

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

Sukardi S^{1*}, Octi Avriani², Ari Fauzi³

^{1,2,3}, Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Malahayati Jakarta

Alamat: Marunda, Cilincing, Jakarta Utara, Daerah Khusus Jakarta 14150

Korespondensi penulis: svkardi@gmail.com*

ABSTAK : Penelitian ini bertujuan untuk Untuk mengetahui pelaksanaan tugas dan tanggung jawab nakhoda terhadap keselamatan kapal KMP. Tuna Tomini serta Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tugas dan tanggung jawab nakhoda terhadap keselamatan kapal KMP. Tuna Tomini.. Penelitian dilaksanakan di Kapal KMP. Tuna Tomini selama 2 bulan dari bulan *November - Desember 2022*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kualitatif Deskriptif dimana peneliti mendapatkan data dari berbagai sumber melalui Penelitian Kepustakaan (*Library Research*) dan Penelitian Lapangan (*Field Research*). Di lapangan peneliti mengumpulkan data dengan metode wawancara, observasi dan dokumentasi. Jumlah *Populasi* yang ada di Kapal KMP. Tuna Tomini berjumlah *75 Crew*. Yang diambil sebagai *sample* sebanyak *50 responden* karena keterbatasan waktu. Hasil penelitian Hasil bahwa, Tugas dan Tanggung jawab terhadap keselamatan kapal KMP. Tuna Tomini merupakan tanggung jawab Nakhoda, Nakhoda bisa lolos dari tanggung jawab itu hanya jika bisa dibuktikan sebaliknya, seorang Nakhoda kapal juga dapat di mintai tanggung jawab perdata jika terjadi kecelakaan kapal di manapun akibat kelalaian Nakhoda, Faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab Hukum Nakhoda Kapal disebabkan oleh faktor internal meliputi kurangnya kompetensi dan skill serta mental dan disiplin yang kurang dalam melaksanakan tugasnya dan kurangnya pemahaman tentang peraturan perundang-undangan pelayaran, dan kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang terhadap pelanggaran keselamatan pelayaran, faktor eksternal yaitu pengaruh cuaca buruk sehingga mengakibatkan kurangnya konsentrasi nakhoda dalam mengambil keputusan.

Kata Kunci : **Tugas dan Tanggung Jawab, Nakhoda, Keselamatan Kapal, Kapal KMP. Tuna Tomini.**

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

LATAR BELAKANG

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai Negara kepulauan yang memiliki luas daratan dan lautan yang terdiri dari wilayah laut teritorial dengan luas 290 ribu km yang merupakan 2/3 luas wilayah nusantara sehingga total perairan 6,4 juta km², sedangkan luas zona ekonomi eksklusif Indonesia adalah 3 juta km², hal inilah yang menyebabkan pengangkutan melalui laut menjadi pilihan utama guna menjadi sarana penghubung antar pulau dan daerah di Indonesia, pengangkutan menjadi pilihan utama karena memiliki kelebihan dibandingkan dengan moda transportasi yang lain, diantaranya biaya pengangkutan yang lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya dan sanggup mengangkut barang-barang dalam jumlah banyak sampai ratusan atau ribuan ton sekaligus .

Melalui pengangkutan laut, baik orang maupun barang dapat diangkut dari satu tempat ketempat tujuan tertentu melalui pelabuhan-pelabuhan yang ada di seluruh Indonesia yang berjumlah 1887 pelabuhan. Menyadari bahwa pentingnya sarana transportasi tersebut, angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi, di perairan harus di tata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang aman, kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Keberadaan nakhoda dengan pandu laut di atas sebuah kapal niaga, sangat berperan menjaga keselamatan berlayar menuju pelabuhan tujuan. Pandu bandar dan nakhoda menjalankan tugas pada lingkungan kerjanya, wilayah pelabuhan memiliki tingkat kepadatan lalu lintas kapal tertinggi di Indonesia yang perlu dijaga. Kondisi keselamatan pelayaran yang diharapkan adalah mewujudkan Nakhoda kapal zero accident.

Nakhoda mempunyai kekuasaan di kapal atas semua penumpang, mereka wajib menaati perintah yang diberikan oleh nakhoda untuk kepentingan keamanan atau untuk mempertahankan ketertiban dan disiplin,³ walaupun nakhoda berkedudukan sebagai buruh utama pengusaha kapal, dia memegang pimpinan kapal yang pada setiap peristiwa tertentu,⁴ nakhoda wajib bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya.

Nakhoda wajib menaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya, nakhoda tidak akan melakukan perjalanan kecuali bila kapalnya memenuhi persyaratan, dan dilengkapi sepantasnya serta diberi anak buah kapal secukupnya.

Persyaratan keselamatan kapal pelayar dan muatan tercantum dalam Ordonansi Kapal 1935 dan sanggup melaksanakan perjalanan dimaksud. Nahkoda kapal di sini sebagai laik laut, unsur-unsur laik laut adalah stabilitas harus memadai, tindakan-tindakan pengamanan terhadap muatan, tata pemompaan harus berfungsi dan palka –palka harus ditutup kedap air. Persyaratan pengawakan ditetapkan ordonansi Kapal 1935 dimana factor berikut banyak menentukan ukuran kapal, perlengkapan, kekuatan mesin, system pengendalian mesin dan lain-lain kesemuanya diatur dalam Ordonansi Kapal 1935 dan Safety of life at sea (SOLAS)1974.

Tugas dan tanggung jawab yang harus ditaati seorang nakhoda adalah wajib mentaati peraturan-peraturan sebagai jaminan kelaikan dan keselamatan kapal para pelayarnya maupun muatannya. Tugas dan tanggung jawab ini dibebankan kepada nakhoda secara pribadi, perintah-perintah dari pengusaha kapal tidak dapat membebaskannya, nakhoda tidak terikat dengan perintah-perintah tersebut jika hal itu bertentangan dengan kewajiban-kewajibannya menurut perundang-undangan.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dimana dalam penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif yaitu untuk memudahkan penulis untuk mendapatkan data secara objektif dalam rangka mengetahui pelaksanaan tugas dan tanggung jawab nakhoda dan faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tugas dan tanggung jawab nakhoda terhadap keselamatan kapal KMP. Tuna Tomini.. Dalam rangka pengumpulan data peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yaitu:

1. Metode Pustaka (Library Method) yakni suatu bentuk penelitian untuk memperoleh data-data dari berbagai sumber seperti literatur-literatur baik berupa buku dan juga media lainnya yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan.
2. Observasi adalah tinjauan langsung kelokasi penelitian untuk mengetahui keadaan secara langsung sebagai bahan pertimbangan dan referensi penelitian untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan.

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

3. Wawancara atau diskusi langsung dengan pihak terkait dalam mengumpulkan data dan informasi guna mempercepat dan mengkonkritkan informasi yang dikumpulkan.

Fokus dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui pelaksanaan tugas dan tanggung jawab nakhoda dan faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tugas dan tanggung jawab nakhoda terhadap keselamatan kapal KMP. Tuna Tomini. Dengan demikian untuk mengetahui langkah-langkah tersebut maka informan kunci dalam penelitian ini adalah, Nahkoda/Kapten Kapal, Perwira Kapal dan awak kapal, yang akan dilakukan berdasarkan pilihan peneliti dan informan yang diminta keterangan akan diacak sesuai keperluan peneliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL

Pelaksanaan Tugas dan Tanggung Jawab Nahkoda terhadap Keselamatan Kapal KMP. Tuna Tomini

Peristiwa terjadinya kecelakaan kapal di laut dapat mengakibatkan kerugian baik secara materil maupun hilangnya nyawa orang. Atas peristiwa tersebut haruslah ada orang yang bertanggung jawab, 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 pihakpihak lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan kapal.

1. Melengkapi alat keselamatan di atas kapal

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio elektronik kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian terlebih dahulu, adapun contoh – contoh peralatan keselamatan yang ada di kapal adalah sekoci penyelamat (*life boat*), pelampung penolong bentuk cincin (*ring life buoys*) jaket penolong (*life jackets*), rakit penolong tiup (*inflatable liferaft*), pelempar tali penolong (*line throwing apparatus*), media pelindung panas (*thermal proctive aid*), dan isyarat asap (*phyrotechnis*) alat keselamatan sangatlah penting bagi *crew* kapal dan penumpang yang menggunakan jasa angkutan laut sebagai moda pengangkutan barang dan orang , diharuskan bagi *crew* kapal

untuk dapat mengoperasikan dan merawat alat keselamatan yang ada di atas sehingga jika terjadi kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri dan orang lain dengan cepat dan tepat.

2. Mengawaki kapal secara layak sesuai prosedur pelayaran

Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal, secara umum 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, Nakhoda kapal 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

3. Memastikan kapal laik laut

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hokum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu

4. Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran

Selain harus memeriksa keselamatan dan keamanan sebelum berlayar, seorang nakhoda juga harus melakukan upaya dalam mencegah kapal mengalami bahaya.

5. Bertanggung jawab atas keselamatan *crew* kapal

Nakhoda bertanggung jawab terhadap awak kapal/ *crew* kapal, selama pelayaran, Nakhoda mewakili pengusaha/owner kapal membuat perjanjian kerja laut dengan anak buah kapal yang bekerja padanya, nakhoda menentukan peraturanperaturan mengenai hubungan kerja antara perwira yang satu dengan yang lainnya atau antara awak kapal lainnya

6. Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Menurut Kepala Bidang Keselamatan Berlayar tentang Pelaksanaan Tugas dan Tanggung Jawab Nakhoda terhadap keselamatan kapal KMP. Tuna Tomini

- 1) Nakhoda adalah pimpinan tertinggi di atas kapal yang mempunyai tanggung jawab terhadap keselamatan kapal , awak kapal dan barang yang ikut di atas kapal, nakhoda bisa mengambil suatu tindakan apa saja yang bisa menyelamatkan kapal dari sebuah

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

kecelakaan, oleh sebab itu nakhoda dituntut harus memiliki kompetensi dan keahlian yang diandalkan sehingga dapat dipertanggung jawabkan di hadapan yang berlaku

- 2) Nakhoda akan lepas dari tanggung jawab apabila terjadi suatu tindakan yang dilakukan demi menyelamatkan kapal dan awaknya dari suatu musibah kecelakaan, dan bila terjadi kecelakaan akibat cuaca buruk yang dapat dibuktikan dihadapan pengadilan mahkamah pelayaran

Menurut Kepala *Cruwing* Perusahaan Pelayaran PT Logindo Samudra Makmur, tentang Pelaksanaan Tugas dan Tanggung Jawab Nakhoda terhadap Keselamatan Kapal KMP. Tuna Tomini,

- 1) Nakhoda adalah wakil perusahaan di atas kapal yang telah diberikan tanggung jawab dan wewenang penuh untuk memastikan keselamatan kapal, *crew*, muatan serta semua fasilitas yang ada di sekitar area operasi / pelayarannya mulai bertolak dari suatu tempat sampai tiba di pelabuhan tujuan
- 2) Nakhoda harus memastikan bahwa kondisi kapal laik laut dan hal ini harus dibuktikan dengan sertifikat keselamatan (*lambung*, *machinery*, sertifikat perlengkapan alat keselamatan) yang telah dilakukan pemeriksaan atau pengujian oleh badan sertifikasi
- 3) Keselamatan pelayaran juga sangat tergantung pada persiapan nakhoda sebelum melakukan pelayaran dimana harus memastikan rute pelayaran yang akan di lewati, memastikan semua sarana prasarana alat keselamatan dan alat komunikasi berfungsi dengan baik, kondisi mesin dan semua mesin bantu berfungsi normal, perhitungan bahan bakar dan *logistik* cukup sampai tujuan , dan perhitungan kondisi cuaca serta *marine hazard* atau navigasi selama pelayaran.
- 4) Selama pelayaran, nakhoda harus memastikan sistim jaga terlaksana dengan baik dan selalu memastikan kapal berlayar di alur yang sudah ditentukan.

Sebelum kapal berlayar maka nakhoda 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 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 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 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.

Faktor yang mempengaruhi tidak terlaksananya tugas dan tanggung jawab nakhoda terhadap kapal KMP. Tuna Tomini

Penyebab tidak terlaksananya tugas dan tanggung jawab hukum nakhoda 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.

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

Beberapa hasil wawancara dari Nakhoda kapal dalam Negeri dan Luar negeri diantaranya.

- a. Amin.M.Dewa.,Nakhoda kapal Tanker, mengatakan bahwa salah satu faktor tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nakhoda 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 .
- b. 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.
- c. Tasbih Rachman Nakhoda kapal *suplay* yang beroperasi diluar perairan Indonesia mengatakan salah satu penyebab tidak terlaksananya tanggung jawab hokum nakhoda dalam keselamatan pelayaran adalah disebabkan karna beberapa oknum nakhoda 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.
- d. Alwi Sibali Nakhoda kapal *suplay* menyampaikan bahwa yang menjadi faktor tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nakhoda adalah kurangnya pemahaman terhadap undang-undang pelayaran serta kelalaian dalam pelaksanaan tugas,disamping itu pengawasan pihak yang berwenang yang masih lemah mengenai kompetensi seorang nakhoda.
- e. Abdul Rahman, nakhoda kapal *pasegger* berpendapat faktor tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nakhoda 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.
- f. Rudy nakhoda kapal kontainer, mengatakan faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab hukum nakhoda adalah disebabkan adanya dualisme kepemimpinan di atas kapal dimana pihak pelayaran terkadang lebih mempercayai perwira lain selain nakhoda.

Sebelum kapal berlayar maka nakhoda 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 ijin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat halhal 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 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 undangundang 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;

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

- 7) Mengawasi pengisian bahan bakar;
- 8) Mengawasi pengerukan dan rekalmasi
- 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 *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 (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.

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

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.

PEMBAHASAN

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.

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

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 pembedaan 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 sit 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 klsasi. 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) mengambil keputusan dalam kapal dengan putus asa sehingga kapal laut diabaikan
- 3) mengemudikan kapal laut, sedangkan sertifikat khusus untuk mengemudikan kapal tidak punya
- 4) mengabaikan aturan sarana bantu navigasi
- 5) memaksakan kapal dijalankan ketika berlabuh tanpa persetujuan Syahbandar; dan

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

6) 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 sebabsebab terjadinya kecelakaan transportasi;

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

- 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 *yuridis* perbuatan-perbuatan yang termasuk kedalam tindak pidana di bidang 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.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Berdasarkan Peraturan Perundangan, tugas dan tanggung jawab di atas kapal KMP.Tuna Tomini dipegang oleh nakhoda kapal terutama terhadap keselamatan dalam pelayaran. Dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawabnya belum sepenuhnya dilaksanakan dengan baik dan memadai.
2. Faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tugas tanggung jawab Nakhoda terhadap keselamatan Kapal KMP. Tuna Tomini sebagai berikut : Pertama Faktor internal yaitu kurangnya *skill* dari nakhoda itu sendiri, serta mental dan disiplin yang kurang dalam menjalankan tugas selama pelayaran serta kurangnya pemahaman terhadap undang-undang pelayaran dan pengawasan dari pihak yang berwenang masih kurang terlaksana dengan baik. Kedua faktor eksternal yaitu kondisi alam seperti cuaca yang buruk yang menyebabkan nakhoda tidak bisa berkonsentrasi dalam pengambilan keputusan.

Saran

1. Dalam menyelesaikan masalah kelalaian oleh nakhoda atau awak kapal maka diperlukan adanya sinergitas kinerja yang komprehensif diantara sesama *stake holder* yang berkompeten terhadap keamanan dan keselamatan kapal, baik pemilik/ pengusaha kapal, Nakhoda Kapal maupun pejabat syahbandar, serta aparat penegak hukum lainnya. Sehingga kedepan aspek keselamatan pelayaran akan menjadi perhatian utama baik sebelum maupun selama pelayaran.
2. Dalam rangka mewujudkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta meminimalisir kecelekaan di laut maka penegakan hukum harus dilaksanakan secara proporsional dan profesional serta menjunjung nilai-nilai keadilan. Namun demikian yang lebih penting lagi adalah tindakan pencegahan agar kecelakaan di laut tidak terjadi, termasuk informasi tentang tempat dan cara penggunaan alat-alat keselamatan selama dalam pelayaran.
3. Temuan penelitian ini dapat memperkuat temuan penelitian selanjutnya bahwa tanggung jawab nakhoda tidak mutlak ditanggung oleh nakhoda, tetapi jika terjadi kesalahan prosedural maka tanggung jawab dibebankan pada syahbandar, pemilik kapal, atau lembaga pengawas pelayaran.

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN KAPAL KMP. TUNA TOMINI

DAFTAR PUSTAKA

SUMBER BUKU

- Abdullah M K , Terbaru *Kamus Besar Bahasa Indonesia* Sandro Jaya. Jakarta *Guidelines for the implementation of Marpol annex v* Edisi 2012
- Hamzah, Andi 1986. *Kamus Hukum* Ghalia Indonesia Jakarta. Cetakan- 1 *International safety management code* 2018 edition *International Maritime Organization* (IMO)
- Kartini, 2013. *Hukum Maritim*. Deepublish Publisher Yogyakarta. Edisi pertama Cetakan – 2
- Munir Fuady, 2010 *perbuatan melawan hukum pendekatan kontemporer*, Citra Aditya Bakti ,Bandung
- Renggong Ruslan, 2019 *hukum pidana khusus memahami delik delik di luar KUHP*, Prenamedia group edisi revisi cetakan ke 3
- _____2014 *Maritim Pelayaran IMO SOLAS, Consolidated* edition
- Widjaja Gunawan Dan Yani Ahmad 2001, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*. Jakarta PT SUN Cetakan ke-2
- Sumber Direktorat ,Lalu Lintas Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Standar Of Training Certification And Watch Keeping
- _____2014 *Maritim Pelayaran IMO SOLAS, Consolidated* edition 2014
- Sukarmi. 2005, *Tanggung jawab pelaku usaha atas kerugian konsumen yang disebabkan oleh perjanjian baku*. Disertasi Doktor Unpad Bandung
- Titik Triwulan dan Shinta Febrian. 2010 *Perlindungan Hukum bagi pasien* Prestasi Pustaka Jakarta
- Tjakranegara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang Penumpang* Rineka cipta. Jakarta

UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN PEMERINTAH

- _____2008 *Undang-Undang Pelayaran RI No 17 Th 2008* . Sinar Grafika Jakarta. Cetakan pertama
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia 51/Tahun 2002 Tentang Perkapalan 2013. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang* Graha Media Press Jakarta. Cetakan- 1
- Moeljatno, 2001. *Kitab Undang-Undang* Nova Noval Dwinuari Antony 2018 .Detik News *kecelakaan pelayaran terjadi dalam waktu dekat apa yang salah*.
- I. Dwinuari Antony 2018 .Detik News *kecelakaan pelayaran terjadi dalam waktu dekat apa yang salah*.

Kitab Undang-undang Hukum Pidana Bumi Aksara Jakarta.Cetakan - 21

SUMBER DARI INTERNET

<https://id.wikipedia.org/wiki/daftar-kecelakaan> diakses pada tanggal 5 Desember 2020

<http://id.wikipedia.org/wiki/Daftar> kecelakaan dan insiden kapal di Indonesia ,
diakses tanggal 5 Desember 2020

Harnoli Rahman,et.al 2017. *Penentuan faktor dominan penyebab kecelakaan kapal di Kesyahbandaran utama Tanjung priok-Albacore volume 1 No 3* 277- 284

Noval Dwinuari Antony 2018 .Detik News *kecelakaan pelayaran terjadi dalam waktu dekat apa yang salah.*