Perusahaan Pelayaran tersebut.

**d. Peran KNKT dalam Penanggulangan Keselamatan Pelayaran**

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 tugas dan fungsi investigasi kecelakaan transportasi. KNKT. Adapun Visi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah meningkatnya keselamatan transportasi dengan berkurangnya kecelakaan oleh penyebab serupa, sedangkan misi yang diemban adalah :

- 1) Melaksanakan kegiatan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi;
- 2) Melaksanakan penyusunan rekomendasi sebagai bahan masukan bagi perumusan kebijakan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan
- 3) Melaksanakan penelitian penyebab kecelakaan transportasi

dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan visi KNKT.

Komisi ini bertanggung jawab untuk melakukan investigasi atas kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara kemudian memberikan usulan-usulan perbaikan agar kecelakaan yang sama tidak lagi terjadi pada masa depan. KNKT melakukan investigasi kecelakaan didasarkan pada aspek legalitas berupa Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999, yang didalamnya mengatur tugas pokok dan fungsinya :

- 1) Melakukan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi;
- 2) Memberikan rekomendasi bagi penyusunan perumusan kebijaksanaan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 3) Melakukan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, KNKT mempunyai wewenang antara lain : memasuki tempat kejadian kecelakaan, mengumpulkan barang bukti, mengamankan *on board recording (OBR)*, memanggil dan meminta keterangan saksi, menentukan

penyebab kecelakaan transportasi dan membuat rekomendasi keselamatan transportasi agar kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terjadi lagi. Wewenang dalam melakukan investigasi oleh KNKT kecelakaan transportasi secara eksplisit sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

### **3. Penegakan Hukum dalam Perkara Kecelakaan Kapal**

Peristiwa terjadinya kecelakaan kapal di laut dapat mengakibatkan kerugian baik secara materil maupun hilangnya nyawa orang. Atas peristiwa tersebut haruslah ada orang yang harus memikul tanggungjawab, terkecuali karena sesuatu yang bersifat faktor alam yang tidak dapat di cegah oleh manusia, misalnya terjadinya badai besar saat pelayaran. Peristiwa kecelakaan pelayaran secara umum disebabkan oleh faktor kesalahan manusia diantaranya Pemilik/Pengusaha Kapal; Syahbandar, nakhoda maupun pihak-pihak lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan kapal.

#### **a. Penentuan Pelaku Menurut UU Pelayaran**

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

terjadi dapat mengakibatkan penghukuman badan dan atau denda kepada pelakunya”.

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

- 1) Tindak pidana di bidang angkutan di perairan (termasuk sungai, danau dan waduk), dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 284 sampai dengan Pasal 296, Pasal 302, Pasal 304 sampai dengan Pasal 315, Pasal 317, Pasal 323, Pasal 330, serta Pasal 331 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- 2) Tindak pidana di bidang kepelabuhanan, dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 297 sampai dengan Pasal 301, serta Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- 3) Tindak pidana di bidang lingkungan maritim, dipidana sesuai

dengan ketentuan Pasal 316, Pasal 318 sampai dengan Pasal 322, Pasal 324 sampai dengan Pasal 329, serta Pasal 332 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

b. Sanksi Bagi Pejabat di Bidang Pelayaran

Pertanggungjawaban hukum juga diberlakukan terhadap para pejabat yang berkaitan dengan bidang pelayaran. Para pejabat tersebut akan dikenai sanksi pidana maupun sanksi administrasi, apabila terdapat cukup bukti bahwa yang bersangkutan dapat dipersalahkan menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal. Dalam praktik penanganan kecelakaan kapal (seperti halnya yang dialami oleh KM Zahro) peran Nakhoda mendominasi terjadinya kecelakaan kapal. Sehingga banyak para Nakhoda yang diadili terkait dengan kesalahannya (termasuk kelalaiannya) menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal. Namun demikian hal tersebut tidak menutup kemungkinan bahwa kecelakaan juga diakibatkan karena kesalahan atau kelalaian para pejabat misalnya: Syahbandar yang tidak memeriksa muatan kapal sehingga menjadikan kapal kelebihan muatan; pejabat pemeriksa kelaikan kapal yang lalai dalam memeriksa kelaik lautan kapal sehingga kapal menjadi tenggelam; dan lain-lain. Apabila pejabat yang berkaitan dengan pelayaran tersebut terbukti bersalah menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, maka yang bersangkutan dapat diancam dengan hukuman sesuai

Pasal 336 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang

Pelayaran yang menyatakan sebagai berikut :

- (1) *Setiap pejabat yang melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana menggunakan kekuasaan, kesempatan, atau sarana yang diberikan kepadanya karena jabatan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).*
- (2) *Selain pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pelaku dapat dikenai pidana tambahan berupa pemberhentian secara tidak dengan hormat dari jabatannya.”*

Berdasarkan delik-delik pidana tersebut diatas sebenarnya sanksi pidana bagi pelaku sangatlah berat karena disamping pidana penjara juga dapat dijatuhi hukuman denda. Disamping itu ternyata bahwa pihak yang dapat dimintai pertanggung jawaban secara pidana atas terjadinya kecelakaan kapal tidak saja hanya Nakhoda Kapal akan tetapi pemilik/ Pengusaha dan Syahbandar bahkan secara korporasi pun dapat dimintai pertanggung jawaban pidana. Kita harus menerima kenyataan bahwa sepanjang sejarah pihak yang dimintai pertanggung jawaban pidana sampai saat ini hanya sampai pada Nakhoda Kapal, pemilik/ pengusaha kapal bahkan pejabat Syahbandar belum terdengar dimintai pertanggung jawaban. Kondisi demikianlah menurut penulis sehingga tidak ada upaya penjeratan, bagi pengusaha/ pemilik kapal hanya memikirkan untung dan oknum Syahbandar juga tidak peduli akan keselamatan pelayaran. Salah satu bukti nyata adalah Kapal KM Zahro menyerahkan Gambar Rancang Bangun Kapal setelah kapal melaut, sehingga mau tidak

mau Sertifikat kelaik lautan harus di keluarkan tentu keadaan ini tidak benar, dan harus di hentikan. Salah satu langkah adalah penegakan hukum yang tegas baik itu kepada Pemilik Kapal dan Syahbandar.

c. Delik Pidana dalam KUHP

Sebelum adanya Undang-undang Pelayaran Nomor 21 tahun 1992 yang sekarang telah diganti dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Secara yuridis perbuatan-perbuatan yang termasuk kedalam tindak pidana dibidang pelayaran diatur secara eksklusif didalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yakni dalam Buku Kedua, Bab XXIX Tentang Kejahatan Pelayaran, Pasal 438 sampai dengan Pasal 479, meliputi Pembajakan, Keterangan palsu isi surat ijin berlayar, Pelanggaran Perjanjian, dan Penyerangan Nakhoda. Namun sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pengaturan mengenai Tindak Pidana di bidang Pelayaran delik pidana bertambah dan pelakunya bukan hanya manusia tetapi juga dapat dilakukan oleh korporasi.

Hal ini sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 333 undang-undang pelayaran, bahwa “Tindak pidana di bidang pelayaran dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang-orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi atau untuk kepentingan korporasi, baik berdasarkan

hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut baik sendiri maupun bersama-sama”. Dimana penyidikan, penuntutan, pemidanaan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran yang dilakukan oleh korporasi dapat dilakukan terhadap korporasi maupun pengurusnya. Selain itu penjatuhan pidana denda juga dapat diperberat sampai 3 kali penjatuhan denda yang diatur dalam undang-undang pelayaran. Meskipun terdapat perluasan subjek dalam undang-undang pelayaran, akan tetapi undang-undang pelayaran tidak mengatur mengenai tindak pidana pembajakan sebagaimana yang diatur didalam KUHP. Beberapa tindak pidana yang tercantum dalam KUHP dan RKUHP dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

**Tabel 2.**  
**Tindak Pidana yang Tercantum dalam KUHP dan RKUHP**

Perbuatan	KUHP	RKUHP
Perampasan barang-barang	Ketentuan Umum, Pasal 40	
Menghancurkan, merusak; mengambil atau memindahkan, atau menyebabkan dipasang anda yang keliru tanda untuk keamanan sehingga pelayaran terganggu, tenggelam/ terdamparnya kapal, berakibat kematian seseorang	Buku II Kejahatan, Pasal 197	366, 367
Kejahatan Pembajakan	Kejahatan Pelayaran, Bab XXIX Pasal 438, 439, 440, 441 –	Pasal 690 sampai dengan Pasal 694

	450	
Keterangan palsu isi surat ijin berlayar	Pasal 451 – 452	697 - 699
Pelanggaran Perjanjian	Pasal 453 – 458	
Penumpang menyerang Nahkoda/ insubordinasi	Pasal 459, 460	Pasal 701
Pemberontakan dalam Kapal	Pasal 461	Pasal 703, 704
Permufakatan Jahat Tidak melakukan pekerjaan	Pasal 462, 463	
Pidana bagi penumpang yang tidak menuruti perintah nahkoda , tidak memberikan pertolongan dan insubordinasi	Pasal 464	Pasal 702
Nahkoda kapal Indonesia yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum atau untuk menutupi perbuatan	Pasal 466, 467	Pasal 696, 700, 705, 706
Nakhoda kapal Indonesia yang bukan karena terpaksa atau bertentangan dengan hukum meninggalkan kapal	Pasal 468	
Melakukan atau membiarkan kapalnya atau muatannya kemungkinan	Pasal 469	707

ditangkap, ditahan  
atau dirintangi

Seorang nakhoda                      Pasal 470  
kapal Indonesia yang  
bukan karena  
terpaksa sengaja  
tidak memberi  
kepada penumpang  
kapalnya apa yang  
wajib diberikan  
kepadanya

Membuang barang                      Pasal 471                      Pasal 709  
muatan bukan karena  
terpaksa dan  
bertentangan dengan  
hukum

Perusakan barang                      Pasal 472                      Pasal 715  
muatan dan  
keperluan kapal

Penumpang gelap                      Pasal 472 bis

Menyalahgunakan                      Pasal 473                      Pasal 710  
dengan bendera  
Indonesia

Menyerupai Kapal                      Pasal 474                      Pasal 711  
Perang

Menjalankan profesi                      Pasal 475                      Pasal 716, 717  
sebagai awak kapal  
yang bukan  
pekerjaannya

Pengangkutan atau                      Pasal 476, Pasal 477                      Pasal 713, 714  
Barang untuk  
Peradilan

Nakhoda tidak                      Pasal 478  
memberi pertolongan  
apabila kapal  
tabrakan

Sumber : Melly Setyawati<sup>131</sup>

---

<sup>131</sup> Melly Setyawati, *Penal Code Reform "Tindak Pidana Pelayaran (Melihat UU berkaitan dengan Pelayaran, KUHP dan RKUHP"* Elsam 2013

d. Peranan Mahkamah Pelayaran

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

Dalam pelayaran di Indonesia, setidaknya terdapat dua penyebab kecelakaan yaitu kondisi armada pelayaran itu sendiri. Kapal- kapal yang digunakan sebagai alat transportasi laut dibuat tanpa adanya standar keselamatan yang baik. Selain itu, armada kapal di Indonesia merupakan kapal bekas yang dibeli dari negara lain. Perawatannya pun juga dilakukan di bawah standar. Umumnya, umur kapal bekas yang dipakai dalam pelayaran di Indonesia biasanya telah tua dan tidak laik jalan lagi. Faktor-faktor ini masuk ke dalam kategori faktor internal, artinya bahwa penyebab kecelakaan disadari oleh keadaan kapal tersebut. Penyebab lainnya operasional dari penggunaan kapal-kapal tersebut.

Penyebab ini muncul karena lemahnya pengawasan terhadap standar keselamatan pelayaran. Penyebab operasional dari penggunaan kapal masuk ke dalam faktor eksternal, artinya bahwa kecelakaan kapal disadari oleh faktor-faktor di luar kapal yang berpengaruh kepada keselamatan dan keamanan kapal. Namun biasanya pada kasus-kasus kecelakaan kapal di Indonesia akhirnya muncul akibat terbesar dari kecelakaan, yakni kelebihan beban akibat dari kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang untuk melakukan hal tersebut. Selain faktor-faktor di atas, banyak juga kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) ataupun disebabkan oleh faktor alam. Oleh sebab itu, dibutuhkan awak kapal yang cakap dalam menjalankan kapal-kapal di wilayah perairan Indonesia. Kecelakaan yang saat ini banyak terjadi di Indonesia merupakan perpaduan dari faktor kesalahan manusia dan faktor alam.

Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Salah satu pihak yang turut bertanggung jawab dalam kecelakaan yang terjadi pada suatu kapal adalah Nakhoda selaku pemimpin kapal. Sehingga sebagai pemimpin kapal, diharapkan Nakhoda dapat memenuhi pertanggung jawabannya seperti yang disyaratkan oleh undang-undang. Kecelakaan kapal yang marak terjadi semakin menunjukkan tidak ditaatinya peraturan mengenai pelayaran dalam negeri maupun

konvensi pelayaran internasional, terutama Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan konvensi- konvensi dari IMO, oleh perusahaan pelayaran nasional di dalam negeri. Mengingat pentingnya lalu lintas perkapalan maka Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan agar setiap kecelakaan kapal yang terjadi dilakukan pemeriksaan kode etik profesi Nakhoda dan/atau awak kapal lainnya oleh pejabat yang berwenang yaitu Mahkamah Pelayaran. Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal memerlukan penanganan melalui lembaga yang cukup istimewa. Pemeriksaan kecelakaan kapal yang dimaksud diatas dilakukan untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan/atau menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal. Dengan demikian berdasarkan hasil pemeriksaan tersebut dapat ditempuh langkah- langkah yang diperlukan guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan sebab-sebab kecelakaan kapal yang sama dan bertujuan sebagai satu bentuk pembinaan dan pengawasan bagi tenaga profesi kepelautan.

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

selanjutnya dilanjutkan ke tahap pemeriksaan lanjutan. Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal lainnya memerlukan penanganan melalui peraturan perundang-undangan atau lembaga-lembaga yang cukup lebih istimewa jika dibandingkan dengan kecelakaan transportasi darat. Lembaga istimewa yang berkompeten menangani kecelakaan kapal atau pelayaran di Indonesia sebagaimana disinggung di atas adalah Mahkamah Pelayaran. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia belum memiliki Mahkamah Maritim atau *Admiralty Court* seperti di negara-negara lain. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya mampu memberikan penindakan. Keberadaan Mahkamah Pelayaran di Indonesia tidak terlepas dari peran Pemerintah Hindia Belanda semasa masih berkuasa di Indonesia. Mahkamah Pelayaran untuk pertama kalinya dibentuk berdasarkan *Ordonnantie op den Raad voor de Scheepvaart (Staatsblad 1934 No. 215)* yang mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938. Kedudukan Mahkamah pada masa Hindia Belanda ada dalam lingkungan Departemen van Marine. Mengingat Mahkamah Pelayaran hingga saat ini hanya satu yang berada di Jakarta, sementara luas lingkup yurisdiksinya mencakup seluruh Indonesia, maka Mahkamah Pelayaran dipastikan memikul beban tugas yang sangat berat. Karena dengan makin meningkatnya intensitas kegiatan pelayaran di wilayah perairan

Indonesia, maka potensi untuk meningkatnya kasus kecelakaan di berbagai penjuruan perairan Indonesia sangat besar.

Mahkamah Pelayaran sebagai suatu badan peradilan khusus yang menangani kecelakaan dan bencana di laut, akan memberikan penilaian yang obyektif atas ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal. Mahkamah Pelayaran dapat pula melakukan pemeriksaan kecelakaan atau bencana kapal berbendera asing selama kecelakaan atau bencana kapal tersebut berada di wilayah Republik Indonesia. Hukum acara dalam tahapan pemeriksaan lanjutan (hukum acara) di Mahkamah Pelayaran memiliki karakteristik yang berbeda dengan hukum acara di peradilan yang sebenarnya. Bila hal ini dikaitkan dengan Undang-undang Nomor 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, Keputusan oleh Mahkamah Pelayaran merupakan suatu alat bukti yang sah. Karena dapat dimasukkan dalam kategori alat bukti, yaitu alat bukti surat (Pasal 184 KUHP), sehingga dapat dipergunakan di muka pengadilan. Di dalam kecelakaan kapal, jika didalam penyelidikan ditemukan adanya dugaan kelalaian atau kesalahan yang bersifat prosedural/administrative menyangkut perizinan kapal dan administratif lainnya, maka pihak yang dapat dimintai pertanggung jawaban adalah pengusaha kapal atau perusahaan

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

Menurut penulis, Kelemahan-Kelemahan Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Saat Ini dianalisa menggunakan efektivitas hukum bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu :

- a. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
- b. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- d. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Kelima faktor di atas saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolak ukur daripada efektivitas penegakan hukum. Pada elemen

pertama, yang menentukan dapat berfungsinya hukum tertulis tersebut dengan baik atau tidak adalah tergantung dari aturan hukum itu sendiri. Pada elemen kedua yang menentukan efektif atau tidaknya kinerja hukum tertulis adalah aparat penegak hukum. Dalam hubungan ini dikehendaki adanya aparatur yang handal sehingga aparat tersebut dapat melakukan tugasnya dengan baik. Kehandalan dalam kaitannya disini adalah meliputi keterampilan profesional dan mempunyai mental yang baik.



## **BAB V**

### **REKONSTRUKSI REGULASI MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL NIAGA BERBASIS NILAI KEADILAN.**

#### **A. Perlindungan Hukum Pelaut di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan**

Perlindungan hukum terhadap Awak Kapal Niaga adalah tanggung jawab negara. Tanggung jawab tersebut dituangkan dalam suatu perjanjian kerja antara awak kapal dengan perusahaan. Perjanjian kerja ini dibuat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negara asal awak kapal dan negara bendera kapal. Namun, pada kenyataannya, banyak diantara mereka tidak mendapatkan perlindungan yang seharusnya didapatkan baik dari negara asal maupun negara di mana mereka bekerja.

Perjanjian kerja sangat penting bagi awak kapal ketika yurisdiksi dari negara bendera kapal berlaku, yaitu ketika mereka berada di negara bendera kapal dan berada di laut lepas yang tentu saja diterapkan hukum yang berlaku di negara bendera kapal. Sementara, tanggung jawab dari negara pelabuhan terlihat ketika kapal niaga bekerja memasuki wilayah teritorial dari negara pelabuhan, sehingga yurisdiksi negara pelabuhan berlaku terhadap kapal dan para awaknya terlepas dari kebangsaan kapal dan awaknya.

Agar awak kapal dapat menjalankan tugas dengan baik, tentu harus didukung dengan lingkungan kerja yang kondusif. Namun demikian, masih terjadi permasalahan kesejahteraan awak kapal di kapal Indonesia, yaitu diantaranya pengaturan gaji dan tunjangan masih bersifat umum, belum ada standar baku tentang besaran gaji/upah minimum serta tunjangan kerja, juga

penyelesaian perselisihan hubungan industrial yang tidak dapat diterapkan kepada mereka ketika terjadi konflik hubungan industrial, serta belum diratifikasinya *Maritime Labour Convention* oleh Pemerintah Indonesia.

Sebagai wujud komitmen dalam memberikan perlindungan dan kesejahteraan awak kapal Indonesia baik yang bekerja di dalam negeri maupun luar negeri, Pemerintah Republik Indonesia telah meratifikasi Konvensi Ketenagakerjaan Maritim atau *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention* 2006.

Pengesahan Konvensi MLC 2006 ini juga bertujuan untuk mempertahankan daya saing dan melindungi hak-hak pelaut Indonesia yang bekerja di wilayah internasional. Sejak tanggal 12 Juni 2018, kata Hermanta, pemberlakuan Konvensi MLC 2006 secara penuh harus diterapkan terhadap kapal-kapal berbendera Indonesia, setelah satu tahun sebelumnya tanggal 12 Juni 2017 Pemerintah Republik Indonesia menyerahkan instrumen ratifikasi Konvensi MLC 2006 kepada *International Labour Organization* (ILO).

"Perlindungan kepada awak kapal menjadi hal penting yang harus diprioritaskan dengan menjamin hak-hak dasar yang dimilikinya, antara lain upah, syarat kerja termasuk waktu kerja dan waktu istirahat, perawatan medik, jaminan kesehatan, perekrutan dan penempatan, dengan tetap memperhatikan perkembangan industri pelayaran nasional dan internasional,"

Pihaknya meyakini kegiatan training MLC Inspector ini merupakan momentum yang tepat untuk bergerak maju menjadi motor penggerak utama

dalam meningkatkan kualitas aturan dan kebijakan khususnya mengenai kesejahteraan pelaut dalam melaksanakan pekerjaan mereka sebagai pekerja kunci penggerak ekonomi global.

Adapun kegiatan ini merupakan kerjasama antara Ditjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dengan lembaga *Ship Safety Inspection - Center of Excellence (SSI-COE)* dengan menghadirkan narasumber tim dari Australian Marine Science and Technology (AMSAT). "Tujuannya yakni untuk meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) Labour Inspector di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut serta kualitas dalam kelaiklautan kapal dan keselamatan berlayar.

Ia berharap para MLC Inspector Training dapat mengimplementasikan ilmu yang didapat pada unit kerja masing-masing sehingga keselamatan pelayaran dapat terwujud sebagaimana dicita-citakan Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Padahal sudah terdapat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa kesejahteraan pelaut meliputi gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.<sup>132</sup>

---

<sup>132</sup> <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/7808/komitmen-pemerintah-dalam-melindungi-awak-kapal-indonesia>

Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pelaut di Kapal Indonesia Berdasarkan Nilai Keadilan adalah perlindungan hukum yang seimbang antara pelaut dan pengusaha kapal Indonesia, guna mewujudkan kesejahteraan pelaut, harmonisasi kesejahteraan pelaut dan produktifitas perusahaan pelayaran Indonesia yang berbasis nilai keadilan.

Semua hal yang menyangkut kesejahteraan masih diatur secara umum dan belum ada acuan dasar. Pemerintah memang sudah menetapkan upah minimum Kota/Kabupaten untuk tenaga kerja secara umum. Namun demikian, hal tersebut tidak dapat dijadikan acuan untuk gaji serta tunjangan yang harus dibayarkan kepada AKP. Memang terdapat kesenjangan penghasilan yang cukup besar antara bekerja di perusahaan dalam negeri dan perusahaan asing, namun bekerja di kapal memiliki risiko yang cukup tinggi sehingga memerlukan pengetahuan dan keterampilan khusus yang memadai.

Sudah selayaknya manusia hidup dengan sejahtera di dalam kehidupannya berbangsa dan bernegara. Ungkapan tersebut tidaklah berlebihan, karena salah satu tugas negara adalah memastikan bahwa seluruh rakyatnya dapat hidup sejahtera, termasuk awak kapal Indonesia.

### **1. Perlindungan Hukum Pelaut di Indonesia Saat Ini**

Sebagai operator awak kapal memegang peran yang sangat penting untuk terselenggaranya layanan jasa transportasi laut yang aman, efisien dan ramah lingkungan. Agar awak kapal dapat menjalankan tugas dengan baik, tentu saja harus didukung dengan situasi dan kondisi kerja yang kondusif. Dikaji lebih lanjut, terjadi permasalahan-permasalahan yang

menyangkut kesejahteraan awak kapal di kapal Indonesia, yaitu diantaranya :<sup>133</sup>

- a. Pengaturan kesejahteraan mengenai gaji dan tunjangan masih bersifat umum belum ada standar yang baku tentang besaran gaji/upah minimum serta tunjangan kerja.
- b. Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial tidak dapat diterapkan kepada para pelaut ketika terjadi konflik hubungan industrial.
- c. Belum diratifikasinya *Maritime Labour Convention* (MLC) oleh pemerintah Indonesia.

Sudah selayaknya manusia hidup dengan sejahtera di dalam kehidupannya berbangsa dan bernegara. Ungkapan tersebut tidaklah berlebihan, karena salah satu tugas negara adalah memastikan bahwa seluruh rakyatnya dapat hidup sejahtera. Saat ini muncul permasalahan yang cukup serius menyangkut kesejahteraan awak kapal yang bekerja di kapal Indonesia. tentu saja sesuai aturan yang berlaku saat ini awak kapal tersebut pasti Warga Negara Indonesia.<sup>134</sup>

---

<sup>133</sup> Tri Cahyadi, *Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan* Disertasi PDIH Unissula, Semarang.

<sup>134</sup> “Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran”, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64.

## 2. Problematika Perlindungan Hukum Pelaut di Kapal Indonesia Saat

### Ini

#### a. Subtansi Hukum

Perlu dipahami bahwa Substansi hukum menurut Friedman adalah:<sup>135</sup>

*“Another aspect of the legal system is its substance. By this is meant the actual rules, norm, and behavioral patterns of people inside the system ...the stress here is on living law, not just rules in law books”.*

Aspek lain dari sistem hukum adalah substansinya. Substansi di sini adalah Aturan, Norma, dan Pola Perilaku nyata manusia yang berada dalam system itu. Jadi substansi hukum menyangkut peraturan perundang-undangan yang berlaku yang memiliki kekuatan yang mengikat dan menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum.

Permasalahan yang sering terjadi pada aspek substansi hukum menyangkut penyelesaian permasalahan kesejahteraan awak kapal di kapal Indonesia masih terjadi karena pedoman peraturannya masih multitafsir dan tidak langsung dapat menjawab permasalahan yang terjadi di lapangan. Diantaranya adalah :

- 1) Pengaturan kesejahteraan mengenai gaji dan tunjangan masih bersifat umum belum ada standar yang baku tentang besaran gaji / upah minimum serta tunjangan kerja pelaut.

---

<sup>135</sup> Lawrence M. Friedman, 1984, *American Law: An invaluable guide to the many faces of the law, and how it affects our daily lives*, New York: W.W. Norton & Company, hlm. 5-6

Sesuai dengan Pasal 151 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa: kesejahteraan pelaut meliputi gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.<sup>136</sup>

Semua hal yang menyangkut kesejahteraan masih diatur secara umum dan belum ada acuan dasar. Pemerintah memang sudah menetapkan Upah Minimum Kota/ Kabupaten untuk tenaga kerja secara umum, namun demikian hal tersebut tidak dapat dijadikan acuan untuk gaji serta tunjangan yang harus dibayarkan kepada pelaut. Selain kesenjangan yang cukup besar antara perusahaan dalam negeri dan perusahaan asing, dapat dimengerti bahwa bekerja di kapal mengandung resiko yang cukup tinggi sehingga memerlukan pengetahuan dan keterampilan khusus yang memadai.

Sedangkan hasil wawancara kepada seorang Nahkoda Kapal Indonesia diantaranya adalah :

---

<sup>136</sup> Pasal 151 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

*“Kesejahteraan pelaut itu mencakup sebelas aspek meliputi: gaji dan tunjangan, permakanaan yang baik, tempat tinggal yang layak, waktu istirahat, kesempatan untuk cuti, perawatan kesehatan, santunan bila terjadi kecelakaan, pemulangan kembali ke tempat asal, pesangon bila kapal dijual kepada pihak lain, ganti rugi barang kita bila kapal tenggelam dan adanya jaminan pelaksanaan kerja yang mengedepankan unsure keselamatan”.*<sup>137</sup>

Penulis memahami bahwa hasil wawancara tersebut menjelaskan bahwa: aspek tersebut mutlak harus dipenuhi semua, sehingga para pelaut, melaksanakan tugas dengan baik dan sempurna, sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya masing-masing. Selain itu juga para pelaut merasakan ketenangan hati dalam menjalankan tugas, tentunya ketenangan tersebut berpengaruh kepada semangat dan motivasi kerja, sehingga hasil yang diharapkan sesuai harapan.

Peraturan tentang gaji dan tunjangan tersebut diharapkan dapat menjadi acuan besaran nominal gaji dan tunjangan yang ideal, dalam arti tidak terlalu berbeda jauh dengan standar internasional menyangkut gaji dan tunjangan. Penulis mengulas bahwa: perbedaan gaji yang rentangnya yaitu sampai empat atau lima kali lipat, serta kurang memenuhi gaji para pelaut yang di atas kapal Indonesia, sebagaimana hasil wawancara “Gaji tertinggi di kapal tersebut adalah sekitar sebelas juta rupiah dan gaji terendah sekitar satu juta lima ratus

---

<sup>137</sup> Hasil wawancara dari seorang Nahkoda Kapal Indonesia bernama Eko Supriyanto dari perusahaan Surabaya, tempat wawancara: Pelabuhan Surabaya, Selasa, 2 Februari 2016.

ribu rupiah.”<sup>138</sup> selain itu pula sama - sama bekerja dengan resiko tinggi sehingga para pelaut cenderung berharap untuk menjadi pelaut di kapal asing.

- 2) Sudah diratifikasinya *Maritime Labour Convention* (MLC) tapi implementasinya masih kurang dan pengawasan diatur MLC 2006 belum dilaksanakan sepenuhnya oleh pemerintah Indonesia

Indonesia telah meratifikasi Konvensi ILO mengenai Ketenagakerjaan Maritim tahun 2006 (MLC, 2006) , yang bertujuan memperkuat perlindungan terhadap para pelaut dan awak kapal Indonesia, melalui persetujuan bulat dari Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) Indonesia saat sidang pleno pada Kamis, 8 September 2016.

Bagi Indonesia, MLC memiliki pengaruh signifikan karena Indonesia merupakan negara pemasok pelaut terbesar kedua. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia untuk memiliki sistem pengawasan, pemantauan rutin yang efektif dan terkoordinasi serta langkah-langkah pengendalian kapal lainnya yang diadopsi oleh otoritas-otoritas berwenang.

Persetujuan tersebut merupakan tindak lanjut dari serangkaian audiensi antara Komisi IX DPR yang mengawasi

---

<sup>138</sup> Hasil wawancara dari seorang Nahkoda Kapal Indonesia bernama Eko Supriyanto dari perusahaan Surabaya, tempat wawancara: PT. Surabaya Dockyard Surabaya, Selasa 2 Februari 2016.

persoalan ketenagakerjaan dengan beberapa kementerian, termasuk para ahli ketenagakerjaan maritim. Dalam pertemuan-pertemuan tersebut, semua pemangku kepentingan membahas poin-poin utama dari konvensi tersebut sebelum mereka sepakat untuk mengesahkannya menjadi undang-undang.

“Diharapkan bahwa ratifikasi dapat memperkuat landasan hukum bagi pemerintah dalam merumuskan kebijakan nasional guna meningkatkan perlindungan, penghargaan dan pemenuhan hak-hak dari pelaut Indonesia sejalan dengan prinsip-prinsip hak asasi manusia.”

Menteri Ketenagakerjaan, Hanif Dhakiri, seperti yang dilaporkan Jakarta Post, memuji ratifikasi konvensi, mengatakan bahwa hal ini benar-benar menunjukkan komitmen Indonesia dalam memajukan kesejahteraan dan lingkungan kerja yang lebih baik bagi semua pelaut dan awak kapal. Ia menambahkan bahwa ratifikasi ini juga menunjukkan komitmen terhadap implementasi perlindungan yang lebih baik atas kapal-kapal berbendera nasional ketika berlayar di perairan internasional.

“Pemerintah sekarang harus menjunjung tinggi norma dan standar yang diatur dalam konvensi sebagai undang-undang nasional, termasuk ketentuan untuk mengoptimalkan

perlindungan terhadap pelaut-pelaut Indonesia. Ratifikasi ini sejalan dengan visi pemerintah guna membangun Indonesia sebagai axis maritim,” katanya.

Ketika MLC diadopsi di Sesi ke-94 (Maritim) Konferensi Perburuhan Internasional ILO pada Februari 2006, hal ini digambarkan sebagai sebuah “momen bersejarah”. MLC dilihat oleh para pelaut sebagai “piagam hak-hak” yang akan membantu dalam memastikan “kerja yang layak” bagi pelaut, dimana pun kapal mereka berlayar dan di bawah bendera kapal apapun.

Fitur pokok dari MLC adalah bahwa konvensi ini dibangun atas kekuatan pendekatan ILO dalam memastikan bahwa, di setiap negara, standar-standar ketenagakerjaan internasional diterapkan secara efektif di tingkat “bawah” dan ditegakkan. Di saat bersamaan, MLC memenuhi tantangan dari industri yang terglobalisasi ini dengan mengambil alih banyak elemen-elemen yang ditemukan di Konvensi-konvensi maritim utama lainnya dalam memastikan pelayaran yang lebih aman dan mencegah polusi laut.

Dengan ratifikasi MLC, sampai saat ini Indonesia telah meratifikasi total 20 Konvensi ILO, termasuk delapan Konvensi Pokok ILO.

## b. Struktur Hukum

Berkenaan dengan struktur hukum Friedman menjelaskan :<sup>139</sup>

*“To begin with, the legal sytem has the structure of a legal system consist of elements of this kind: the number and size of courts; their jurisdiction...Strukture also means how the legislature is organized ...what procedures the police department follow, and so on. Strukture, in way, is a kind of crosss section of the legal system...a kind of still photograph, with freezes the action.”*

Artiya : Struktur dari sistem hukum terdiri atas unsur berikut ini, jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (termasuk jenis kasus yang berwenang mereka periksa), dan tata cara naik banding dari pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga berarti bagaimana badan legislative ditata, apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh presiden, prosedur ada yang diikuti oleh kepolisian dan sebagainya. Jadi struktur (legal struktur) terdiri dari lembaga hukum yang ada dimaksudkan untuk menjalankan perangkat hukum yang ada.

Di Indonesia misalnya jika kita berbicara tentang struktur sistem hukum Indonesia, maka termasuk di dalamnya struktur institusi-institusi penegakan hukum seperti kepolisian, kejaksaan dan pengadilan.<sup>140</sup>

Problematika yang terjadi pada aspek struktur hukum menyangkut penyelesaian permasalahan kesejahteraan awak kapal di kapal Indonesia masih terjadi karena belum ada lembaga peradilan khusus yang menangani hal tersebut. Diantaranya adalah :

- 1) Penyelesaian perselisihan hubungan industrial pelaut di Pengadilan Hubungan Industrial belum mampu menyelesaikan permasalahan yang terjadi.

---

<sup>139</sup> Lawrence M. Friedman, 1984, *Op.Cit.*, hlm. 5-6

<sup>140</sup> Achmad Ali, 2002, *Menguk Tabir Hukum Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis*, PT. Gunung Agung Tbk, Jakarta, hlm.8

Struktur adalah Pola yang menunjukkan tentang bagaimana hukum dijalankan menurut ketentuan-ketentuan formalnya. Struktur ini menunjukkan bagaimana pengadilan, pembuat hukum dan badan serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan. Dalam istilah penyelesaian perselisihan ada beberapa hal penting, yaitu: Perselisihan Hubungan Industrial, Perselisihan hak dan Perselisihan kepentingan.<sup>141</sup> Perselisihan Hubungan Industrial adalah perbedaan pendapat yang mengakibatkan pertentangan antara pengusaha atau gabungan pengusaha dengan pekerja/buruh atau serikat pekerja/serikat buruh karena adanya perselisihan mengenai hak, perselisihan kepentingan, perselisihan pemutusan hubungan kerja dan perselisihan antar serikat pekerja/serikat buruh dalam satu perusahaan.

Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial (PPHI) hanya mengatur hubungan industrial secara umum, khususnya tenaga kerja yang bekerja di darat, sedangkan pelaut yang bekerja di kapal tidak diatur secara khusus. Permasalahan tentang pengaturan tempat bekerja dan tempat terjadinya perselisihan akan menjadi polemik yang serius. Di dalam Perjanjian Kerja Laut telah diatur mengenai tempat bekerja yaitu di atas kapal dengan lokasi yang selalu berpindah-pindah. Bila

---

<sup>141</sup> “Undang – Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan”, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 9.

selama bertugas di atas kapal dengan tempat yang selalu berpindah-pindah maka kepastian tempat perselisihan juga menjadi masalah tersendiri. Hal ini sangat berpengaruh terhadap ketentuan yang dijadikan dasar oleh Pengadilan Hubungan Industrial dalam menentukan misalnya masalah Gaji, yaitu mengacu pada aturan setempat atau aturan di mana PKL ditandatangani. Sebagai contoh, misalnya PKL ditandatangani di Jakarta, kemudian kapal berlayar ke Sorong dan selama pelayaran terjadi perselisihan. Penyelesaian masalah tersebut tentu saja akan dilakukan di PHI Sorong, bukan di Jakarta.

Dari uraian di atas maka di dalam tubuh Pengadilan Hubungan Industrial perlu dilakukan pembidangan khusus untuk menangani permasalahan hubungan industrial antara pelaut dan pengusaha kapal. Penataan kembali tata kelola dari PHI diperlukan untuk dapat mengakomodir semua permasalahan hukum ketenagakerjaan yang dinamis sesuai dengan perkembangan jaman.

- 2) Aparat penegak hukum yang masih berparadigma positivisme dalam mengambil keputusan di lembaga peradilan.

Diakui maupun tidak bahwa hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau rekayasa sosial tidak lain hanya merupakan ide- ide yang ingin diwujudkan oleh hukum itu. Untuk menjamin tercapainya fungsi hukum sebagai rekayasa

masyarakat kearah yang lebih baik, maka bukan hanya dibutuhkan ketersediaan hukum dalam arti kaidah atau peraturan, melainkan juga adanya jaminan atas perwujudan kaidah hukum tersebut ke dalam praktek hukum, atau dengan kata lain, jaminan akan adanya penegakan hukum (*law enforcement*) yang baik.<sup>142</sup> Jadi bekerjanya hukum bukan hanya merupakan fungsi perundang-undangannya belaka, melainkan aktifitas birokrasi pelaksanaannya.<sup>143</sup>

Dalam perkembangannya saat ini maka dirasakan para penegak hukum dalam mengambil keputusan hanya berdasarkan aturan atau legal formal atau berparadigma positivisme. Karena memang sebagian besar kurikulum yang disampaikan kepada mahasiswa hukum mengacu paradigma positivisme, semuanya harus berdasarkan aturan yang ada dan tertulis.

Karena sejak awal dididik dengan metode demikian maka pada saat nanti para penegak hukum terjun di lapangan pekerjaan juga masih membawa paradigma yang dia pelajari selama ini bahwa hukum itu adalah peraturan yang tertulis, sehingga dalam pemecahan kasus dia juga berpedoman pada pasal- pasal yang ada.

---

<sup>142</sup> Munir Fuady, 2003, *Perseroan Terbatas Paradigma Baru*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.40.

<sup>143</sup> Achmad Ali, 2002, *Menguak Tabir Hukum Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis*, Gunung Agung Tbk, Jakarta, hlm. 97

### c. Budaya Hukum

Mengenai budaya hukum Friedman menjelaskan :<sup>144</sup>

*“The third component of legal system, of legal culture. By this we mean people’s attitudes toward law and legal system their belief ...in other word, is the climate of social thought and social force which determines how law is used, avoided, or abused”.*

Artinya : Komponen ketiga dari sistem hukum, budaya hukum. Dengan ini dimaksudkan sikap masyarakat terhadap hukum dan sistem hukum kepercayaan mereka, dengan kata lain, adalah climate pemikiran sosial dan kekuatan sosial menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan.

Kultur hukum menyangkut budaya hukum yang merupakan sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum. Sebaik apapun penataan struktur hukum untuk menjalankan aturan hukum yang ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukum yang dibuat tanpa didukung budaya hukum oleh orang-orang yang terlibat dalam sistem dan masyarakat maka penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif.

Problematika yang terjadi pada aspek budaya hukum menyangkut penyelesaian permasalahan kesejahteraan awak kapal di kapal Indonesia adalah :

- 1) Kurangnya kesadaran dan pemahaman Pelaut Indonesia tentang Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran<sup>145</sup>

Salah satu faktor penting dalam implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah peran

---

<sup>144</sup> Lawrence M. Friedman, *Loc. Cit.*,

<sup>145</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

serta masyarakat utamanya pelaut dalam penegakan aturan sesuai Undang-Undang yang berlaku. Untuk mewujudkan hal tersebut tentusaja para pelaut harus sadar dan yakin bahwa fungsi Undang-Undang pelayaran salah satunya adalah memberikan perlindungan hukum bagi para pelaut tersebut.

Maka penulis menambahkan bahwa faktor pertama agar seseorang sadar dan yakin tentang sebuah norma hukum adalah dia paham tentang aturan norma tersebut. Masih rendahnya pemahaman pelaut tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menjadi salah satu kendala implementasinya. Perlu dilaksanakan sosialisasi tentang Undang-undang pelayaran secara periodik sehingga pelaut lebih memahami tentang isi dan manfaat peraturan tersebut. Faktor kedua adalah kurangnya kepedulian dari pelaut yang sudah mempunyai pemahaman tentang undang-undang pelayaran. Bila pelaut tersebut sadar dan yakin kepada peraturan yang ada maka dibuktikan dengan perilaku yang mencerminkan ketaatan dan kepatuhan terhadap hukum tersebut. Rendahnya kesadaran untuk melaporkan setiap pelanggaran terhadap peraturan adalah cermin dari ketidakpatuhan terhadap hukum.

## 2) Kurangnya kompetensi pendidikan formal pelaut

Pelaut Indonesia banyak dihadapkan pada berbagai tantangan dan permasalahan. Kemampuan yang dimiliki tenaga

pelaut Indonesia untuk menembus pasar global terancam bakal tersingkir. Hal ini disebabkan karena etos kerja pelaut Indonesia di luar negeri dinilai telah menurun. Tetapi penilaian tersebut, kini telah berubah karena berbagai tindakan tidak disiplin, di antaranya sering berbuat onar dan tidak ada penegakan hukum dari pemerintah maupun oleh asosiasi pelaut di Indonesia.<sup>146</sup>

Selain itu juga terjadi kesenjangan sosial antara pelaut Indonesia yang diperkerjakan pada kapal asing dan pada kapal Indonesia, adanya perbedaan diantaranya adalah tentang kesejahteraan, selain mengalami penurunan pada tenaga pelaut yang dikapal asing, juga terjadi penurunan kinerja pada kapal Indonesia, hal tersebut dikarenakan kesejahteraan tersebut tidak berimbang antara kerja dan reward, maka dari itu perlu adanya harmonisasi perlindungan hukum pada pelaut Indonesia.

- 3) Rendahnya kedisiplinan pelaut untuk mengelola pendapatan hasil bekerja di laut

Pengelolaan keuangan menjadi salah satu kunci dalam mewujudkan kesejahteraan keluarga. Besarnya pendapatan tidak akan ada artinya tanpa pengelolaan keuangan yang baik. Hal ini pula yang terjadi dengan sebagian besar pelaut di Indonesia, rendahnya kedisiplinan dalam pengelolaan pendapatan sangatlah penting untuk menjamin kehidupan di hari tua.

---

<sup>146</sup> Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Perhubungan RI, 2005. *Op.Cit.* hlm. 76.

## **B. Analisis Pertanggungjawaban Para Pihak dalam Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Terkait Lainnya**

Pertanggungjawaban Administrasi ini merupakan pertanggung jawab yang muncul setelah adanya Putusan dari Mahkamah Pelayaran yang menyatakan bahwa seorang Nakhoda bersalah atau tidak. Bentuk pertanggungjawabannya administrasi tersebut adalah dengan peringatan atau pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut yang dimiliki oleh Nakhoda dengan jangka waktu maksimal 2 tahun (Pasal 253 ayat (2) UU Pelayaran).

Kewajiban Nakhoda untuk bertanggung jawab atas kerugian yang diterbitkannya juga diatur di dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD, yang mengatur mengenai kewajiban Nakhoda untuk memberikan pertanggungjawaban secara perdata terhadap kerugian yang diterbitkan olehnya.

Di dalam kasus kecelakaan kapal KM Sinar Bangun berikut ini diuraikan beberapa ketentuan pidana yang berkaitan dengan pelayaran dan kapal tenggelam yang mengakibatkan korban jiwa yaitu: Pasal 359 KUHP yang berbunyi: "Barang siapa karena salahnya menyebabkan matinya orang dihukum penjara selamalamanya lima tahun"

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.”

### C. *Maritime Safety*<sup>147</sup>

Kondisi geografis negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan, Pemerintah mengembangkan pelayaran sebagai salah satu sarana pengangkutan yang dijadikan andalan untuk meningkatkan kesatuan, persatuan dan ekonomi negara.

Dalam perkembangannya frekuensi pelayaran nasional meningkat cukup signifikan. Namun seiring dengan perkembangannya, tingkat kecelakaan dan insiden kapal yang terjadi di perairan Indonesia pun meningkat.

Untuk menindak lanjuti dan/atau mencegah kecelakaan dan insiden tersebut, Pemerintah telah menetapkan hal tersebut melalui Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Mengingat penting dan strategisnya jasa angkutan laut, perlu diselenggarakan tindakan pencegahan dan penanganan kecelakaan kapal. Tujuan utama investigasi dan penelitian kecelakaan dan insiden kapal tersebut adalah agar kecelakaan atau insiden tersebut tidak terulang dengan faktor penyebab yang sama dikemudian hari serta segera membuat

---

<sup>147</sup> [http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_maritime/maritime.htm](http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime.htm)

rekomendasi keselamatan transportasi laut tanpa bermaksud untuk mencari kesalahan atau pertanggungjawaban perorangan atau lembaga.

Investigasi dan Penelitian kecelakaan laut adalah:

1. KNKT berwenang melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan kapal niaga yang terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia (termasuk kapal berbendera asing) dan kapal berbendera Indonesia yang mengalami kecelakaan di luar wilayah perairan Indonesia.
2. KNKT melaksanakan investigasi dan penelitian terhadap kejadian yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal termasuk kapal berbendera asing yang terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia.
3. KNKT dapat melaksanakan investigasi dan penelitian terhadap kecelakaan kapal berbendera asing yang berada di luar wilayah perairan Indonesia atas permintaan Negara Bendera (*Flag State*) yang bersangkutan.

#### **Tim Investigasi**

1. Dalam pelaksanaan investigasi dan penelitian kecelakaan kapal Ketua KNKT membentuk tim investigasi dan penelitian yang terdiri dari Ketua Tim Investigasi (IIC) dan anggota.
2. Tim investigasi terdiri dari tenaga-tenaga profesional dengan pengalaman yang “cukup”, berlatar belakang nautika (*nautical*), permesinan kapal (*marine engineer*), teknik perkapalan (*naval architect*) dan bidang lainnya sesuai kebutuhan, antara lain: *human*

*factors specialist*, dan sebagainya dengan memiliki bekal pengetahuan yang cukup tentang peraturan peraturannya Nasional dan Internasional tentang keselamatan kapal dan pencemaran laut serta memperoleh pelatihan formal dalam *marine casualty investigation*.

3. Ketua KNKT dapat meminta tenaga ahli dari berbagai institusi lain yang relevan sesuai kebutuhan dan tergantung dari keadaan, jenis dan tingkat kecelakaan kapal.

### **Sumber Daya Investigasi**

1. Lokasi kecelakaan merupakan lingkungan kerja KNKT. Pada kondisi tertentu lokasi kecelakaan dapat memunculkan potensi bahaya yang dapat mengancam keselamatan dan kesehatan investigator. Sub-komite PKT Laut dalam setiap pelaksanaan kegiatan investigasinya selalu mengedepankan keselamatan dan kesehatan investigasinya. Untuk itu saat ini tim investigasi telah dilengkapi dengan personal protective equipment (PPE) yang memenuhi standar keselamatan kerja di kapal.
2. Untuk dapat meningkatkan kualitas pelaksanaan investigasi dan penelitian berikut pengumpulan data-data terkait, Investigator Sub-komite PKT Laut juga telah dilengkapi dengan peralatan-peralatan:
  - a. Komunikasi: Radio HT double band, HP Satelite, Radio Marine, *Digital voice recorder*, Teropong
  - b. Penelitian: GPS Map + Echosounder, Peta laut kertas berikut perlengkapannya (kaca pembesar, Jangka, penggaris), Buku

Perlengkapan Nautika, Laptop, Kamera Digital SLR, Senter waterproof, Gas Detector.

### **Landasan Hukum**

Pelaksanaan investigasi dan penelitian oleh KNKT, didasarkan pada :

1. Dasar Hukum Internasional
  - a. UNCLOS Article 94. Duties of the Flag State; Disahkan dengan Undang-undang No.17/1985
  - c. IMO Resolution A.849 (20). Code for the Investigation of Marine Casualties;
  - d. SOLAS Chapter 1, Regulation 21;
2. Dasar Hukum Nasional
  - a. Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008, Bagian Keempat Investigasi Kecelakaan Kapal
    - 1) Pasal 256
    - 2) Pasal 257
  - b. Keputusan Presiden No. 105 Tahun 1999, Pasal 2 UU No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982;
  - c. UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;
  - d. PP No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
  - e. PP No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan;
  - f. PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan;
  - g. PP No. 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian;



#### D. Pengaturan Mahkamah Pelayaran Pada Masa Belanda

Sebagaimana telah disebutkan di atas, pengaturan tentang Mahkamah Pelayaran (*Raad voor de Scheepvaart*) pada masa Hindia Belanda terdapat dalam Ordonansi tentang Mahkamah Pelayaran (*Ordonnantie op de Raad Voor de Scheepvaart*) dalam *Staatsblad* No. 215 Tahun 1934 yang kemudian diubah dengan *Staatsblad* 1947-66 Tahun 1947. Di dalam Ordonansi ini diatur tentang tugas, susunan dan tata cara persidangan dari Mahkamah Pelayaran secara rinci.

Menurut Pasal 1 Ordonansi tersebut, Mahkamah Pelayaran (*Raad Voor de Scheepvaart*) memiliki yurisdiksi untuk :

1. Mengadakan pemeriksaan dan mengambil keputusan atas hal-hal yang tercantum dalam Pasal 25 ayat (4), (7), (8) dan (11) Ordonansi Kapal (S. 1935 No. 66). Ketentuan dimaksud adalah :

- a) Ayat (4) :

*“Direktur Jenderal Perhubungan Laut dapat, jika terjadi bencana kapal yang berat, mengundang Mahkamah Pelayaran untuk mengadakan pemeriksaan tentang sebab-sebab terjadinya bencana itu, juga tentang kesalahan orang-orang yang bersangkutan, dan jika perlu tentang kecakapan orang yang bersangkutan”.*

- b) Ayat (7) :

*“Jika bagi Mahkamah pelayaran dalam pemeriksaan ternyata bahwa bencana disebabkan karena tiundakan atau kelalihan dari nakhoda atau seorang Perwira kapal, maka Mahkamah Pelayaran dapat memberi hukuman disiplin kepadanya dengan hukuman teguran atau mencabut wewenang untuk kapal Indonesia yang berlayar di perairan luar selama waktu tertentu, tidak lebih dari 2 tahun”.*

c) Ayat (8) :

*“Jika telah mengadakan pemeriksaan Mahkamah Pelayaran berpendapat, bahwa Nakhoda atau Perwira kapal yang kecakapannya diragukan, tidak cakap, maka Mahkamah Pelayaran dengan keputusan yang disertai dengan alasan yang kuat dapat menyatakan yang bersangkutan tidak berwenang untuk tugas dalam satu atau lebih jabatan tertentu di kapal Indonesia yang berlayar di perairan luar”.*

d) Ayat (11) :

*“Berdasarkan fakta-fakta yang diketahui kemudian atau keadaan-keadaan khusus atas usulan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, juga permohonan yang berkepentingan atau pengusaha pelayaran pada siapa ia terakhir bekerja, oleh Mahkamah Pelayaran dapat dikembalikan wewenang yang dicabut kepada yang berkepentingan berdasarkan ketentuan dalam ayat (8), jika Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa ia cakap kembali untuk memenuhi tugas-tugas jabatannya”.*

2. Memutuskan mengenai hal-hal yang diatur dalam Pasal 373a KUH Dagang, yang yaitu dalam hal seorang nakhoda melakukan sesuatu kesalahan terhadap kapal, muatan atau penumpang.

Pasal 373a KUHD menyatakan sebagai berikut :

*“Nakhoda yang tidak dengan suatu cara telah bersikap tidak pantas terhadap kapal, muatan dan para penumpang, dengan keputusan Mahkamah Pelayaran dapat dicabut wewenangnya untuk berlayar sebagai nakhoda kapal Indonesia, selama waktu tertentu yang tidak lebih dari 2 tahun”.*

Perlu dijelaskan bahwa ketentuan yang dimaksud oleh pasal tersebut adalah bahwa pengaduan harus dilakukan oleh Pengusaha Kapal atau penumpang yang bersangkutan, yang harus dimasukkan dalam jangka waktu 3 minggu setelah tibanya kapal di tempat pertama sesudah

terjadinya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Nakhoda atau Perwira Kapal.

3. Melakukan pemeriksaan dan atau mengambil keputusan dalam semua hal yang oleh undang-undang dibebankan kepadanya. Mahkamah tidak dapat mengambil keputusan lain selain mengenai hal yang telah ditetapkan menurut peraturan yang berlaku dan menjadi tugasnya untuk memeriksa atau mengerjakannya.

Selanjutnya juga dikemukakan dalam Pasal 25 ayat (5) Ordonansi Kapal-Kapal 1935 tersebut bahwa :

*“Mahkamah Pelayaran wajib memenuhi undangan Direktur Jenderal Perhubungan Laut”*

Dengan ketentuan tersebut, Mahkamah Pelayaran dalam menjalankan tugasnya semata-mata hanya atas undangan yang disampaikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Namun, hasil pemeriksaannya tidak dilaporkan atau dipertanggungjawabkan kepada Direktur Jenderal, melainkan kepada Menteri Perhubungan.

Adapun susunan keanggotaan Mahkamah Pelayaran menurut Ordonansi Mahkamah Pelayaran S. 1934-215 adalah sebagai berikut :

1. Seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut atau Nakhoda Pelayaran Besar Niaga/Negara bertindak sebagai Ketua merangkap anggota;
2. Tiga orang nakhoda Pelayaran Besar Niaga/Negara atau Perwira Menengah Angkatan Laut sebagai Anggota;
3. Seorang Sarjana Hukum sebagai Anggota;

4. Seorang ahli Mesin Kapal Kepala atau Perwira Menengah Teknik Angkatan Laut sebagai Anggota Luar Biasa;
5. Seorang Sarjana Hukum sebagai Sekretaris.

Dalam Pasal 2 Ordonansi yang bersangkutan juga dikemukakan bahwa untuk mengisi jabatan-jabatan tersebut dapat pula diangkat perwira purnawirawan atau pensiunan pegawai dalam pangkat atau keahlian yang sama apabila tidak terdapat tenaga-tenaga yang masih dalam dinas aktif. Dalam hal Ketua atau Sekretaris berhalangan dalam menjalankan tugasnya, Mahkamah Pelayaran memilih salah seorang anggota untuk menjadi Ketua atau Sekretaris. Pengangkatan dan pemberhentian Ketua, para Anggota dan Sekretaris Mahkamah Pelayaran ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Selama beberapa waktu, Ketua, anggota dan Sekretaris Mahkamah Pelayaran terdiri dari Nakhoda Pelayaran Besar Niaga dan ahli hukum dari kalangan sipil.

Tata cara persidangan Mahkamah Pelayaran diatur secara rinci dalam Ordonansi. Berkaitan dengan sidang-sidangnya, menurut Pasal 3, Mahkamah bersidang di Jakarta setiap kali ada keperluan dan dipimpin oleh Ketua, yang para anggotanya dipanggil pada waktunya oleh Sekretaris. Setelah menerima undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (4) Ordonansi Kapal 1935, atau pengaduan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 373a KUHD, Mahkamah Pelayaran segera bersidang dan mengadakan pemeriksaan. Sidang Mahkamah terbuka untuk umum, kecuali jika diputuskan, dengan alasan yang

disebutkan dalam surat keputusan, sidang dilakukan secara tertutup baik sebagian ataupun seluruhnya.

Selanjutnya juga ditetapkan bahwa keputusan Mahkamah Pelayaran diambil di dalam sidang yang terbuka, dan harus memuat alasan-alasan yang menjadi landasannya. Keputusan Mahkamah serta pelaksanaannya dinyatakan sebagai tidak terikat kepada cara dan bentuk lain selain yang ditetapkan dalam ordonansi. Juga bila dianggap perlu berdasarkan alasan apapun, Mahkamah dapat, membentuk sebuah komisi dari kalangan mereka untuk melakukan penyelidikan setempat. Komisi ini terdiri dari tiga orang.

#### **E. Lima Klausul Di Dalam MLC 2006<sup>148</sup>**

Maritim Labour Convention 2006 atau MLC 2006 merupakan konvensi yang diajukan pada pertemuan yang dilakukan oleh Organisasi Pekerja Internasional di Jenewa pada tahun 2006. Konvensi ini mengatur hak-hak yang harus diberikan kepada seluruh pelaut di seluruh dunia. MLC 2006 baru dapat diterapkan pada tahun 2013 setelah memenuhi syarat jumlah negara yang harus meratifikasinya.

Secara garis besar MLC 2006 terdiri dari 5 tema yang disebut dengan “title”, yaitu

1. Minimum requirement for seafarer to work on vessel
  - a. Title ini berisi persyaratan minimum bagi seseorang agar dapat bekerja di kapal, meliputi:

---

<sup>148</sup> <https://samuelbonaparte.com/blog/2017/02/04/lima-klausul-di-dalam-mlc-2006/>

- b. Usia minimal. Seseorang dapat pekerja sebagai pelaut bila telah berusia 16 tahun. Untuk pekerjaan di waktu malam dan atau area berbahaya, pelaut harus berusia minimal 18 tahun.
- c. Kondisi kesehatan. setiap pelaut harus memiliki sertifikat kesehatan yang diakui oleh negara tempatnya berada.
- d. Sebelum melaut, pelatihan kerja dan keselamatan diri harus diberikan kepada pelaut.
- e. Penempatan maupun rekrutmen pelaut harus meliputi sejumlah prosedur, dilengkapi dengan prosedur keluhan, serta pemberian kompensasi pada rekrutmen yang gagal.

## 2. *Condition of employment*

Title ini terdiri dari aspek-aspek yang berkaitan dengan kondisi pekerjaan, meliputi:

- a. Kontrak kerja harus legal, jelas, serta mengikat.
- b. Pembayaran gaji dilakukan sekurang-kurangnya satu bulan sekali. Bila dibutuhkan, gaji harus dikirimkan pada keluarga secara berkala.
- c. Waktu istirahat disesuaikan dengan peraturan yang berlaku di negara bersangkutan. Waktu kerja paling lama 14 jam sehari atau 77 jam seminggu. Waktu istirahat minimal 10 jam satu hari atau 77 jam seminggu.
- d. Pelaut mempunyai hak cuti di daratan dan cuti tahunan.
- e. Pelaut tidak mengeluarkan biaya ketika dipulangkan ke negara asalnya.
- f. Pelaut mempunyai hak pesangon jika kapal kandas atau hilang.

g. Profesi pelaut harus memiliki jenjang karir jelas.

3. *Accommodation, recreational facilities, food dan catering*

Title ini mengatur hak yang berhubungan dengan akomodasi, fasilitas wajib bagi pelaut, dan makanan:

- a. Makanan dan katering. Kuantitas dan kualitas makanan mengikuti negara sesuai bendera kapal. Selain itu, koki harus mendapatkan pelatihan yang tepat.
- b. Tempat untuk tinggal serta bekerja wajib memperhatikan kenyamanan dan kesehatan para pelaut. Diatur juga hal-hal mengenai asrama, ruang hiburan, maupun ruang tidur.

4. *Health Protection, medical care, welfare, and social Protection*

Title ini berkaitan dengan kesehatan, kesejahteraan, serta perlindungan sosial pelaut yang meliputi:

- a. Perlindungan pelaut dari dampak keuangan akibat cedera, sakit, atau kematian yang berkaitan dengan pekerjaannya. Gaji pelaut tetap harus diberikan paling sedikit 16 minggu sejak ia mulai sakit.
- b. Akses pelayanan kesehatan gratis selama di kapal harus diberikan kepada pelaut dengan kualitas yang sama dengan pelayanan kesehatan di darat.
- c. Pelaut harus bekerja dan beristirahat di lingkungan yang higienis dan aman. Tingkat keamanan berupa identifikasi bahaya serta pengendalian risiko harus diukur agar kecelakaan kerja dapat dicegah.

- d. *Port states* harus memberikan fasilitas rekreasi, informasi, dan budaya yang memadai. Fasilitas ini terbuka bagi semua pekerja laut apapun kelamin, ras, agama, dan pandangan politiknya.
  - e. Setiap pelaut harus mendapatkan perlindungan sosial.
5. *Compliance and enforcement*
- a. Flag states memiliki tanggung jawab untuk memastikan agar aturan diterapkan pada kapal yang menggunakan benderanya. Kapal wajib dilengkapi dengan “*Certificate of Maritime Compliance*”. Selain itu, kapal juga harus mempunyai prosedur keluhan bagi setiap kru kapal serta melakukan investigasi atas keluhan tersebut.
  - b. Port states wajib melakukan pemeriksaan tergantung pada ada atau tidaknya “*Certificate of Compliance*”. Bila kapal telah mempunyai sertifikat dan berasal dari negara yang telah meratifikasi MLC 2006, pemeriksaan dilaksanakan untuk mengetahui apakah ada indikasi pelanggaran terhadap standar. Sementara bila kapal belum mempunyai sertifikat, pemeriksaan dilakukan secara menyeluruh serta memastikan kapal sesuai ketentuan MLC 2006.
  - c. Agen Pelaut juga harus diperiksa untuk memastikan mereka telah menerapkan MLC 2006 maupun peraturan-peraturan lain yang berkaitan dengan keamanan sosial.

## **F. Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan.**

Terwujudnya kesejahteraan yang setara dengan pelaut yang bekerja di kapal asing, sementara saat ini kesejahteraan yang diberikan. Sesuai Pasal 151 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa :<sup>149</sup> kesejahteraan pelaut meliputi gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. Segala sesuatu yang berhubungan dengan kesejahteraan awak kapal tercantum di dalam Perjanjian Kerja Laut yang mana hanya menyangkut dua belah pihak yaitu awak kapal yang bersangkutan dan Perusahaan tempat bekerja.

Hal tersebut tentu saja menjadi sesuatu yang tidak menguntungkan bagi pekerja dalam hal ini awak kapal, karena ada kemungkinan awak kapal tidak tahu atau masih awam terhadap hukum tetapi harus menerima konsekuensi yang tertulis di dalam PKL yang mungkin tidak dipahami.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 dijelaskan mengenai kesejahteraan pelaut, meliputi :<sup>150</sup>

1. Jam Kerja yang meliputi (Pertama. Jam kerja bagi awak kapal ditetapkan

---

<sup>149</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>150</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2007 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2001 Tentang Impor Dan/Atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu Yang Bersifat Strategis Yang Dibebaskan Dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai

8 (delapan) jam setiap hari dengan 1 (satu) hari libur setiap minggu dan hari-hari libur resmi; Kedua Perhitungan gaji jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 44 (empat puluh empat) jam setiap minggu. Ketiga Jam kerja melebihi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan dipekerjakan pada hari-hari libur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dihitung lembur; keempat Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam yang dapat dibagi 2 (dua), yang salah satu diantaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat. Kelima Pelaksanaan tugas tugas darurat demi keselamatan berlayar dan muatan termasuk latihan-latihan di kapal atau untuk memberikan pertolongan dalam bahaya sesuai peraturan keselamatan pelayaran tidak dihitung lembur; keenam Pelaut muda atau pelaut yang berumur antara 16 tahun sampai 18 tahun dan dipekerjakan sebagai apapun di atas kapal; ketujuh kapal tidak diperbolehkan untuk : a. Dipekerjakan melebihi 8 (delapan) jam kerja sehari dan 40 jam seminggu; b. Dipekerjakan pada waktu istirahat, kecuali dalam hal-hal sebagaimana dimaksud dalam ayat (5).<sup>151</sup>

2. Gaji atau upah, meliputi tentang : 1) Upah minimum bagi awak kapal dengan jabatan terendah ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan, berdasarkan ketentuan upah minimum tenaga kerja sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku, 2) Upah lembur per jam dihitung dengan rumus: Upah Minimum x 1,25, Hari

---

<sup>151</sup> International Maritime Organization, "Standards Of Training, Certification and Watchkeeping for Sailors Convention, As Amended in 1995".

libur yang dibayar dihitung untuk setiap bulan 4 (empat) hari kerja, yang besarnya setiap hari 1/30 (sepertigapuluh) dari gaji minimum bulanan.<sup>152</sup>

3. Cuti, meliputi tentang, 1) Setiap awak kapal berhak mendapatkan cuti tahunan yang lamanya paling sedikit 20 (dua puluh) hari kalender untuk setiap jangka waktu 1 (satu) tahun bekerja; 2) Atas permintaan pengusaha angkutan di perairan, awak kapal yang mendapatkan hak cuti tahunan dapat mengganti hak cutinya dengan imbalan upah sejumlah hari cuti yang tidak dinikmatinya.
4. Makanan, minuman dan perlengkapannya, 1) Pengusaha angkutan di perairan wajib menyediakan makanan dan alat-alat pelayanan dalam jumlah yang cukup dan layak untuk setiap pelayaran bagi setiap awak kapal di atas kapal. 2) Makanan harus memenuhi jumlah, ragam serta nilai gizi dengan jumlah minimum 3600 kalori perhari yang diperlukan awak kapal untuk tetap sehat dalam melakukan tugas-tugasnya di kapal. 3) Air tawar harus tetap tersedia di kapal dengan jumlah yang cukup dan memenuhi standar kesehatan. 4) Alat-alat pelayanan seperti peralatan dapur dan atau peralatan memasak, serta perlengkapan ruang makan harus tersedia dalam jumlah yang cukup dan baik.
5. Pemulangan kembali ke daerah asal/ repatriasi, meliputi tentang : 1) Awak kapal yang habis masa kontrak kerjanya harus dikembalikan ke tempat domisilinya atau ke pelabuhan ditempat perjanjian kerja laut ditandatangani. 2) Jika awak kapal memutuskan hubungan kerja atas

---

<sup>152</sup> “Undang – Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan”, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 9.

kehendak sendiri, pengusaha angkutan dibebaskan dari kewajiban pembiayaan untuk pemulangan yang bersangkutan. 3) Apabila masa kontrak dari awak kapal habis masa berlakunya pada saat kapal dalam pelayaran, awak kapal yang bersangkutan diwajibkan meneruskan pelayaran sampai di pelabuhan pertama yang disinggahi dengan mendapat imbalan upah dan kesejahteraan sejumlah hari kelebihan dari masa kontrak. Biaya-biaya sebagaimana dimaksud ayat (1) dan ayat (3), merupakan tanggungan pengusaha angkutan di perairan yang meliputi biaya-biaya pemulangan, penginapan dan makanan sejak diturunkan dari kapal sampai tiba ditempat domisilinya.

Terdapat hal hal yang menjadikan benturan antara Benturan Undang-Undang Pelayaran dan Ketenagakerjaan, maka sebaiknya Pemerintah segera menerbitkan Peraturan Pemerintah (PP) sebagai petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis pelaksanaan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Pelayaran, khususnya menyangkut kepelautan.

PP ini perlu segera diterbitkan untuk mencegah terjadinya tumpang tindih dan benturan dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan serta Undang-Undang 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri. Desakan ini dikemukakan Presiden KPI (Kesatuan Pelaut Indonesia), Masalah keagenan awak kapal (ship manning agent) atau berakitan dengan kepelautan diatur dalam pasal 31 UU 17 Tahun 2008. Masalah ini perlu diperjelas melalui PP agar tidak terjadi tumpang

tindih, atau tabrakan dengan UU ketenagakerjaan, serta UU penempatan dan perlindungan TKI di luar negeri.

Hal yang dapat dilakukan guna menghindari tarik menarik kepentingan antar-departemen, KPI minta pemerintah segera mensosialisasikan pasal yang mengatur masalah keagenan awak kapal dengan melibatkan semua instansi terkait dan seluruh stakeholder. Rumusan PP nanti harus dapat menyatukan keselarasan keselamatan pelayaran dengan penempatan dan perlindungan pelaut yang dihargai dan diakui semua pihak, sehingga tidak ada friksi yang merugikan pelaut, tegasnya.

Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri sama sekali tidak menyinggung tentang penempatan dan perlindungan pelaut. Namun, pasal 28 Undang-Undang Nomor 39/2004 menyebutkan penempatan TKI pada pekerjaan dan jabatan tertentu diatur lebih lanjut dengan keputusan menteri. Tapi peraturan menteri sebagai payung hukum penempatan dan perlindungan pelaut itu sampai sekarang belum terbit.<sup>153</sup>

Penjabaran pasal 28 UU 39/2004 itu akan membuka peluang interpretasi lain, sehingga bisa tumpang tindih atau berbenturan dengan pasal 31 Undang-Undang Pelayaran. Diharapkan Departemen Perhubungan dengan Depnakertrans membahas masalah kepelautan dengan cermat, sehingga rancangan peraturan yang akan dikeluarkan tidak bertabrakan dengan kedua undang-undang tersebut. PP baru itu nantinya sekaligus menggantikan PP

---

<sup>153</sup> Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI

Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan yang merupakan Juklak Undang-Undang Pelayaran Nomor 12 Tahun 1992 yang telah direvisi menjadi Undang-Undang Nomor Tahun 2008. Namun ketentuan mengenai kepelautan harus tetap mengacu pada KUHD (Kitab Undang-undang Hukum Dagang, buku ke-2) dan aturan internasional yang tertuang dalam Maritime Labour Covention tahun 2006.<sup>154</sup> Berdasarkan uraian di atas, Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berdasarkan Nilai Keadilan adalah perlindungan hukum yang seimbang antara pelaut dan pengusaha Kapal Indonesia, guna mewujudkan kesejahteraan pelaut, harmonisasi kesejahteraan pelaut dan produktifitas Perusahaan Pelayaran Indonesia yang berbasis nilai keadilan.

**Tabel. 3**  
**Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan.**

NO	SEBELUM DIREKONSTRUKSI	KELEMAHAN-KELEMAHAN	SETELAH DIREKONSTRUKSI
1	Pasal 151 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi : Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi : gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi	Tidak merinci regulasi kesejahteraan pelaut di Kapal Indonesia	Pasal 151 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi: Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi: gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan & perawatan kesehatan serta pemberian asuransi

<sup>154</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

	kecelakaan kerja		kecelakaan kerja, dan mendapatkan kesejahteraan yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan di dalam <i>Maritime Labour Convention 2006</i> .
2	Pasal 169 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi : Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.	Sanksi yang diberikan bila pemilik kapal dan operator kapal melanggar aturan ini adalah sanksi administratif	Pasal 169 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi : Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pelanggaran atas ketentuan ini akan dikenakan sanksi pidana dan sanksi administratif.



## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

1. Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Belum Berbasis Nilai Keadilan.
  - a. Kurangnya penerapan ISM Code/Kode Keselematan Internasional di atas kapal baik oleh nahkoda kapal maupun perusahaan pelayaran sehingga mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan kapal. Penerapan ISM Code dimaksudkan sebagai bentuk pertimbangan hukum dari pengoperasian kapal yang tidak standar memenuhi standar kelaiklautan, masih banyaknya perusahaan pelayaran yang mengeluarkan kebijakan yang tidak standar ISM Code atau tidak memenuhi unsur Pasal 9 Peraturan menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal.
  - b. Minimnya pengawasan dan penerapan dalam peraturan sehubungan dengan kesejahteraan pelaut sesuai dengan pemberlakuan MLC 2006 dan *Regulations*,/Peraturandan Code/Koda mengatur mengenai: ketentuan minimum bagi para pelaut untuk bekerja di kapal; kondisi kerja; akomodasi, fasilitas-fasilitas rekreasi, makanan dan katering; perlindungan kesehatan, perawatan medik, kesejahteraan dan jaminan sosial; kepatuhan dan penegakan.

2. Kelemahan-Kelemahan Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Saat Ini.

Kelemahan Substansi Hukum :

- a) Pengaturan kesejahteraan mengenai gaji dan tunjangan masih bersifat umum belum ada standar yang baku tentang besaran gaji / upah minimum serta tunjangan kerja pelaut.
- b) sudah diratifikasinya *Maritime Labour Convention* (MLC) oleh pemerintah Indonesia.

Kelemahan Struktur Hukum :

- a) Penyelesaian perselisihan hubungan industrial pelaut di Pengadilan Hubungan Industrial belum mampu menyelesaikan permasalahan yang terjadi.
- b) Aparat penegak hukum yang masih berparadigma positivisme dalam mengambil keputusan di lembaga peradilan.

Kelemahan Budaya Hukum:

- a) Kurangnya kesadaran dan pemahaman Pelaut Indonesia tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Salah satu faktor penting dalam implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran untuk mewujudkan hal tersebut tentu saja para pelaut harus sadar dan yakin bahwa fungsi undang-undang pelayaran salah satunya adalah memberikan perlindungan hukum bagi para pelaut tersebut.
- b) Kurangnya kompetensi pendidikan formal pelaut.

- c) Rendahnya kedisiplinan pelaut untuk mengelola pendapatan hasil bekerja di laut.
3. Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan.

Pasal 151 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi: Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi: gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan & perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja, dan mendapatkan kesejahteraan yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan di dalam *Maritime Labour Convention 2006*. Pasal 169 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi : Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pelanggaran atas ketentuan ini akan dikenakan sanksi pidana dan sanksi administratif.

## **B. Saran**

1. Seyogyanya Pemerintah dan DPR melakukan perubahan pada norma hukum yang terkait dengan Pasal 151 ayat (1) dan Pasal 169 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Terutama perubahan pada Pasal 169 yang tidak hanya bersifat manajemen

keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dengan mengeluarkan sertifikasi dan sanksi administratif saja, akan tetapi lebih memberikan perhatiannya pada unsur penyertaan pada sanksi pidana yang dapat memberikan efek jera pada pelaku pelanggaran terhadap peraturan yang berlaku pada kegiatan pelayaran.

2. Selain regulasi, dibutuhkan juga penegak hukum yang menjalankan tugasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.
3. Pemerintah melaksanakan sosialisasi-sosialisasi untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran hukum kepada seluruh pelaut baik yang bekerja di Kapal Indonesia maupun di kapal asing sehingga pelaut paham akan hak, kewajiban dan seluruh regulasi yang berlaku berkenaan dengan pelaksanaan tugasnya di atas kapal.

### **C. Implikasi Kajian Disertasi**

#### **1. Implikasi Teoritis**

Adanyanya sinergitas antara penegak hukum terkhusus dalam masalah kemaritiman dan kelautan dengan pemerintah termasuk Kementerian Perhubungan.

#### **2. Implikasi Praktis**

- a. Masih terdapatnya berbagai kelemahan dalam perumusan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam perundang-undangan lingkungan hidup saat ini, hendaknya tidak menjadikan aparat penegak hukum kemudian ragu untuk menjerat korporasi sebagai pelaku tindak pidana pelayaran, karena hal tersebut dapat diatasi oleh aparat penegak

hukum dengan menerapkan doktrin-doktrin pertanggungjawaban pidana korporasi yang berkembang dalam ilmu hukum.

- b. Rekonstruksi Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga Berbasis Nilai Keadilan ini melingkupi sistem pengawasan, pengoperasian kapal, persyaratan teknis, kesejahteraan pelaut dan sistem sanksi.



## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- A. Hamzah, 1994, *Laut Teritorial Perairan Indonesia*, Akademika Presindo, Edisi Pertama, Jakarta
- Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung
- Abdual Aziz Dahlan, et. all, (editor), 1997, *Ensiklopedi Hukum Islam, jilid 2*, Ihtiar Baru Van Hoeve, Jakarta, hal. 25.
- Achmad Ali, 2002, *Menguak Tabir Hukum Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis*, Gunung Agung Tbk, Jakarta
- \_\_\_\_\_, 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Yarsif Watampone, Jakarta, hal.186.
- \_\_\_\_\_, 2010, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan*, Penerbit Kencana, Jakarta, hal. 375.
- Afzalur Rahman, 1995, *Doktrin Ekonomi Islam, jilid 1*, Terj. Soeroyo, *Nastangin*, Dana Bhakti Wakaf, Yogyakarta, hal. 74.
- Ahmad Mahmud Subhi, 2001, *Filsafat Etika*, Serambi Ilmu Semesta, Jakarta,
- Ali Mansyur, 2010, *Aneka Persoalan Hukum (Masalah Perjanjian, Konsumen dan Pembaharuan Hukum)*, Penerbit Unisula bekerjasama dengan Penerbit Teras, Semarang
- Ali Zainuddin, 2003, *Sosiologi Hukum*, Yayasan Masyarakat Indonesia Baru, Palu
- Alwi Hasan, 2007, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat*, Balai Pustaka, Jakarta
- Amiruddin dan Zainal Asikin, 2012, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajagrafindo Persada, Jakarta
- Andi Hamzah, 1984, *Laut Teritorial dan Perairan Indonesia (Himpunan Ordonansi, Undang-undang dan Peraturan Lainnya)*, Akademika Pressindo, Jakarta
- Arief Sidarta, 1992, *Hukum Dan Logika*, Alumni, Bandung

- Badan Koordinasi Keamanan Laut RI, 2009, *Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran*, Bakorla RI, Jakarta,
- Barda Nawawi Arief, 2003, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung
- Bryan A. Garner, 1999, *Black Law Dictionary*, West Group, ST. Paul Minn,
- Canadian Dredge and Dock v The Queen*, [1985] 1 SCR 662, (Supreme Court of Canada).
- Capt. Tjahjo Willis Gerilyanto, 2010, *Slide Etika Persidangan dan Metode Penulisan Putusan Mahkamah Pelayaran*, Mahkamah Pelayaran, Jakarta,
- Carl Joachim Friedrich, 2004, *Filsafat Hukum : Perspektif Historis*, Nuansa dan Busamedis, Bandung
- Chaerudin, Syaiful Ahmad Dinar, Syarif Fadillah, 2008. *Strategi Pencegahan Dan Penegakan Hukum Tindak Pidana Korupsi*, Refika Editama, Bandung
- Chairul Huda, 2011, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepala Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan: Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana, cet.3.*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta
- Chapter II International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS),
- E. Utrecht, 1958, *Rangkaian Sari Kuliah: Hukum Pidana I*, Universitas Padjadjaran, Bandung
- Friedrich Carl Joachim, 2010, *Filsafat Hukum Perspektif Historis*, Nuansa dan Nusa Media, Bandung
- Gautama Sudargo, 1973, *Pengertian Tentang Negara Hukum*, Alumni, Bandung,
- George Ritzer, 2009, *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*, Terjemahan Alimandan, Raja Grafindo Perkasa, Jakarta
- Hussyen Umar, 2001, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta
- Juhaya S. Praja, 1995, *Filsafat Hukum Islam*, Pusat Penerbitan Universitas LPPM UNISBA, Bandung, hal. 73.

- Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2008, *Laporan Analisa Trend Kecelakaan Laut 2003-2008*, Departemen Perhubungan Laut, Jakarta,
- Lalu Husni, 2009, *Hukum Hak Asasi Manusia*, Indeks Kelompok Gramedia Jakarta, Jakarta
- Liek Wilardjo, 1990, *Realita dan Desiderata*, Duta Wacana University Press, Yogyakarta
- M. Iman Santoso, 2004, *Perspektif Imigrasi dalam Pembangunan Ekonomi dan Ketahanan Nasional*, Universitas Indonesia, Jakarta
- Mahkamah Pelayaran, 2009, *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*, Mahkamah Pelayaran, Jakarta
- Muchasan, 2000, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakyat, Jakarta
- Munir Fuady, 2003, *Perseroan Terbatas Paradigma Baru*, Citra Aditya Bakti, Bandung
- P. Joko Subagyo, 2006, *Metode penelitian Dalam Teori dan Praktek*, Cetakan Kelima, Rineka Cipta, Jakarta
- Rena Yulia, 2010. *Viktimologi (Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kejahatan)*, Graha Ilmu, Yogyakarta
- Rene de Kerchove, 1961, *International Maritime Dictionary*, Van Nostrand Reinhold Company, New York
- Roni Wiyanto, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*, Mandar Maju, Bandung
- Satjipto Raharjo. 2009, *Penegakan Hukum Sebagai Tinjauan Sosiologis*. Genta Publishing. Yogyakarta
- Sayyid Qutb, 1984, "Keadilan Sosial dalam Islam", dalam John J. Donohue dan John L. Esposito, *Islam dan Pembaharuan*, Terj. Machnun Husein, Rajawali, Jakarta, hal. 224
- Soerjono Soekanto, 2008, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal. 8.
- Soerjono Soekanto, 1980, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta
- \_\_\_\_\_, 2012, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajagrafindo Persada, Jakarta

\_\_\_\_\_. 1983, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*. Raja Grafindo. Jakarta

Sudikno Mertokusumo. 1999, *Mengenal Hukum*. Liberty Yogyakarta. Yogyakarta

Sutan Remy Sjahdeini, 2006, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Grafiti Pers, Jakarta

Sylvia Fransiska Tan, 1988, *Pertanggungjawaban Penumpang pada Kecelakaan Kapal di Perairan Pedalaman Kalimantan Barat*, Universitas Indonesia, Depok

W. Gulo, 2002, *Metode Penelitian*, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta,

Zainuddin Ali, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta

## **B. Peraturan Perundang-undangan**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

Peraturan menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran

### C. Lain-lain

Cristina Maglie, 2005, “*Models of Corporate Criminal Liability in Comparative Law*”, *Washington University Global Studies Law Review*, Volume 4: 547

<https://kbbi.web.id/rekonstruksi>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2018, jam : 12.43 WIB.

Dani Prabowo, Jokowi fokus bangun tol laut untuk pemerataan, <https://nasional.kompas.com/read/2014/06/15/2140590/Jokowi.Fokus.Bangun.Tol.Laut.untuk.Pemerataan>

Hari Utomo, 2017, “*Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident)*”, *Jurnal Legislasi Indonesia*, Vol. 14 No. 01 – Maret

<http://digilib.iain-palangkaraya.ac.id/16/3/Bab%202%20Kajian%20Pustaka.pdf>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2018, jam : 12.53 WIB.

[http://id.wikipedia.org/wiki/teori\\_regulasi](http://id.wikipedia.org/wiki/teori_regulasi)

<http://kartikarahmah2406.wordpress.com/2012/12/02/teori-keadilan-sosial/>, diunduh pada tanggal 15 Maret 2017, jam : 19.00 WIB.

[http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_maritime/maritime.htm](http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime.htm)

<http://lama.elsam.or.id/mobileweb/article.php?act=content&m=6&id=2333&cid=814&lang=in>, diakses pada tanggal 28 Juli 2016

<http://ugun-guntari.blogspot.com/2011/02/teori-keadilan-perspektif-hukum/>, diunduh pada tanggal 16 Maret 2017, jam : 07.30 WIB.

<https://hot.liputan6.com/read/4657735/regulasi-adalah-peraturan-untuk-mengendalikan-suatu-tatanan-simak-fungsinya>

[https://id.wikipedia.org/wiki/Kapal\\_niaga](https://id.wikipedia.org/wiki/Kapal_niaga)

<https://leviyamani.wordpress.com/2013/04/14/pengertian-rekonstruksi/>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2018, jam : 12.57 WIB.

<https://postgraduate.universitاسbosowa.ac.id/>, *Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar, Indonesian Journal of Legality of Law*, e-ISSN : 2477-197X, *I.dn.J.of Law* 3(2) : 79-87, Juni 2021

<https://www.kamuspelaut.com/2019/06/jabatan-pelaut-di-kapal-nakhoda-tugas.html>

<https://www.pelindomarine.com/information/news/269.html>

<https://www.tribunnews.com/kilas-kementerian/2022/03/30/revalidasi-auditor-ism-code-untuk-pastikan-penerapan-manajemen-keselamatan-oleh-perusahaan-pelayaran>

Lawrence M. Friedman, 1984, *American Law: An invaluable guide to the many faces of the law, and how it affects our daily lives*, New York: W.W. Norton & Company

Pujiati, 2016, “*Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Pelayaran (Criminal Liability Of Corporate Crime Of Shipping)*”, Jurnal IUS, Vol IV, Nomor 1, April, Kajian Hukum dan Keadilan  
Randy Y.C. Aguw, *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Lex Administratum, Vol. I, No.1, Januari-Maret 2013, hlm.. 48

Sarah Field, Lucy Jones, 2011, “*Death In The Workplace : Who Pays The Price?*”, *Company Lawyer*, Issue 6

Tri Cahyadi, *Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan* Disertasi PDIH Unissula, Semarang.

Vicky Hanggara Alexandro, 2017, “*Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut*”, Jurnal Hukum Adigama, Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, hlm. 4.