

BAB II

TINJAUAN TEORITIS MENGENAI PELAYARAN DAN KECELAKAAN

KAPAL MENURUT KUHD DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17

TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN

A. Tinjauan Teoritis Tentang Kegiatan Pelayaran

1. Pengertian Pelayaran dan Kegiatan 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 perlayaran atau hukum maritim pada hakekatnya merupakan bagian yang khusus dari hukum laut dalam arti yang luas.¹

Sebagai negara maritim, wilayah Indonesia sebagian besar berupaya lautan (sekitar 65% dari total wilayah Indonesia), yang terdiri dari laut teritorial (0,3 juta km²), serta perairan laut pedalaman (*internal waters*), dan kepulauan (*archipelagic waters*) seluas 2,8 juta km². Selain

¹ Hussyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hlm. 9.

itu, sejak diundangkannya Hukum Laut Internasional (*UNCLOS-United Nation Convention on the Law of the Sea*) tahun 1982, Indonesia mendapatkan tambahan wilayah yang menjadi kewenangannya yang biasa dikenal dengan ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia), seluas 2,7 juta km². Dengan demikian, masalah transportasi atau perhubungan laut menjadi sangat penting dan mendasar guna menjembatani antar pulau di wilayah nusantara.²

Indonesia sebagai negara kepulauan tentu harus pengangkutan laut yang mumpuni. Hal ini mengingat pengangkutan laut memiliki peran penting dalam menjembatani kegiatan perekonomian dari satu pulau ke pulau lainnya. Pengangkutan laut terbagi menjadi dua bagian yakni keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan pelayaran diantaranya melingkupi sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan pelayaran. Perlindungan lingkungan maritim diantaranya mencakup mengenai pencemaran perairan yang disebabkan oleh kecelakaan kapal.

Pelayaran berdasarkan Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Maka, tidak heran jika undang-undang tersebut secara pokok-pokok memuat ketentuan-ketentuan mengenai berbagai aspek pelayaran, yaitu kenavigasian, kepelabuhanan,

² Chandra Motik, *Menyongsong Ombak Laut*, Genta Sriwijaya, Jakarta, 2003, hlm. 17-18.

perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and secure*), pencegahan dan pencemaran oleh kapal, disamping dimuatnya ketentuan-ketentuan mengenai pembinaan, sumber daya manusia, penyidikan dan ketentuan pidana.³

Pasal 8 ayat (1). Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberi kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan nasional untuk memperoleh pangsa pasar, karena itu kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Asas *cabotage* adalah hak untuk melakukan pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia.⁴

2. Asas dan Tujuan Pelayaran

Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi pelayaran menjadi sebuah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim. Secara umum dapat dikatakan bahwa undang-undang ini mengandung muatan ketentuan-ketentuan yang

³ Hussyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku II*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hlm. 25.

⁴ H.K. Martono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Rajawali Press, Jakarta, 2011, hlm. 14-15.

sangat komprehensif dibandingkan dengan undang-undang pelayaran yang sebelumnya. Hal paling terlihat adalah dari jumlah pasal yang terkandung dalam undang-undang pelayaran baru yang lebih banyak, yakni sebanyak 355 pasal sedangkan undang-undang pelayarn sebelumnya hanya memuat sebanyak 132 pasal.⁵

Asas-asas mengenai pelayaran dinyatakan didalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa pelayaran diselenggarakan berdasarkan :

- a. Asas manfaat;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. Asas persaingan sehat;
- d. asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. asas kepentingan umum;
- g. Asas keterpaduan;
- h. Asas tegaknya hukum;
- i. Asas kemandirian;
- j. Asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. Asas kedaulatan negara; dan
- l. Asas kebangsaan.

⁵ M. Husseyn Umar, *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim (Bab 14 : Nenerapa Catatan Atas UU No. 17/2008)*, Ind-Hilco, Jakarta, 2008, hlm. 220.

Pelayaran sebagai sektor di lingkungan maritim Indonesia tentu memiliki tujuan dalam melaksanakan kegiatannya. Hal ini disebutkan didalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. Membina jiwa kebaharian;
- c. Menjunjung kedaulatan negara;
- d. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industry angkutan perairan nasional;
- e. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara; dan
- g. Meningkatkan ketahanan nasional.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terdapat beberapa ketentuan yang jauh lebih jelas dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya, seperti ruang lingkup berlakunya undang-undang yang dirumuskan secara tegas, yaitu berlaku untuk semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia, juga berlaku

bagi kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia dan untuk semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia (Pasal 4).⁶

3. Jenis-Jenis Kegiatan Pelayaran

Berdasarkan Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, jenis-jenis pelayaran dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar, yakni “pelayaran dalam negeri”, “pelayaran luar negeri” dan “pelayaran khusus” yang dapat diperinci sebagai berikut :⁷

a. Pelayaran Dalam Negeri

- 1) Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh, satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- 2) Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia, yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran dibawah 500m³.

b. Pelayaran Luar Negeri

- 1) Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3000

⁶ *Ibid*, hlm. 222.

⁷ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Phukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b), Djambatan, Jakarta, 1993, hlm. 15.

mil laut dari pelabuhan terluar di Indonesia, tanpa memandang jurusan.

- 2) Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.
- c. Pelayaran Khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus.

Didalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kegiatan pelayaran dibedakan berdasarkan jenis angkutan di perairan, yang terdiri dari :

- a. Angkutan laut;
- b. Angkutan sungai dan danau; dan
- c. Angkutan penyeberangan.

Sedangkan dalam Pasal 7, jenis angkutan laut dikembangkan lagi klasifikasinya menjadi :

- a. Angkutan laut dalam negeri;
- b. Angkutan laut luar negeri;
- c. Angkutan laut khusus; dan
- d. Angkutan laut pelayaran-rakyat.

Bentuk-bentuk kegiatan pelayaran juga dapat dilihat dari pengusaha kapalnya. Pengusaha kapal yang menjalankan usaha sebagai

reder dapat memiliki bentuk-bentuk usaha pelayaran yang dikehendaki.

Bentuk-bentuk usaha pelayaran tersebut dapat dibedakan sebagai berikut ⁸:

a. Menurut luasnya wilayah operasi kapal

Berdasarkan luas wilayahnya operasi kapal, dikenal adanya bentuk-bentuk usaha pelayaran sebagai berikut :

- 1) Pelayaran lokal, merupakan usaha pelayaran yang bergerak dalam batas daerah atau lokal tertentu, didalam suatu provinsi atau dua provinsi perbatasan di Indonesia.
- 2) Peayaran pantai, merupakan pelayaran antarpulau atau pelayaran nusantara. Wilayah operasi perusahaan pelayaran meliputi seluruh perairan di Indonesia tetapi tidak sampai menyeberang ke perairan internasional atau perairan negara lain. Dalam hubungan dengan pelayaran nusantara ini, dapatlah dikemukakan tentang adanya Pelayaran Rakyat.

Pelayaran rakyat adalah pelayaran yang menggunakan kapal atau perahu rakyat, yang terdiri dari perahu-perahu layar, pinisi, dan lain-lain. Pelayaran ini operasinya tidak menentu, dalam arti tidak ada pembatasan wilayah lokal atau pantai lokal, melainkan boleh beroperasi dimana saja di seluruh Indonesia.

⁸ Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Bharata Karya Aksara, Jakarta, 1979, hlm. 32-36.

3) Pelayaran samudera, merupakan pelayaran yang beroperasi dalam perairan internasional, bergerak antara satu negara ke negara lainnya. Berhubungan dengan sifat operasi pelayaran samudera ini, banyak negara yang tidak sama ketentuan-ketentuan hukumnya sehingga pengusaha pelayaran samudera harus memperhatikan hukum dan konvensi-konvensi internasional yang berlaku.

b. Menurut sifat usaha pelayaran

Menurut sifat usaha pelayaran dikenal dua bentuk usaha pelayaran yaitu sebagai berikut :

- 1) Pelayaran tetap (*Linier Service*), merupakan pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, dalam hal keberangkatan, kedatangan, trayek (daerah operasi), tarif uang, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan. Tegasnya sebuah perusahaan pelayaran yang menjalankan usaha *Linier Service* haruslah memenuhi syarat-syarat mempunyai trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tertentu dan teratur, daftar tarif angkutan tetap yang berlaku umum, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan tetap yang berlaku umum.
- 2) Pelayaran *tramp*, merupakan bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun. Kapal-kapal yang diusahakan dalam pelayaran

tramp tidak mempunyai trayek tertentu. Jadi, kapal itu berlayar kemana saja dan membawa muatan apa saja.

B. Tinjauan Umum Mengenai Kecelakaan Kapal dan Tanggungjawab Nakhoda, Perusahaan Pengangkut dan Syanbandar Menurut KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

1. Definisi Kecelakaan Kapal

Keceelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Didalam Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur didalam Pasal 2 ayat (2) bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas.

Didalam KUHD kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut KUHD kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, penemuan barang di laut dan avari (*avarij, average*)⁹. Pengertian tubrukan kapal menurut Pasal 534 ayat (2) ialah “yang dinamakan tubrukan kapal adalah tabrakan atau

⁹ Mahkamah Pelayaran, *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*, Jakarta, Mahkamah Pelayaran, 2009, hlm. 275.

penyentuhan antara kapal-kapal satu dengan yang lainnya”. Pengertian lain mengenai tubrukan kapal terdapat dalam Pasal 544 dan 544a, yang dapat diperjelas sebagai berikut :¹⁰

- a. Apabila sebuah kapal, sebagai akibat dari caranya berlayar atau karena tidak memenuhi suatu ketentuan undang-undang, sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain, barang-barang atau orang dalam pengertian “tubrukan kapal”. Disini tidak terjadi tabrakan singgungan antara kapal satu dengan lainnya, meskipun peristiwa ini dimasukkan dalam pengertian “tubrukan kapal” (Pasal 544).
- b. Jika sebuah kapal menabrak benda lain yang bukan sebuah kapal, baik yang berupa benda tetap maupun bergerak, misalnya pangkalan laut atau dermaga, lentera laut, rambu-rambu laut dan lain-lain, maka peristiwa tabrakan antara kapal dengan benda lain yang bukan kapal tersebut disebut “tubrukan kapal” (Pasal 544a).

2. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kapal

Keeselamatan kapal dan pelayaran meliputi berbagai aspek yang sangat luas yang menyangkut antara lain hal-hal sebagai berikut :¹¹

- a. Keselamatan kapal yang menyangkut konstruksi, perlengkapan dan pemeliharaan kapal, termasuk pula aspek keselamatan peti kemas (*containers*);

¹⁰ *Ibid*, hlm. 276.

¹¹ Husseyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hlm. 42.

- b. Pengukuran tonase kapal;
- c. Pengawakan kapal;
- d. Pencegahan pencemaran laut yang berasal dari kapal.

Dalam Buku Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran yang dikeluarkan oleh Mahkamah Pelayaran disebutkan bahwa faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan di laut adalah :

- a. Faktor manusia
 - 1) Kekurangmampuan nakhoda, mualim, masinis, *crewi* dalam bernavigasi muatan dan sebagainya;
 - 2) Kelalaian dalam melaksanakan tugas (penutupan pintu kedap, pelandungan dan sebagainya);
 - 3) Kekurang cermatan petugas dalam melakukan pemeriksaan kelaikan;
 - 4) Kekurangan tenaga petugas dalam pemeriksaan kelaiklautan kapal.
- b. Faktor alam
 - 1) Ketersediaan berita cuaca berkaitan dengan cuaca, ombak, arus, angin dan sebagainya;
 - 2) Keakuratan berita cuaca sesuai dengan daerah yang akan dilewati;
 - 3) Penyebaran dan ketaatan terhadap berita cuaca untuk navigator.
- c. Faktor prasarana di luar kapal (SBNP)

- 1) Keberadaan SBNP sangat menentukan keselamatan kapal dalam bernavigasi;
 - 2) Kecukupan dan kehandalan SBNP yang kurang memadai sesuai dengan ketentuan internasional.
- d. Faktor alat angkut
- 1) Untuk dapat beroperasi, alat angkut dengan jenis dan ukuran tertentu sesuai dengan daerah pelayarannya;
 - 2) Tidak dipatuhinya persyaratan perawatan alat-alat keamanan dan keselamatan kapal.
- e. 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.

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.¹² Faktor-faktor tersebut antara lain :

a. Faktor keselamatan

Keselamatan adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan

¹² Capt. Tjahjo Willis Gerilyano, *Slide Etika Persidangan dan Metode Penulisan Putusan Mahkamah Pelayaran*, Mahkamah Pelayaran, Jakarta, 2010, hlm. 5.

elektronik kapal yang dibukukan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan.

b. Faktor kelaiklautan

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.

c. Faktor keselamatan berlayar

Keselamatan berlayar yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi kelaiklautan kapal dan faktor-faktor di luar kapal yang bersifat pencegahan musibah atau kecelakaan yaitu faktor kenavigasian (perambuan atau sarana bantu navigasi pelayaran, dalam telekomunikasi pelayaran atau 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.

d. 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 atau kecelakaan termasuk bantuan

pencarian, pertolongan serta penanggulangan pencemaran lingkungan laut.

Permasalahan aturan kelaikan kapal juga menjadi salah satu faktor penting didalam 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 perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio atau elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.¹³

3. Para Pihak dalam Kcelekaan Kapal

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

¹³ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Laporan Analisa Trend Kecelakaan Kapal 2003-2008*, Departemen Perhubungan Laut, Jakarta, 2008, hlm. 29.

penumpang memiliki kewajiban untuk melaporkan kepada nakhoda dan atau anak buah kapal yang mengenai terjadinya kecelakaan kapal dan memberikan pertolongan sesuai dengan batas kemampuannya.

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

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

- 4. Tanggungjawab Nakhoda, Perusahaan Pengangkut dan Syahbandar**
 - a. Tanggungjawab Nakhoda**

Didalam dunia pelayaran dibutuhkan peraturan-peraturan yang mengatur mengenai terlaksananya kegiatan pelayaran secara aman dan selamat. Hal inilah yang membuat pekerjaan di dunia pelayaran diantaranya di laut merupakan pekerjaan yang membutuhkan keterampilan, ketegasan, dan tanggungjawab penuh. Adanya hal tersebut dilakukan agar terlaksananya kedisiplinan oleh awak kapal dan orang-orang yang berada di atas kapal.

KUHD Pasal 341 menyatakan bahwa nakhoda ialah orang yang memimpin kapal. Pasal 1 angka (41) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan lebih luas lagi mengenai nakhoda sebagai pemimpin kapal dimana nakhoda yakni salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Seorang pemimpin tentu memiliki wewenang dan tanggungjawab tersendiri yang telah diatur didalam peraturan perundang-undangan.

Pasal 342 KUHD menyatakan bahwa nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Ia bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan olehnya pada orang lain karena kesengajaannya atau kesalahannya yang besar. Oleh karena itulah nakhoda wajib memiliki kedisiplinan yang tinggi agar keselamatan dan

keamanan pelayaran tetap terjamin. Nakhoda harus memahami mengenai tanggungjawab dan otoritasnya sebagai pemimpin kapal.

Nakhoda memiliki posisi khusus dalam dunia pelayaran sebagaimana terlihat dari tanggungjawab yang diembannya. Pertama, nakhoda bertanggungjawab selama pelayaran terhadap keamanan kapal, penumpang dan awak kapal, serta barang atau muatannya. Kedua, nakhoda adalah wakil atau kuasa dari operator kapal dan pemilik barang. Ketiga, nakhoda melaksanakan beberapa fungsi resmi untuk dan atas nama negara bendera, seperti mengambil tindakan-tindakan hukum dan disiplin terhadap tidak ditaatinya perintah-perintah nakhoda atau tindak pidana yang terjadi di atas kapal. Dia mempunyai kewajiban untuk mencatat dan memeriksa peristiwa kecelakaan dan kematian di kapal. Disamping itu, ia juga mempunyai wewenang khusus seperti membuat catatan setiap kelahiran dan menyaksikan serta mencatat surat-surat.¹⁴

Sebagai pemimpin kapal, nakhoda harus mempertanggungjawabkan segala tindakannya terhadap kapal dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut¹⁵. Kedudukan nakhoda sebagai pemimpin kapal, dimana dia adalah satu-satunya orang dalam kapal yang berwenang untuk menentukan sikap dan

¹⁴ Departemen Kehakiman RI, *Naskah Akademik Peraturan Perundang-Undangan Tentang Pelayaran*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Jakarta, 1994, hlm. 13.

¹⁵ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b), Djambatan, Jakarta, 1993. Hlm. 120.

mengambil tindakan dalam hal-hal tertentu, dapat terlihat dari beberapa ketentuan dalam beberapa pasal sebagai berikut :¹⁶

- 1) Menurut Pasal 393 KUHD dimana nakhoda berwenang menjalankan kekuasaan atas semua pelayar. Itulah sebabnya nakhoda tidak dimasukkan dalam golongan pelayar (Pasal 341 ayat (5) KUHD). Setiap perintah nakhoda untuk kepentingan keamanan dan ketertiban harus ditaati oleh pelayar.
- 2) Guna menjamin kemampuan berlayar dari kapal laut yang bersangkutan, menjamin keamanan kapal dan pelayar serta muatan kapalnya, maka nakhoda berkewajiban dengan seksama mengindahkan kebiasaan dan peraturan-peraturan yang ada. (Pasal 343 ayat (1) KUHD). Dengan adanya kewajiban tersebut, nakhoda tidak diperkenankan untuk memulai pelayaran bila kapal yang dipimpinnya belum dilengkapi secara baik dan diberi cukup awak untuk menjalankan kapal tersebut (Pasal 343 ayat (3) KUHD).
- 3) Kewajiban nakhoda untuk melakukan pandu laut, dimana saja hal itu diharuskan oleh kebiasaan, kebijaksanaan dan peraturan-peraturan yang berlaku (Pasal 344 KUHD).
- 4) Nakhoda harus mengawasi semua penumpang termaksud kedudukan yang sah sebagai penumpang.

¹⁶ *Ibid*, hlm. 121.

- 5) Nakhoda berkewajiban juga mengawasi barang-barang yang ada dalam kapalnya karena tidak boleh ada barang di kapal tanpa izinnya.
- 6) Nakhoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang berhak atas muatan, dimana dia perlu mengambil tindakan untuk kepentingan si pemilik muatan.
- 7) Dalam keadaan memaksa dan mendesak, nakhoda berwenang menjual seluruh atau sebagian muatan atau membayar pengeluaran untuk keperluan muatan itu ataupun meminjam uang dengan cara menggadaikan barang-barang muatan tersebut (Pasal 371 ayat (3) KUHD).
- 8) Selama dalam perjalanan, nakhoda tidak diperkenankan meninggalkan kapal, apalagi bila kapal dalam keadaan bahaya, kecuali bila meninggalkan kapal itu mutlak bagi nakhoda untuk keselamatan dirinya (Pasal 468 KUHD).

Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1008 tentang Pelayaran sebelum berlayar wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada syahbandar (Pasal 138 ayat (2) UU Pelayaran). Hal ini dikarenakan nakhoda bertanggungjawab atas keselamatan, keamanan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan yang diangkutnya

bahkan untuk ukuran kapal tertentu nakhoda memiliki wewenang penegakan hukum (Pasal 137 UU Pelayaran).

b. Tanggungjawab Perusahaan Peangangkut

Didalam KUHD, pengusaha kapal dan pengusaha perkapalan diatur didalam Pasal 320 sampai 340f KUHD. Pasal 320 KUHD memberikan definisi mengenai pengusaha kapal bahwa “Pengusaha kapal adalah orang yang menggunakan kapal untuk pelayaran di laut dan untuk itu dikemudikannya sendiri atau menyuruh seorang nakhoda, yang bekerja padanya”. Maka, pengusaha kapal tidak harus memiliki kapal untuk disebut sebagai pengusaha kapal namun cukup dengan mengoperasikan kapal yang digunakannya untuk melakukan pengangkutan orang atau barang.

Pengusaha kapal tidak hanya bertanggungjawab atas kapal yang dioperasikannya namun juga bertanggungjawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh orang-orang yang bekerja di kapalnya. Pasal 321 KUHD menyatakan bahwa “Pengusaha kapal bertanggungjawab untuk kerugian yang didatangkan kepada pihak ketiga oleh perbuatan hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu atau bekerja di kapal untuk keperluan kapal itu atau muatannya, dalam jabatan mereka atau dalam pelaksanaan pekerjaan mereka”.

Pengusaha kapal biasanya juga merupakan pengangkut barang ataupun orang. Pengangkutan barang diatur didalam Pasal 466 sampai Pasal 520t KUHD sedangkan pengangkutan orang diatur didalam Pasal

521 sampai Pasal 568k KUHD. Kapal KM Zahro Express digunakan sebagai moda transportasi yang mengangkut orang dari Dermaga Kali Adem menuju Kepulauan Seribu. Maka, jenis pengangkutan yang dimaksud didalam kasus kecelakaan kapal KM Zahro Express ialah pengangkutan orang.

Definisi pengangkut dirumuskan didalam Pasal 521 KUHD bahwa “Pengangkut dalam pengertian bab usaha adalah orang yang mengikat diri, baik dengan perjanjian pencarteran menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (musafir, penumpang) seluruhnya atau sebagian lewat laut”. Maka, didalam pengangkutan terdapat perjanjian antara pengangkut dengan orang (musafir, penumpang) yang akan memakai jasa pengangkutan.

Pengangkut wajib untuk menjaga keamanan penumpang dari saat naik sampai saat turun dari kapal. Pengangkut pun wajib mengganti kerugian yang disebabkan oleh cedera yang menimpa penumpang kecuali ia dapat membuktikan sebaliknya (Pasal 522 KUHD). Selain itu, pengangkut bertanggungjawab atas perbuatan orang-orang yang dipekerjakan olehnya, dan barang-barang yang digunakannya pada pengangkutan itu (Pasal 523 KUHD). Dari rumusan tersebut dapat dilihat mengenai tanggungjawab pengangkut dimana pengangkut bertanggungjawab untuk memberikan kermanan kepada penumpang

serta kerugian yang ditimbulkan kecuali ia dapat membuktikan sebaliknya.

Perjanjian pengangkutan meliputi mengenai hak dan kewajiban pengangkut dan orang yang diangkutnya. Adanya tanggungjawab pengangkut atas kerugian yang ditimbulkan kecuali ia dapat membuktikan sebaliknya. Demikian pula halnya dengan pengangkutan penumpang oleh Pasal 524a KUHD, dapat membuktikan untuk kejadian *force majeure* atas kerugian atau kecelakaan yang terjadi pada penumpang merupakan suatu kejadian yang tidak dapat dielakan oleh pengangkut atau dengan kata lain diluar kekuasaan pengangkut.¹⁷

Pengusaha kapal dapat sekaligus menjadi pengangkut namun pengangkut belum tentu sebagai pengusaha kapal. Hal ini dibedakan menurut tanggungjawabnya didalam Pasal 525 dan 526 KUHD. Pasal 525 KUHD menyatakan bahwa “Bila pengangkut adalah sekaligus pengusaha kapal itu, tanggungjawabnya karena kerugian yang disebabkan oleh cedera yang diderita oleh para penumpang yang diangkut dengan kapal itu, terbatas pada jumlah f.50, -tiap meter kubik isi bersih kapal itu, bila mengenai kapal-kapal yang digerakkan secara mekanis, ditambah dengan apa yang untuk menentukan isi itu, dikurangkan dari isi kotor untuk ruang yang ditempati oleh alat penggeraknya...”.

¹⁷ S. Soempena, Buku tentang Hukum Laut, Jakarta, 1977, hlm. 22.

Seperti yang telah diketahui bahwa surat bukti perjanjian pengangkutan barang di laut digunakan konosemen, maka dalam pengangkutan orang di laut digunakan surat bukti perjanjian pengangkutan orang di laut adalah tiket atau karcis kapal. Pasal 530 menyatakan bahwa penumpang dapat meminta untuk dirinya sendiri atau orang lain suatu tanda penumpang (tiket) yang ditandatangani oleh nakhoda atau kuasanya (agen pelayaran).¹⁸

Definisi mengenai pengangkut tidak dirumuskan didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun, Pasal 1 angka (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan definisi mengenai angkutan di perairan bahwa “Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal”. Maka, pengangkut adalah subjek hukum yang melakukan kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

Kewajiban dan tanggungjawab pengangkut didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diatur mulai Pasal 38 hingga Pasal 49. Pengangkut wajib mengangkut penumpang dan/atau barang sesuai dengan apa yang telah disepakati didalam perjanjian. Perjanjian pengangkutan tersebut dibuktikan dengan karcis atau tiket penumpang dan dokumen muatan (Pasal 38). Maka,

¹⁸ *Ibid*, hlm. 23.

pengangkut bertanggungjawab atas keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya yang dinyatakan didalam perjanjian pengangkutan (Pasal 40).

Tanggungjawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal berupa kerugian-kerugian yang ditimbulkan. Jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan pengangkut dapat dibebankan hanya sebagian maupun seluruh tanggungjawabnya. Maka itulah perusahaan pengangkut wajib mengasuransikan tanggungjawabnya terhadap kerugian yang dapat ditimbulkan dan asuransi perlindungan terhadap penumpang (Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

c. Tanggungjawab Syahbandar

Pelabuhan pada hakekatnya merupakan suatu mata rantai dalam penyelenggaraan angkutan ke/dari pedalaman yang menghubungkan berbagai sarana angkutan dengan sarana angkutan laut. Dengan demikian pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai titik terminal tetapi juga sebagai pusat kegiatan transit. Jumlah pelabuhan yang demikian banyak (kurang lebih 200 pelabuhan) tersebar di seluruh pelosok nusantara yang begitu luas dalam jarak-jarak yang relatif pendek antara

pelabuhan yang satu dengan yang lainnya dengan tingkat fasilitas teknis yang berbeda-beda.¹⁹

Keselamatan pelayaran di laut menyangkut berbagai kepentingan umum, dimana keselamatan penumpang serta segala harta bendanya harus dapat dipertanggungjawabkan, maka diperlukan pengawasan dan pembinaan bagi maksud tersebut yang dilakukan oleh suatu lembaga pemerintah yang disebut dengan kesyahbandaran yang dipimpin oleh seorang syahbandar.²⁰ Berdasarkan pasal 1 butir (56) yang dimaksud syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Fungsi, tugas dan kewajiban syahbandar diatur didalam Pasal 207 sampai Pasal 225 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan”.

Dari rumusan tersebut dapat disimpulkan bahwa fungsi syahbandar

¹⁹ Hussyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku II*, Pustaka Sinar Harapan, 2001, Jakarta, hlm. 235.

²⁰ Adi Sumardiman, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Pengaturan Skema Pemisah Lalu Lintas Pelayaran*, Pengayoman / Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, 1999, Jakarta, hlm. 64.

mencakup keselamatan dan keamanan pelayaran dimana syahbandarlah yang melakukan pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di pelabuhan termasuk membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan.

Adanya fungsi syahbandar dalam menjaga keselamatan dan keamanan di pelabuhan maka syahbandar memiliki tugas-tugas sebagaimana yang dinyatakan didalam Pasal 208 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni :

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- d. Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- f. Mengawasi pemanduan;
- g. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
- h. Mengawasi pengisian bahan bakar;
- i. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
- j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- k. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
- l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;

- m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Selain memiliki fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 syahbandar juga memiliki kewenangan sebagaimana yang dirumuskan didalam Pasal 209 yakni :

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d. Melakukan pemeriksaan kapal;
- e. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g. Menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- h. Melaksanakan sijil awak kapal.

KUHD tidak memuat secara eksplisit mengenai definisi dan tanggungjawab syahbandar. Namun, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di pelabuhan oleh syahbandar secara tidak langsung dapat dilihat di dalam pasal-pasal mengenai tanggungjawab nakhoda diantaranya Pasal 348 dan 349 KUHD dimana nakhoda berusaha agar diselenggarakan buku harian kapal dimana semua hal yang penting yang terjadi dalam perjalanan dicatat dengan teliti. Hal ini merupakan

fungsi nakhoda yakni melakukan pengawasan di bidang angkutan di perairan.

Pasal 352 KUHD menyatakan bahwa nakhoda wajib dalam 48 jam setelah tibanya di pelabuhan darurat atau pelabuhan tujuan akhir menunjukkan atau menyuruh menunjukkan buku harian kapal kepada pegawai pendaftaran anak buah kapal dan minta agar buku itu ditandatangani oleh pegawai tersebut sebagai tanda telah dilihatnya. Didalam pasal ini yang dimaksud sebagai pegawai pendaftaran anak buah kapal ialah syahbandar yang memiliki tugas dalam menjalankan fungsinya untuk melaksanakan keselamatan dan keamanan di bidang angkutan perairan.