
PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

Pantjdjatkika Rahmadarta¹, Mardiana M², Anton Novianto³

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

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

Korespondensi penulis: Pancajatmika.mmar@gmail.com¹

ABSTAK : Dunia transportasi saat ini telah berkembang dengan sangat pesat termasuk dalam transportasi laut dimana teknologi maritime mengikuti perkembangan zaman, dan dalam transportasi laut dibutuhkan moda transportasi laut yang dapat mewujudkan perpindahan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan aman, selamat dan ekonomis, moda transportasi laut transportasi laut tersebut dalam dunia transportasi laut dinamakan kapal, dan sebuah kapal agar dapat menjadi alat transportasi laut yang aman harus memenuhi standar keselamatan dalam pembuatannya bergantung dari jenis kapalnya dimana hal tersebut telah diatur oleh IMO (International Maritim Organisation) yang merupakan salah satu badan PBB (Perserikatan Bangsa Bangsa) dimana IMO mempunyai 4 (empat) pilar utama peraturan hukum dibidang pelayaran internasional, dari keempat pilar tersebut masing masing saling berkaitan dalam menjamin keselamatan transportasi laut, khususnya dunia pelayaran, salah satu pilar IMO (International Maritim Organization) adalah yang berkaitan dengan berkaitan dengan keselamatan jiwa dilaut yang mencakup segala jenis kapal laut adalah SOLAS (Safety of Life at Sea), sebagaimana disebutkan pada awal awal kalimat bahwa kapal kapal yang melakukan pelayaran harus memenuhi standar keselamatan dan standar keselamatan tersebut diatur secara lengkap dan detail pada SOLAS (Safety of Life at Sea), namun keselamatan pelayaran bukan hanya terdiri dari standar keselamatan kapalnya saja, melainkan juga harus diikuti dengan standar keterampilan dan keahlian dari para awak kapalnya, agar merak dapat melayarkan kapal dengan aman, selamat dan ekonomis, sehingga untuk menjamin standara kesematan tersebut IMO (Intenational Maritim Organization) juga mengeluarkan peraturan hukum dibidang standar pelatihan awak kapal dan ini juga merupakan salah satu dari 4 pilar utama dari IMO yaitu STCW (Standar of Training, Certification and Watchkeeping) yang merupakan

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

konvensi internasional yang mengatur standar pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga bagi pelaut, tujuannya adalah untuk memastikan keselamatan seluruh awak kapal saat bekerja dikapal, termasuk Nahkoda kapal, yang mana dalam sebuah kapal keberadaan Nahkoda adalah sebagai pemimpin tertinggi diatas kapal, sehingga Nahkoda harus mampu dan cakap dalam menjamin keselamatan pelayaran, dengan demikian peran seorang Nahkoda sangat penting dalam menjaga keselamatan kapalnya dalam setiap pelayaran, antara lain adalah Nahkoda mampu berperan sebagai penentu kebijakan dikapal, nahkoda harus mampu berperan sebagai pembuat keputusan yang benar dan tepat selama dalam pelayaran dan nahkoda juga harus mampu berperan sebagai penjaga kedamaian atau situasi kondusif dikapal, sehingga dalam setiap pelayaran kapal Nahkoda kapal dapat menjamin terciptanya keselamatan transportasi laut.

Kata kunci : Nahkoda, Kapal, Pelayaran, Transportasi.

ABSTRAC : The world of transportation has now developed very rapidly, including in sea transportation where maritime technology follows the development of the times, and in sea transportation, a mode of sea transportation is needed that can realize the movement of goods and passengers from one place to another safely, securely and economically, the mode of sea transportation in the world of sea transportation is called a ship, and a ship in order to be a safe means of sea transportation must meet safety standards in its manufacture depending on the type of ship where this has been regulated by the IMO (International Maritime Organization) which is one of the UN (United Nations) agencies where IMO has 4 (four) main pillars of legal regulations in the field of international shipping, of the four pillars, each is interrelated in ensuring the safety of sea transportation, especially the world of shipping, one of the pillars of the IMO (International Maritime Organization) is related to the safety of life at sea which includes all types of ships is SOLAS (Safety of Life at Sea), as mentioned at the beginning of the sentence that ships that sail must meet safety standards and these safety standards are regulated completely and in detail in SOLAS (Safety of Life at Sea), but shipping safety does not only consist of safety standards the ship alone, but also must be followed by the standards of skills and expertise of the crew, so that they can sail the ship safely, securely and economically, so that to guarantee the safety standards, the IMO (International Maritime Organization) also issues legal regulations in the field of crew training standards and this is also one of the 4 main pillars of the IMO, namely STCW (Standard of Training, Certification and

Watchkeeping) which is an international convention that regulates training standards, certification, and watchkeeping for sailors, the aim is to ensure the safety of all crew members while working on the ship, including the ship's captain, where in a ship the existence of the captain is as the highest leader on the ship, so the captain must be able and competent in ensuring the safety of the voyage, thus the role of a captain is very important in maintaining the safety of his ship in every voyage, among others, the captain is able to play a role as a policy maker on the ship, the captain must be able to play a role as a correct and appropriate decision maker during the voyage and the captain must also be able to play a role as a peacekeeper or a conducive situation on the ship, so that in every ship's voyage The ship's captain can ensure the safety of maritime transportation.

Key word : **master, ship, voyage, transportation**

LATAR BELAKANG

Transportasi laut saat ini merupakan jenis yang mempunyai peran penting dalam kegiatan distribusi barang maupun penumpang, selain harganya yang relative murah, kemampuan dalam membawa muatan juga merupakan salah satu keunggulan kenapa transportasi laut masih sangat dibutuhkan saat ini, dan tentu saja transportasi ini akhirnya akan selalu menjadi pilihan bagi masyarakat, khususnya dalam menggerakkan roda perekonomian. Sebagaimna disebutkan sebeulmnya hal itu karena alat transportasi laut menawarkan jasa angkut untuk penumpang ataupun mengangkut suatu komoditas perdagangan dengan jumlah yang besar dan jarak yang jauh pula, ditawarkan biaya yang relatif murah dibandingkan transportasi darat dan udara. Dan untuk melaksanakan kegitan transportsi laut dibutuhkanna moda transportasi yang bisas disebut dengan kapal, sehingga perusahaan perusahaan pelayaran dalam menjalankan aktifitas perusahaannya memerlukan kapal laut, karena itulah kapal merupakan ujung tombak untuk mendapatkan penghasilan bagi perusahaan pelayaran, karena salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya sebagai hasil dari jasa angkutan, untuk kemajuan suatu perusahaan, maka perusahaan pelayaran harus untung artinya pemasukan harus lebih besar daripada pengeluarannya, dengan demikian biaya operasi harus ditekan sekecil mungkin. Pendapatan maupun biaya operasi sangat dipengaruhi oleh perawatan kapal yang dilaksanakan dengan baik dan secara tidak langsung akan meningkatkan jumlah hari berlayar kapal, dan kapal untuk dapat melakukan fungsinya sebagai

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

moda transportasi laut haruslah dalam kondisi laik laut artinya kapal memenuhi standar keselamatan sebelum diijinkan untuk berlayar oleh syahbandar termasuk nahkoda dan awak kapal juga harus memenuhi standar keselamatan untuk keterampilan dan keahliannya yang dibuktikan dengan adanya sertifikat sesuai dengan STCW (Standart of Training, Certification and Watchkeeping) amandemen 2010.

Sebuah kapal akan dianggap tidak laik laut disebabkan oleh beberapa factor, diantaranya adalah seperti karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan demi keamanan dan keselamatan kapal, atau misalkan adanya sertifikat kapal yang telah memasuki masa kadaluarsa, atau mungkin juga adanya beberapa alat keselamatan kurang memadai, lalu tanda pendaftaran kapal tidak dipasang, termasuk juga muatan yang melebihi kapasitas atau over draft, kemungkinan lain adanya muatan tidak sesuai dengan dokumen muatan atau manifest dan lain sebagainya yang hal ini tentu saja akan dapat berakibat fatal jika kapal tetap berlayar, dari permasalahan yang terjadi terkadang yang banyak melanggar adalah Nakhoda kapal yang kurang memperhatikan prosedur keamanan dan keselamatan pada kapal yang akan berakibat pada penumpang ataupun barang yang diangkutnya, untuk itulah peran dan tanggung jawab nahkoda kapal diuji, seberapa trampil dan ahli seorang nahkoda kapal laut dalam hal menjaga kapal tetap laik laut untuk menjamin terciptanya keselamatan transportasi laut, karena perlu ditegaskan bahwa kondisi kapal sangatlah penting dalam menjamin sampainya penumpang atau barang untuk sampai ke tujuan, jadi walaupun kapal-kapal yang dioperasikan sudah berusia tua, namun tetap dituntut harus dalam keadaan laik laut agar tidak membahayakan kapalnya sendiri, anak buah kapal, muatan yang dibawanya, dan juga lingkungannya. Dengan demikian kondisi kapal juga menjadi hal penting demi keselamatan penumpang, namun dalam realitanya hal inilah yang banyak dilalaikan oleh pemilik jasa angkutan laut. Kelalaian terhadap keselamatan penumpang akan berakibat pada ditegakkannya hukum yang dalam hal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Nahkoda sebagai pemimpin tertinggi di kapal juga harus memiliki pengetahuan tentang beberapa aturan atau perundang undangan terkait dengan keselamatan pelayaran.

Untuk diketahui bahwa di Indonesia upaya penegakan hukum di laut khususnya yang berkaitan Undang-Undang Pelayaran yang dilaksanakan melalui suatu operasi patroli keamanan dan keselamatan laut, baik secara parsial oleh berbagai pemangku kepentingan (stake holder) di laut, dengan tujuan menjaga keamanan dan keselamatan laut dan pelayar di Indonesia dan

kegiatan tersebut dilaksanakan secara terkoordinasi serta untuk pelaksanaan atau kegiatan patroli diselenggarakan oleh kapal-kapal patroli milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang ditempatkan di seluruh Pangkalan Penjaga Laut dan Pantai dan Unit Pelaksana Teknis di daerah di seluruh wilayah Negara kesatuan Republik Indonesia, termasuk dalam hal untuk memeriksa apakah ada atau tidaknya SPB (surat persetujuan berlayar) yang dikeluarkan oleh syahbandar sebagai dasar dari nahkoda kapal melayarkan kapalnya menuju tempat lain atau Pelabuhan tujuan.

Nahkoda kapal sebagai pemimpin tertinggi diatas kapal juga harus memenuhi beberapa persyaratan administrasi dan dokumen pelayaran diantaranya buku harian kapal (log book), sebagaimana dalam Ketentuan Pasal 348 KUHD menyebutkan bahwa: Nakhoda berusaha agar di kapal diselenggarakan buku harian (register harian atau jurnal), dimana semua hal yang penting yang terjadi dalam perjalanan dicatat dengan teliti dan administrasi harian kapal selama proses pelayaran selama kapal masih beroperasi sebagaimana disebutkan dalam pengaturannya bahwa buku harian kapal merupakan catatan atau keterangan yang sangat penting berhubungan dengan seluruh aktifitas dikapal baik selama pelayaran maupun selama kegiatan berlabuh serta bongkar muat barang dan penumpang. Dengan demikian asumsi dasar diterbitkannya buku harian kapal adalah untuk mengisyaratkan peruntukannya sebagai alat bukti di pengadilan jika dikemudian hari terdapat suatu peristiwa yang tidak diinginkan untuk kepentingan baik pengangkut bagi nahkoda maupun pihak pemilik barang, yang tentu ini akan berkaitan juga dengan prinsip keadilan tentu lain halnya dengan tidak terdapat kewajiban atas buku harian kapal. Pada ayat berikutnya menyebutkan kapal yang digerakan dengan mesin, oleh Nakhoda harus berusaha menyiapkan agar oleh seorang anggota regu kamar mesin diselenggarakan sebuah buku harian mesin. Selanjutnya pada pasal 349 KUHD menyebutkan dalam kapal-kapal Indonesia hanya diperbolehkan menggunakan buku harian yang lembar demi lembarnya diberi nomor dan diberi tanda pengesahan oleh pegawai pendaftaran anak buah kapal (syahbandar) atau di luar Indonesia oleh pegawai konsulat Indonesia, yang lembar demi lembarnya diberi nomor dan disahkan. Buku harian itu bila mungkin diisi setiap hari, diberi tanggal dan ditandatangani oleh Nakhoda dan anak buah kapal yang ditugaskan olehnya untuk memelihara buku itu. Mengingat pula bahwa ketentuan mengenai pencatatan dalam bentuk buku harian kapal tersebut merupakan alat bukti di Pengadilan. Penggunaan instrumen buku harian kapal sebagai alat bukti di pengadilan menunjukkan bahwasannya tidak menutup

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

kemungkinan terdapatnya suatu peristiwa hukum yang berdampak pada kerusakan, kemusnahan dan lain sebagainya yang mengakibatkan terdapatnya kerugian di pihak lain. Menurut Pasal 356 Ayat (1) KUHD, dalam hal kekuatan pembuktian buku-buku harian dan surat-surat keterangan kapal, diserahkan kepada Hakim. Dari sudut pandang Pasal 1881 KUHPerdara, maka buku harian dan surat-surat keterangan kapal termasuk jenis catatan kerumahtanggaan, yang tidak mempunyai kekuatan pembuktian bagi keuntungan orang yang mengerjakannya. Olehnya itu ketentuan Pasal 356 ayat (1) KUHD ini merupakan pasal penyimpangan dari ketentuan Pasal 1881 KUHPerd, sebagai halnya dengan ketentuan Pasal 7 KUHD.

Sumber daya manusia masih menjadi tumpuan bagi perusahaan untuk tetap dapat bertahan di era globalisasi. Sumber daya manusia mempunyai peran utama dalam setiap kegiatan perusahaan, tanpa dukungan Sumber daya manusia yang handal, maka, kegiatan perusahaan pun tidak akan terselesaikan dengan baik. Sumber daya manusia merupakan kunci pokok yang harus diperhatikan dalam pelayaran yang berkaitan dengan keselamatan, didalam bidang transportasi laut, khususnya dunia pelayaran, sumber daya manusia adalah para peluat yang terdiri dari nahkoda, para perwira kapal dan para awak kapal, yang masing masing mempunyai tugas sesuai jabatan dikapal.

Nahkoda sebagai pemimpin kapal dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan-perbuatan dari mereka yang bekerja sebagai anak buah kapal. Letak keistimewaan nahkoda sebagai pekerja dikapal bersama-sama dengan anak buah kapal mengikatkan diri dalam perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran sebagai majikan, akan tetapi nahkoda masih pula bertanggungjawab terhadap perbuatan-perbuatan anak buah kapal yang dipimpinnya, Dalam Undang-Undang N0. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran mendefinisikan “Pemimpin kapal itu adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal untuk jenis dan ukuran tertentu serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu, berbeda yang dimiliki Nakhoda”. Dimana dalam Undang Undang tersebut dikatakan bahwa ‘Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.’, dan “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.” Dengan demikian nahkoda sebagai

pemimpin umum dan tertinggi diatas kapal sudah barang tentu akan mempunyai wewenang dan tanggung jawab penuh atas terlaksananya pelayaran yang baik berkaitan dengan keselamatan kapal, muatan, penumpang, keselamatan kru kapalnya serta memotivasi awak kapal agar selalu memperhatikan dan mematuhi ketentuan sistem manajemen keselamatan.

Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nakhoda adalah bertanggung jawab ketika mengoperasikan sebuah kapal dalam pelayaran dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan kapal serta seluruh muatan yang ada di dalamnya baik berupa barang maupun penumpang, secara ringkas tanggung jawab nakhoda kapal dapat dirinci sebagai berikut melakukan pengecekan akan kelengkapan kapalnya dengan sempurna, mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak laut (Seaworthy), bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya dan mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku. 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) 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. Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni Undang-Undang Nomor 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.

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran dalam Pasal 1 angka 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 angka 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garismuat, permuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu, dan untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran transportasi laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. Pasal 1 angka 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya, sedangkan keterampilan dan keahlian setiap awak kapal telah diatur standar nya pada salah satu pilar hukum IMO (International Maritim Organization) yang terdapat dalam konvensi STCW (Standard of Training, Certification and Watchkeeping) dan juga pada STCW Code amandemen 2010.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode penelitian yuridis normatif. Pendekatan penelitian dalam penelitian yuridis normatif ini adalah penelitian hukum normatif atau doctrinal atau penelitian perpustakaan atau studi dokumen karena penelitian ini dilakukan atau ditujukan hanya pada peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum yang lain.

Soejono dan Abdurahman (2003, 28) mengatakan metode yuridis normatif adalah metode pendekatan dengan menggunakan data-data kepustakaan, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti atau mempelajari masalah dilihat dari segi aturan hukumnya, meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Pada intinya penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Penelitian ini menggunakan beberapa pendekatan untuk memperoleh hasil penelitian yang komprehensif. Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis.

Nazir (2008, 84) deskriptif analitis yaitu dengan cara menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif, prosedur atau cara memecahkan masalah penelitian dengan cara memaparkan keadaan obyek yang diselidiki sebagaimana adanya, berdasarkan fakta-fakta yang aktual pada saat sekarang. Beberapa pendekatan tersebut adalah sebagai berikut: Pendekatan peraturan perundang-undangan (statute approach), pendekatan peraturan perundang-undangan dilakukan untuk menganalisis dan mengkaji peraturan yang mengatur tentang kecakapan nahkoda dalam melayarkan kapal dan peraturan hukum jika nahkoda melayarkan kapal yang tidak laik laut sehingga menyebabkan kecelakaan kapal, dan pendekatan konsep (conceptual approach).

PEMBAHASAN

1. Ketentuan dan Peraturan Jabatan Nahkoda dikapal.

Nakhoda 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, tidaklah sulit menjadi Nahkoda meskipun juga tidak terlalu mudah untuk dapat menjadi seorang Nahkoda, hal ini karena Nakhoda atau kapten kapal adalah seorang pelaut berlisensi yang memegang komando tertinggi dan tanggung jawab penuh atas sebuah kapal yang berada dibawah komandonya, persyaratan sertifikasi yang harus dimiliki oleh seorang Nahkoda telah diatur didalam salah satu pilar utama IMO (international maritime organization) yaitu pada konvensi STCW dan STCW code amandemen manila 2010, dimana pada STCW (standart of Training, certification and watchkeeping) tersebut disebutkan dengan jelas sertifikata keterampilan dan sertifikat keahlian apa saja yang harus dimiliki oleh seorang nahkoda kapal, dan juga Batasan ukuran gross tonnage (GT) kapal yang diperbolehkan seseorang menjabat sebagai nahkoda kapal berdasarkan sertifikat keahliannya.

a. Pemahaman tentang konvensi STCW dan STCW code termasuk amandemen 2010

STCW (standards of training, certification and watchkeeping) merupakan pelatihan pelatihan yang telah ditetapkan standar dan ketentuannya untuk diikuti dan dilaksanakan oleh para pelaut yang akan bekerja dikapal baik nasional maupun internasional dimana pelatihan ini telah disepakati oleh seluruh peserta konvensi yang diikuti oleh negara negara maritime didunia, dan konvensi STCW terakhir dilakukan pada tahun 2010 di manila, philipina.

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

Konvensi internasional tentang standar pelatihan dan sertifikasi serta pengawasan baginpara pelaut atau STCW (standards of training, certification and watchkeeping) pertama kali diadopsi oleh negara negara peserta maritime peserta konvensi pada tanggal 7 juli 1978, sehingga lebih familiar dengan sebutan STCW 1978 dan mulai diberlakukan secara penuh sejak tanggal 28 april 1984, sejak itu STCW 1978 ini telah mengalami beberapa kali amandemen, dimana tujuan dari dilakukan amandemen tersebut adalah untuk meningkatkan standar pelatihan para pelaut, sehingga para pelaut pelaut yang akan bekerja dikapal akan memiliki keterampilan dan keahlian yang sama diseluruh dunia, kapal dan apa saja penambahan dari hasil amandemen amandemen yang dilakukan tersebut, berikut ini urainnya :

- Amandemen tahun 1991, berkaitan dengan sertifikasi GMDSS (global maritime distress and safety system), dengan dilakukan ujicoba yang diadopsi pada MSC.21(59) dan berlaku penuh tanggal 1 desember 1992.
- Amandemen 1994, mensyaratkan pelatihan khusus bagi awak kapal yang akan bekerja dikapal tanker, yang di adopsi pada MSC.33(63) dan mulai berlaku penuh pada tanggal 1 januari 1996.
- Amandemen 1995, yang diadopsi melalui resolusi.1 konferensi para peserta konvensi internasional tentang STCW yang diselenggrarakan oleh IMO di markas besar IMO dari tanggal 26 juni hingga 7 juli 1995 dan disebut dengan dengan konferensi STCW 1995, pada konferensi STCW 1995 ini mengadopsi kode STCW yang terbagi dalam dua bagian, yaitu bagian A dan bagian B, yang terdiri dari hal hal sebagai berikut :
 - Bagian A mengenai ketentuan ketentuan yang dijadikan pedoman khusus dan dibuat pada lampiran konvensi STCW, yang menjelaskan secara rinci tentang standar minimum yang perlu dipenuhi oleh semua pihak terlibat agar dapat memberikan dampak penuh dan lengkap terhadap ketentuan STCW.
 - Bagian B merekomendasikan panduan untuk membantu para pihak terkait pada konvensi STCW dengan cara yang seragam dari amandemen terhadap konvensi.
- Amandamen 1997 menambahkan pada bagian A kode STCW yang berkaitan dengan penambahan keterampilan tambahan berupa pelatihan personel atau pelaut yang akan bekerja dikapal kapal penumpang dan kapal kapal ro-ro, yng diadopsi melalui resolusi MSC.66(68) dan MSC.67(68) berlaku penuh pada tanggal 1 januari 1999

- Amandemen 1998, menambahkan pada bagian A kode STCW yang berkaitan dengan peningkatan keterampilan berupa pelatihan dalam penanganan muatan curah dikapal yang diadopsi melalui resolusi MSC.78(70) , dan mulai diberlakukan secara penuh 1 januari 2003
 - Amandemen mei 2004, pada bagian A kode STCW menyatakan sertifikat perlu dilakukan pengesahan yang diadopsi oleh resolusi MSC.156(78) dan amandemen desember 2004, pada bagian A kode STCW, kompetensi mengenai beban termasuk peralatan operasionalnya untuk SCRB (survival craft and rescue boat) dan perahu penyelamat yang diadopsi pada resolusi MSC.180(79) dan keduanya mulai diberlakukan secara penuh pada tanggal 1 juli 2006.
 - Amandemen 2006, pada bagian A kode STCW, yang memperkenalkan Langkah Langkah baru berkaitan dengan keamanan kapal, yang diadopsi pada resolusi MSC.29(81) dan mulai diberlakukan secara penuh pada tanggal 1 januari 2008.
 - Amandemen 2010 (the manila amendment) yang lebih menekankan pada teknologi maritime dan penegasan kembali terhadap pelaksanaan dan kewajiban terhadap konvensi STCW dan STCW code terhadap para pelaut, termasuk memperkenalkan beberapa pelatihan dan sertifikat baru dan metodologinya serta dinas jaga dikapal.
- b. Isi pada konvensi STCW dan STCW code termasuk amandemen 2010

Standards of Training, Certification and Watchkeeping amandemen 2010 terbagi menjadi dua bagian , yakni Konvensi STC dan STCW code, yang mana semua nya tercantum dalam 3 lampiran serta beberapa bab/ chapter dan resolusi, yaitu :

- Lampiran I

Menyatakan ketentuan dan ketetapan akhir terhadap konferensi STCW 2010, pada lampiran ini mencantumkan resolusi, 1 dengan 8 chapter, yaitu :

- Chapter I ; bagian umum
- Chapter II : **nakhoda** dan awak kapal bagian deck
- Chapter III : awak kapal bagian mesin
- Chapter IV : radio komunikasi dan radio operator
- Chapter V : persyaratan pelatihan khusus untuk personil pada kapal jenis tertentu.

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

- Chapter VI : keadaan darurat, keselamatan kerja, keamanan, perawatan medis dan fungsi bertahan hidup.
 - Chapter VII : sertifikat alternatif
 - Chapter VIII : dinas jaga kapal
 - Lampiran II
- Merupakan isi dan penjelasan terhadap STCW kode, yang terbagi dalam 2 bagian, yakni bagian A dan bagian B, meliputi :
- A. Bagian A (kewajiban standar ketentuan dari lampiran konvensi STCW) yang terdiri dari 8 chapter, yakni :
1. Chapter.I, standar mengenai ketentuan umum
 2. Chapter.II, standar mengenai **nahkoda** dan awak kapal bagian dek
 3. Chapter.III, standar mengenai awak kapal bagian mesin
 4. Chapter.IV, standar mengenai radio operator
 5. Chapter.V, standar mengenai pelatihan khusus untuk awak kapal pada jenis kapal kapal khusus.
 6. Chapter.VI, standar mengenai keadaan darurat, keselamatan, keamanan, perawatan Kesehatan dan fungsi bertahan hidup.
 7. Chapter.VII, standar mengenai sertifikasi alternatif
 8. Chapter.VIII, standar mengenai pengawasan dan dinas jaga dikapal
- B. Bagian B (panduan dan rekomendasi terhadap pelaksanaan lampiran konvensi SCTW) tentang panduan terhadap pemenuhan terhadap konferensi STCW, yang terdiri dari 8 bab, yakni :
1. Chapter.I, pedoman standar ketentuan umum
 2. Chapter.II, pedoman standar **nahkoda** dan awak kapal bagian dek
 3. Chapter.III, pedoman standar mengenai awak kapal bagian mesin
 4. Chapter.IV, pedoman standar mengenai radio operator
 5. Chapter.V, pedoman standar mengenai pelatihan khusus untuk awak kapal pada jenis kapal kapal khusus.
 6. Chapter.VI, pedoman standar mengenai keadaan darurat, keselamatan, keamanan, perawatan Kesehatan dan fungsi bertahan hidup.
 7. Chapter.VII, pdeoman standar mengenaai sertifikat alternatif.

8. Chapter.VIII, pedoman standar mengenai pengawasan dan dinas jaga

- Lampiran III

Menyatakan tindakan akhir dari keharusan penerapan konferensi STCW 2010, terdiri dari 16 resolusi, yang dimulai dari resolusi 3 sampai 19, yakni :

- Resolusi.3 ungkapan dan penghargaan kepada tuan rumah konvensi
- Resolusi.4 ketentuan peralihan dan implementasi awal
- Resolusi.5 verifikasi sertifikat keahlian dan pengesahan
- Resolusi.6 standar pelatihan dan sertifikat dan pengawasan kapal
- Resolusi.7 peningkatan pengetahuan teknis, keterampilan dan profesionalisme pelaut.
- Resolusi.8 pengembangan pedoman untuk menerapkan standar internasional kebugaran (cek up) bagi pelaut.
- Resolusi.9 revisi model pelatihan yang ada yang diterbitkan oleh IMO dan pengembangan model pelatihan baru.
- Resolusi.10 promosi kerja sama teknis.
- Resolusi.11 langkah Langkah untuk memastikan kompetensi **Nahkoda** dan perwira kapal yang beroperasi diwilayah kutub.
- Resolusi.12 menarik minat calon pelaut bekerja didunia maritime.
- Resolusi.13 akomodasi bagi peserta pelatihan.
- Resolusi.14 promosi partisipasi perempuan dalam industry maritime.
- Resolusi.15 amandemen dan peninjauan kembali konvensi dan kode STCW dimasa mendatang.
- Resolusi.16 kontribusi organisasi perburuhan internasional
- Resolusi.17 peran universitas maritime, institute hukum maritime IMO dan akademi keselamatan, keamanan dan lingkungan maritime internasional (IMSSEA) dalam mempromosikan peningkatan standar maritime.
- Resolusi.18 tahun pelaut
- Resolusi.19 hari pelaut

- c. Sertifikat yang dimiliki oleh Nahkoda kapal berdasarkan STCW convention and STCW code as amandemen 2010.

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

Nakhoda Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, nakhoda adalah pemimpin tertinggi di kapal yang memiliki wewenang dan tanggung jawab tertentu dan Nakhoda memiliki tanggung jawab yang besar atas keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatan selama pelayaran. Beberapa tanggung jawab nakhoda, di antaranya:

- Memastikan kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan sebelum berlayar.
- Memeriksa keselamatan dan keamanan kapal sebelum berlayar.
- Melakukan upaya pencegahan, pencarian, dan pertolongan jika kapal mengalami bahaya.
- Melaporkan bahaya kepada pihak berwenang terdekat.

Nakhoda wajib berada di kapal selama berlayar, kecuali dalam keadaan yang sangat memaksa. Jika nakhoda lalai dalam menjalankan tugasnya, ia dapat dikenakan sanksi pidana, melihat tanggung jawab nakhoda diatas kapal, maka IMO (international maritime organization) melalui konvensi STCW dan STCW kode, memberikan beberapa persyaratan yang harus dimiliki oleh nakhoda berupa sertifikat keterampilan dan keahlian, serta memberikan batasan Batasan ukuran bobot kapal (gross tonnage) yang boleh menjadi nakhoda kapal berdasarkan sertifikat keahliannya atau certificate of competence (CoC), untuk sertifikat keahlian (certificate of competence) ada 5 tingkatan yang harus ditempuh secara berjenjang, yakni :

1. Ahli Nautika tingkat I (CoC for deck officer class. 1)
2. Ahli Nautika tingkat II (CoC for deck officer class. 2)
3. Ahli Nautika tingkat III (Coc for deck officer class.3)
4. Ahli Nautika tingkat IV (CoC for deck officer class.4)
5. Ahli Nautika tingkat V (Coc for deck officer class.5)

Dan untuk sertifikat keterampilan atau sertifikat of proficiency (CoP), memiliki banyak macam dan jenis, yang mana masing masing sertifikat keterampilan tersebut memiliki fungsi dan kegunaannya, antara lain :

1. Sertifikat Keterampilan BST (Basic Safety Training)
2. Sertifikat Keterampilan AFF (Advance Fire Fighting)
3. Sertifikat Keterampilan MC (Medical Care)
4. Sertifikat Keterampilan MeFA (Medical First Aid)

5. Sertifikat Keterampilan SCRB (Survival Craft and Rescue Boat)
6. Sertifikat Keterampilan BRM (Bright Resource Manajemen)
7. Sertifikat Keterampilan RADAR (Radio Detection and Ranging)
8. Sertifikat Keterampilan ARPA (Automatic Radar Plotting Aid)
9. Sertifikat Keterampilan ECDIS (Electronic Charts Display Information System)
10. Sertifikat Keterampilan SAT (Security Awareness Training)
11. Sertifikat Keterampilan SSO (Ship Security Officer)
12. Dan beberapa sertifikat keterampilan lainnya sesuai dengan jenis kapalnya, dimana telah diatur dalam convention STCW dan STCW code, sbb :

A. Konvensi STCW

Konvensi STCW (standards of training, certification and watchkeeping) adalah perjanjian multilateral yang menetapkan standar global untuk pelatihan dan sertifikat para pelaut, jadi ini merupakan konvensi internasional tentang standar pelatihan, sertifikasi, dan jaga laut bagi pelaut, yang pertama kali diadopsi pada tahun 1978, dan mulai berlaku penuh pada tanggal 28 april 1984, Konvensi ini bertujuan :

- Untuk menjaga keselamatan pelaut di laut (kapal)
- Memastikan pelaut yang dilatih dan disertifikasi dapat memenuhi kebutuhan dan tantangan industry pelayaran dimasa mendatang.
- Menjamin penerapan standar minimum yang diperlukan dalam hal pelatihan, sertifikasi dan penjagaan perwira kapal diseluruh dunia.

Konvensi STCW menetapkan beberapa hal, anantara lain adalah :

- Standar pelatihan sama bagi seluruh pelaut yang harus dicapai di semua negara.
- Standar jumlah awak kapal minimum yang diperlukan untuk mengoperasikan kapal dengan aman ke seluruh dunia.
- Standar Persyaratan untuk jaga malam, utamanya bagi para perwira kapal diseluruh dunia.
- Standar Pengetahuan dan keterampilan yang dibutuhkan pelaut untuk menjalankan tugas mereka dengan aman dikapal.

Dengan demikian semua pelaut yang bekerja di atas kapal yang beroperasi di perairan internasional harus memiliki sertifikasi STCW.

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

Dan berikut adalah beberapa ketentuan standar yang harus dipenuhi oleh seorang Nahkoda kapal termasuk para perwira kapal untuk dapat bekerja diatas kapal sesuai dengan yang ada pada setiap bab (chapter) STCW, yaitu :

- a. Lampiran 1, resolusi 1, chapter II, Master and deck department pada :
 - regulasi II/2 menyebutkan persyaratan minimum wajib untuk sertifikasi nahkoda dan perwira pertama bagian deck dikapal dengan GT 500 atau lebih,
 - Regulasi II/3 menyebutkan persyaratan minimum wajib untuk sertifikasi nahkoda dan perwira pertama bagian deck dikapal dengan GT kurang dari 500.
- b. Lampiran 3, resolusi 5 (verification of certification of competency and endorsements), yang menyatakan bahwa sertifikat keahlian untuk nahkoda dan perwira kapal harus dilakukan verifikasi dan di shakan dan dikukuhkan oleh pejabat pemerintah berwenag pada masing masing negara bersangkutan.
- c. Article VI konvensi STCW (Certificates), menyatakan :
 - Nahkoda dan perwira kapal dan pendukungnya, untuk mendapatkan sertifikasi dari pemerintah harus memenuhi persyaratan standar kebugaran, Kesehatan, pelatihan dan Pendidikan serta ujian sesuai dengan ketentuan dan persyaratan dalam konvensi ini,
 - Sertifikat untuk nahkoda dan perwira kapal yang diterbitkan sesuai pada pasal diatas harus disahkan oleh pejabat administrasi negara penerbit, dan jika tidak menggunakan bahasa inggris maka pengesahan harus menyertakan terjemahan kedalam Bahasa tersebut.
- d. Resolusi 1 (annex), chapter 1, regulasi 1/1 (3), meyebutkan bahwa seorang nahkoda kapal adalah seseorang yang memegang komando di atas kapal.
- e. Resolusi 1 (annex), chapter 1, regulasi 1/2 (3), sertifikat untuk nahkoda dan perwira kapal hanya boleh diterbitkan dan disahkan oleh pejabat administrasi negara, sesuai regulasi V/1-1 dan V/1-2.
- f. Resolusi 1 (annex), chapter 1, regulasi 1/11, (revalidasi sertifikat)
- g. Chapter II, regulasi II/1, persyaratan wajib minimum untuk nahkoda dan perwira kapal yang bekerja dikapal dengan bobot 500 GT atau lebih.
- h. Chapter II, regulasi II/2, persyaratan wajib minimum yang harus dipenuhi oleh nahkoda kapal dan perwira kesatu untuk :
 - a. Bekerja dikapal dengan bobot 3000 GT atau lebih.

- b. Bekerja dikapal dengan bobot antara 500 GT sampai 3000 GT
- i. Chapter II, regulasi II/3, persyaratan wajib minimum untuk nahkoda kapal yang akan bekerja dikapal dengan bobot kurang dari 500 GT
- j. Chapter V, regulasi V/1-1, persyaratan pelatihan dan kualifikasi khusus bagi nahkoda yang akan bekerja dikapal tanker minyak dan kimia.
- k. Chapter V, regulasi V/1-2, persyaratan pelatihan dan kualifikasi khusus bagi nahkoda yang akan bekerja dikapal liquid gas tanker (LPG/LNG)
- l. Chapter V, regulasi V/2, persyaratan pelatihan dan kualifikasi khusus bagi nahkoda yang akan bekerja dikapal penumpang
- m. Chapter VI, regulasi VI/1, persyaratan minimum wajib pelatihan dasar keselamatan untuk bekerja dikapal (BST)
- n. Chapter VI, regulasi VI/2, persyaratan minimum wajib pelatihan survival craft and rescue boat (SCRB)
- o. Chapter VI, regulasi VI/3, persyaratan minimum wajib pelatihan advance fire fighting (AFF)
- p. Chapter VI, regulasi VI/4, persyaratan standar minimum wajib pelatihan medical first aid and medical care (MeFA dan MC)
- q. Chapter VI, regulasi VI/5, persyaratan standar minimum wajib pelatihan ship security officer (SSO)
- r. Chapter VI, regulasi VI/6, persyaratan standar minimum wajib pelatihan Security awareness training and seafarer with designated security duties (SAT- SDSD)
- s. Chapter VII, regulasi VII/2, menyebutkan bahwa setiap pelaut (nahkoda, perwira dan seluruh awak kapal) yang akan bekerja dikapal harus memenuhi seluruh standar minimum pelatihan dan sertifikat sebagaimana yang disebutkan pada tiap bab dan pasal serta regulasi pada konvensi ini.

B. Kode STCW (STCW code)

Kode STCW adalah kode yang menetapkan standar internasional untuk pelatihan, sertifikasi, dan jaga laut bagi pelaut. Kode ini merupakan hasil dari Konvensi Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Jaga Laut untuk Pelaut, STCW dikembangkan oleh IMO (international maritime organization) yang mana merupakan salah satu badan PBB (perserikatan bangsa bangsa) dalam bidang maritime, melalui konvensinya terciptalah

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

STCW (standards of training, certification and watchkeeping) dan STCW ini diadopsi oleh banyak negara pada tahun 1978, dan kode STCW ini wajib diikuti oleh atau dipatuhi oleh semua kapal dan awak kapal yang beroperasi di perairan internasional, namun banyak juga negara yang mensyaratkan kepatuhan terhadap kode ini untuk kapal kapal yang beroperasi di perairan domestic dengan tujuan keselamatan.

Kode STCW memiliki beberapa fungsi, di antaranya:

- Menetapkan persyaratan minimum untuk pendidikan dan pelatihan pelaut
- Memastikan pelaut dapat melaksanakan tugasnya dengan aman dan efisien
- Menjaga keselamatan pelaut saat berada di laut

Dan kode STCW ini memuat 2 (dua) bagian, yaitu bagian A dan Bagian B,

Part A (bagian A)

mempunyai isi yang bersifat wajib dipatuhi tentang standar kompetensi minimum yang dipersyaratkan bagi pelaut yang akan bekerja diatas kapal, antara lain adalah :

1. Chapter I, section A-I/1, mendefinisikan bahwa nahkoda dan perwira kesatu mempunyai tingkat manajemen dikapal.
2. Chapter I, section A-I/2, menyatakan bahwa sertifikat keahlian (nahkoda dan perwira kapal) yang diterbitkan pejabat pemerintah setempat wajib di sahkan dan dikukuhkan sebagaimana tercantum dalam kode ini.
3. Chapter I, table A-I/9, uraian persyaratan minimum standar penglihatan dan kemampuan melihat bagi pelaut (nahkoda)
4. Chapter I, section A-I/11, persyaratn wajib revalidasi untuk sertifikat pelaut.
5. Chapter II, section A-II/1, pedoman standar persyaratan minimum yang diwajibkan untuk nahkoda dan perwira kapal yang akan bekerja dikapal dengan bobot 500 GT atau lebih.
6. Chapter II, table A-II/1, uraian spesifikasi pelatihan minimum standar untuk nahkoda dan perwira kapal yang akan bekerja dikapal dengan bobot 500 GT atau lebih.
7. Chapter II, table A-II/2, uraian spesifikasi tambahan pelatihan minimum standar untuk nahkoda dan perwira kapal yang akan bekerja dikapal dengan bobot 500 GT atau lebih.
8. Chapter II, table A-II/3, uraian spesifikasi pelatihan minimum standar untuk nahkoda dan perwira kapal yang akan bekerja dikapal dengan bobot kurang dari 500 GT.

9. Chapter V, section A-V/1-1, standar pedoman persyaratan minimum wajib untuk pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal tanker minyak dan tanker kimia.
10. Chapter V, table A-V/1-1-1, uraian standar spesifikasi pedoman persyaratan minimum wajib untuk pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal tanker.
11. Chapter V, section A-V/1-2, standar pedoman persyaratan minimum wajib untuk pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal tanker gas cair (LPG/LNG).
12. Chapter V, tabel A-V/1-2-1, uraian standar spesifikasi pedoman persyaratan minimum wajib untuk pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal tanker gas cair (LPG/LNG).
13. Chapter V, tabel A-V/1-2-2, uraian peningkatan untuk standar spesifikasi pedoman persyaratan minimum wajib untuk peningkatan keterampilan pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal tanker gas cair (LPG/LNG).
14. Chapter V, section A-V/2, standar pedoman persyaratan minimum wajib untuk pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal penumpang dan Roro (Crowd Manajemen setraining, crisis manajemen and human behaviour training)
15. Chapter V, tabel A-V/2, uraian spesifikasi standar pedoman persyaratan minimum wajib untuk pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal penumpang dan Roro (Crowd Manajemen setraining, crisis manajemen and human behaviour training)
16. Chapter VI, section A-VI/1, pedoman standar minimum pelatihan ketrampilan dasar keselamatan (BST)
17. Chapter VI, table A-VI/1-1-2-3-4, uraian spesifikasi pedoman standar minimum pelatihan keterampilan dasar keselamatan (BST)
18. Chapter VI, section A-VI/2, pedoman standar minimum pelatihan keterampilan survival rescue boat and fast rescue boat (SCRB)
19. Chapter VI, table A-VI/2-1-2, uraian spesifikasi pedoman standar minimum pelatihan keterampilan survival rescue boat and fast rescue boat (SCRB)
20. Chapter VI, section A-VI/3, pedoman standar minimum pelatihan keterampilan advance fire fighting (AFF)

**PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN
PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN
TRANSPORTASI LAUT**

21. Chapter VI, table A-VI/3, uraian spesifikasi pedoman standar minimum pelatihan keterampilan advance fire fighting (AFF)
22. Chapter VI, section A-VI/4, pedoman standar minimum pelatihan keterampilan medical first aid (MeFA) dan medical care (MC)
23. Chapter VI, table A-VI/4-1-2, uraian spesifikasi pedoman standar minimum pelatihan keterampilan medical first aid (MeFA) dan medical care (MC)
24. Chapter VI, section A-VI/5, pedoman standar minimum pelatihan keterampilan ship security officer (SSO)
25. Chapter VI, table A-VI/5, uraian spesifikasi pedoman standar minimum pelatihan keterampilan ship security officer (SSO).
26. Chapter VI, section A-VI/6, pedoman standar minimum pelatihan keterampilan security awareness training (SAT) dan seafarer with designated security duties (SDSD)
27. Chapter VI, section A-VI/6-1-2, pedoman standar minimum pelatihan keterampilan security awareness training (SAT) dan seafarer with designated security duties (SDSD)

Part B (bagian B)

Merupakan bagian yang berisi panduan atau pedoman yang direkomendasikan dan dipatuhi untuk membantu dalam menerapkan konvensi STCW serta isi dari bagian A STCW kode tersebut, termasuk pemenuhan sertifikat tambahan yang harus dimiliki nahkoda untuk dapat mengoperasikan RADAR, ARPA, ECDIS, dan GMDSS, selain itu juga masih terdapat beberapa panduan lain yang harus dipenuhi dan dipatuhi oleh seorang nahkoda kapal dan juga perwira kapal sesuai dengan yang ada pada kode STCW, yaitu :

- a. Chapter I, section B-1/14, panduan bagaimana jawab nahkoda kapal kepada perusahaan termasuk awak kapal.
- b. Chapter II, section B-II/2, guidance regarding the certification of master and chief mate on ships of 500 gross tonnage or more.
- c. Chapter II, section B-II/3, guidance regarding the certification of officer in charge of a navigational watch and master on ships of less than 500 gross tonnage.
- d. Chapter V, section B-V/1-1, panduan tentang pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal tanker minyak dan kimia.
- e. Chapter V, section B-V/1-2, panduan tentang pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal gas (LPG/LNG).

- f. Chapter V, section B-V/2, panduan tentang pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang akan bekerja dikapal penumpang dan ro-ro
- g. Chapter V, section B-V/a*, panduan tentang pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang bekerja dikapal dengan ukuran besar dan karakter olah gerak yang tidak biasa.
- h. Chapter V, section B-V/g*, panduan tentang pelatihan dan kualifikasi nahkoda yang bekerja dikapal yang beroperasi di wilayah / perairan kutub.

2. Hak dan Kewajiban Nahkoda dikapal.

Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional dan setiap kapal terdapat satu orang mempunyai jabatan tertinggi diatas kapal dinamakan Nahkoda, dan dalam dunia pelayaran khususnya bidang transportasi laut jabatan nahkoda sangatlah penting, sebab disamping nahkoda bertindak sebagai pemimpin kapal masih ada beberapa kewajiban yang dilimpahkan kepada nahkoda yang tidak dapat disepelekan, antara lain dengan adanya kelahiran atau kematian diatas kapal, bertindak sebagai notaris, memberikan pengetahuan yang baik tentang ECDIS guna keselamatan berlayar (Hermawan, et. al, 2020) dan sebagainya.

Dalam beberapa hal tertentu nahkoda dapat bertindak sebagai wakil dari pengusaha kapal yang diatur dalam Pasal 359 sampai dengan Pasal 367 KUHD, dengan demikian Nahkoda mempunyai wewenang untuk mengatur hubungan yang berkaitan dengan macam pekerjaan antara perwira kapal yang satu dengan yang lain, antara awak kapal yang satu dengan yang lain dan antara perwira kapal dengan awak kapal, sekedar pengusaha pelayaran tidak mengaturnya lebih dahulu, hal tersebut diatur dalam Pasal 314 ayat (1) KUHD, selain beberapa tugas yang diemban yang merupakan sebagai kewajiban dari seorang nahkoda, tentu juga ada hak yang dimiliki oleh seorang nahkoda, dan pada artikel ini akan diberikan beberapa hak dan kewajiban dari nahkoda yang didapatkan dari beberapa sumber antara lain UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran, serta yang terdapat pada SOLAS (safety of life at sea), yaitu :

A. Hak Nahkoda dikapal.

- Nahkoda berhak mengetahui seluruh sifat dan karakteristik kapal.
- Nahkoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan,

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan (UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 137 ayat 1)

- Nahkoda berhak menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan (UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 137 ayat 4)
- Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan laik laut (uu no 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 138 ayat 3)
- Untuk tindakan penyelamatan, Nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan (uu no 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 139)
- Nakhoda berhak atas upah yang dibayarkan dalam uang, ditambah dengan jumlah yang menjadi dasar penghitungan kenikmatan makan cuma-cuma (KUHD)
- Nakhoda berhak atas hari libur minimal 14 hari per tahun, atau 2 kali 8 hari berturut-turut, jika bekerja tanpa terputus-putus (KUHD)
- Nakhoda berhak untuk bertindak sebagai penegak hukum di atas kapal, seperti mengambil tindakan jika terjadi peristiwa pidana.
- Nakhoda berhak untuk bertindak sebagai pegawai catatan sipil jika terjadi peristiwa kelahiran atau kematian di atas kapal
- Nakhoda berhak memberikan perintah kepada semua orang di atas kapal, dan semua orang di atas kapal wajib patuh kepada perintah tersebut.
- Nakhoda berhak untuk memberikan perintah untuk meninggalkan kapal, atau yang disebut abandon ship, jika kapal mengalami kondisi darurat

B. Kewajiban Nahkoda dikapal.

- ❖ Nakhoda wajib memastikan kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan dan dilengkapi dengan peralatan yang memadai.
- ❖ Nakhoda wajib melaporkan bahaya kepada pihak berwenang terdekat jika terjadi bahaya di atas kapal.
- ❖ Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.

- ❖ Nakhoda wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan, dan keterampilan serta Kesehatan
- ❖ Nakhoda wajib berada di kapal selama berlayar
- ❖ Sebelum kapal berlayar, Nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar.
- ❖ Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada Nakhoda untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang- undangan
- ❖ Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih dan Nakhoda untuk kapal penumpang, wajib menyelenggarakan buku harian kapal.
- ❖ Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih wajib melaporkan buku harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang dan/atau atas permintaan pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya.

3. Peran Nakhoda dikapal dalam kegiatan Pelayaran untuk Menjamin Terciptanya Keselamatan Transportasi Laut.

Peran adalah suatu konsep perilaku apa yang dapat dilaksanakan oleh individu-individu dalam masyarakat sebagai organisasi. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu, yang penting bagi struktur sosial masyarakat. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) disebutkan bahwa peran adalah beberapa tingkah laku yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan di masyarakat dan harus dilaksanakan. actor; tugas seseorang atau fungsi, dan hakekatnya peran juga dapat dirumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu. Kepribadian seseorang juga mempengaruhi bagaimana peran itu harus dijalankan. Dalam teori ini, peran didefinisikan sebagai serangkaian perilaku dan aktivitas yang diharapkan dari seorang individu dalam posisi tertentu oleh orang-orang yang mengandalkan dan berinteraksi dengan orang dalam posisi itu, maka dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa pengertian peran merupakan suatu tindakan yang membatasi seseorang maupun suatu organisasi untuk melakukan suatu kegiatan berdasarkan tujuan dan ketentuan yang telah disepakati bersama agar dapat dilakukan dengan sebaik – baiknya, namun dalam hal ini arti peran nakhoda dimaksud adalah bagaimana seorang nakhoda dapat memposisikan dirinya sebagai pemegang jabatan

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

tertinggi dikapal mampu mengambil tindakan yang tegas dan tepat serta sesuai dengan ketentuan dan perundangan yang berlaku dengan tujuan untuk keselamatan kapalnya selama dalam pelayaran, dengan demikian peran nahkoda dikapal berkaitan juga dengan hak nahkoda dikapal sebagaimana disebutkan diatas termasuk dalam hal manajemen kapal, dan berikut peran nahkoda antar lain adalah :

a. Menjamin keselamatan pelayaran

Dikapal nahkoda berperan penting atas keselamatan seluruh penumpang, awak kapal, dan barang muatan, untuk itu seorang nahkoda harus memastikan kapal memenuhi standar kelaiklautan, seperti keselamatan, pencegahan polusi, dan pengawakan.

b. Memastikan kapal laik laut.

Dalam hal kelaiklautan maka peran nahkoda disini adalah harus memastikan kapal dalam kondisi aman dan layak untuk berlayar, dan nahkoda juga harus melakukan persiapan sebelum kapal berlayar dan mengantisipasi risiko yang mungkin terjadi, agar kapal benar benar selamat sampai tujuan.

c. Memastikan operasional kapal sesuai hukum

Dalam hal kegiatan pelayaran kapal atau operasional kapal, maka Nahkoda harus memastikan operasi kapal sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku, untuk itu nahkoda juga harus tunduk pada instruksi pemilik kapal, selama instruksi tersebut sesuai dengan hukum dan tetap mengutamakan keselamatan pelayaran kapal tersebut.

d. Menghilangkan adanya resiko kerugian.

Nakhoda dikapal berperan keamanan dan keselamatan kapal dan muatannya, untuk itu nahkoda harus berusaha dengan keahlian dan kemampuannya untuk menghindari atau mencegah atas kerugian yang disebabkan olehnya pada orang lain karena kesengajaannya atau kesalahannya yang besar

e. Suasana kondusif dikapal.

Seorang nahkoda kapal harus berperan aktif dalam memimpin dan melakukan manajemen terhadap awak kapal, juga mengatur jadwal kerja awak kapal, dan mengawasi pekerjaan awak kapal, serta memberikan pelatihan kepada awak kapal termasuk memberikan instruksi dan bimbingan terhadap awak kapal.

4. Tanggung Jawab Nahkoda dikapal dalam kegiatan Pelayaran untuk Menjamin Terciptanya Keselamatan Transportasi Laut

Tanggung jawab adalah melakukan semua tugas dan kewajibannya dengan sungguh-sungguh. Kesiapan menanggung segala risiko atas perbuatan sendiri. Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) merupakan keadaan untuk wajib menanggung segala sesuatunya. Dalam hal ini, jika dijabarkan tanggung jawab adalah kesadaran seseorang akan kewajiban untuk menanggung segala akibat dari sesuatu yang telah diperbuatnya, dapat juga disebutkan bahwa tanggung jawab adalah kemampuan seseorang yang sadar akan tugas dan kewajiban yang diembannya dan sadar terhadap konsekuensi terhadap tugas yang diemban tersebut, sehingga dalam mengambil setiap keputusan yang diambil mengutamakan nilai nilai kebaikan, keamanan dan keselamatan diri dan lingkungan sekitarnya, sedangkan tanggung jawab nahkoda selalu akan berkaitan dengan kewajibannya diatas kapal menurut berbagai referensi, seperti UU ni 17 tahun 2008 tentang pelayaran, KUHD dan SOLAS, seperti :

- a. Bertanggung jawab atas kapal dan orang-orang di dalamnya, kecuali perbuatan criminal (KUHD)
- b. Bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh kesengajaan atau kelalaiannya (KUHD)
- c. Bertanggung jawab atas keselamatan kapal, penumpang, dan muatan
- d. Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran
- e. Bertanggung jawab atas perbuatan anak buah kapal, artinya nakhoda bertanggung jawab atas perbuatan anak buah kapal yang dipimpinnya.
- f. Bertanggung jawab atas kelengkapan kapal untuk itu nakhoda wajib memastikan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan sebelum berlayar.
- g. kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan sebelum berlayar.
- h. Bertanggung jawab atas buku harian kapal, karena memang nakhoda diharuskan untuk memelihara buku harian kapal yang berisi catatan-catatan segala hal yang terjadi selama pelayaran.
- i. Bertanggung jawab atas barang penumpang meninggal, dengan demikian nakhoda wajib mengurus barang yang ada di kapal milik penumpang yang meninggal selama perjalanan,

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

- j. Bertanggung jawab atas pelabuhan tujuan, dan jika pelabuhan tujuan diblokir, nakhoda wajib memasuki pelabuhan terdekat atau mengalihkan tujuannya kepelabuhan terdekat dengan Pelabuhan tujuan,
- k. Bertanggung jawab atas anak buah kapal, dengan demikian nakhoda memiliki wewenang untuk menjatuhkan hukuman perdata bagi anak buah kapal yang melanggar tata tertib selama dalam pelayaran,
- l. Nakhoda bertanggung jawab atas kinerja awak kapal selama perjalanan, untuk itu nakhoda dapat membuat perjanjian kerja dengan awak kapal dan menetapkan aturan kerja di antara mereka

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal, dan secara umum tugas seorang Nakhoda adalah bertanggung jawab ketika mengoperasikan sebuah kapal dalam pelayaran dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat.

5. Sanksi dan Tindakan Hukum bagi Nakhoda dikapal yang lalai dalam menjamin Keselatan Pelayaran.

Keselamatan kapal dan pelayaran meliputi berbagai aspek yang sangat luas yang menyangkut beberapa hal, antara lain adalah :

- a. Keselamatan kapal yang menyangkut konstruksi, perlengkapan dan pemeliharaan kapal, termasuk pula aspek keselamatan peti kemas (containers);
- b. Pengukuran tonase kapal;
- c. Pengawakan kapal;
- d. Pencegahan pencemaran laut yang berasal dari kapal.

Dan kedudukan nakhoda sebagai pemimpin kapal, dimana dia adalah satu-satunya orang dalam kapal yang berwenang untuk menentukan sikap dan mengambil tindakan dalam hal-hal tertentu, sesuai dengan perundang undangan yang ada, seperti :

- i. Pasal 393 KUHD nakhoda berwenang menjalankan kekuasaan atas semua pelayar.
- ii. Pasal 343 ayat (1) KUHP, guna menjamin kemampuan berlayar dari kapal laut yang bersangkutan, untuk menjamin keamanan kapal dan pelayar serta muatan kapalnya maka nakhoda berkewajiban dengan seksama mengindahkan kebiasaan dan peraturan-peraturan yang ada.

- iii. Pasal 344 KUHD, nahkoda harus mengawasi semua penumpang, termasuk kedudukan yang sah sebagai penumpang. Bila ada orang yang turut menumpang, tetapi tidak membayar maka nahkoda dapat memperkerjakan orang tersebut dalam kapal sampai kesempatan yang pertama datang untuk mengeluarkan orang itu dari kapal.
- iv. Pasal 391 Ayat (2) KUHD, Nahkoda berkewajiban untuk mengawasi barang-barang yang ada dalam kapalnya karena tidak boleh ada barang di kapal tanpa izinnya. Dan Pasal 371 Ayat (1) KUHD, Nahkoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang berhak atas muatan, dimana perlu dia harus mengambil tindakan untuk kepentingan si pemilik muatan walaupun sampai dimuka hakim.
- v. Pasal 468 KUHP, Nahkoda tidak diperkenankan meninggalkan kapal, apalagi kapal dalam keadaan bahaya kecuali meninggalkan kapal itu mutlak bagi nahkoda untuk keselamatan dirinya.

Selain beberapa kewenangan nahkoda tersebut, maka nahkoda dapat dikenakan sanksi baik pidana maupun perdata, jika melakukan pelanggaran yang disengaja tanpa ada alasan yang jelas atau bukan dalam rangka menjamin keselamatan pelayaran termasuk kapal dan muatan (barang atau penumpang), termasuk jika nahkoda lalai dalam menjamin keselamatan pelayaran, dan berikut adalah beberapa uraian apa saja sanksi dan Tindakan Hukum bagi Nahkoda dikapal yang lalai dalam menjamin Keselatan Pelayaran.

Pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan Nakhoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan kecelakaan kapal atau hal lain yang menyebabkan terganggunya keselamatan pelayaran ini telah diatur dalam Pasal 359 Kitab UndangUndang Hukum Pidana (KUHP) , yaitu :

- Bunyi pasal: "Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau pidana kurungan paling lama 1 tahun"
- Pasal ini dapat diterapkan untuk kecelakaan lalu lintas, misalnya seorang pengemudi yang lalai menabrak korban dan korban meninggal.
- Dalam menentukan hukuman, hakim akan mempertimbangkan bukti-bukti dan kesaksian di persidangan

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

- Kelalaian yang diatur dalam pasal ini bersifat umum dan ruang lingkupnya luas, bukan mengenai kelalaian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas

Dan juga ada pada Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

- Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).
 - Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
 - Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).
- 1) Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar namun tidak menyebarluaskannya kepada pihak lain dan/atau instansi Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 132 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah) (pasal 309 UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran)
 - 2) Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) pasal 317 UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran.
 - 3) Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 216 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah). Pasal 322 UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

- 4) Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).pasal 323 (1) UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran,
- 5) Nakhoda yang mengetahui adanya bahaya dan kecelakaan di kapalnya, kapal lain, atau setiap orang yang ditemukan dalam keadaan bahaya, yang tidak melakukan tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, tidak melaporkan kepada Syahbandar atau Pejabat Perwakilan RI terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya dan kecelakaan terjadi di luar wilayah perairan Indonesia serta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 244 ayat (3) atau ayat (4), Pasal 247 atau Pasal 248 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah). Pasal 330 UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran,

Lalu untuk pertanggungjawaban hukum seorang Nakhoda terhadap kapal yang dilayarkannya mengalami kecelakaan juga ada yang diatur dalam Pasal 248 dan pasal 249 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu :

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

Pasal 249, Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda dibuktikan lain. kecuali dapat dibuktikan lain, artinya bahwa nakhoda bertanggungjawab penuh jika terjadi kecelakaan kapal. Kecuali dapat dibuktikan lain.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian di atas, maka dapat disimpulkan beberapa hal dari penelitian ini yaitu:

- a. Tanggung jawab seorang nakhoda sebagai pemimpin kapal sangatlah besar hal ini tentu sejalan dengan kewenangan yang diberikan kepada nakhoda berdasarkan pertauran dan ketentuan yang

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL DALAM KEGIATAN PELAYARAN UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

mengatur tentang keselamatan pelayaran, sehingga apabila diamati secara seksama maka seakan-akan tanggungjawab nahkoda lebih besar di bandingkan dengan tanggungjawab pengusaha pelayaran, untuk itulah jabatan seorang nahkoda bukanlah hal mudah dan untuk menjadi seorang nahkoda juga harus memenuhi beberapa persyaratan dan kualifikasi serta sertifikasi yang harus dimiliki sebagaimana yang tercantum dalam konvensi STCW dan STCW code (standards of training, certification and watchkeeping), termasuk juga jiwa kepemimpinan dan manajerial

- b. Apabila selama proses pengangkutan barang melalui laut terjadi kesalahan terhadap anak buah kapal atau menolak menjalankan dinas kapal atau melakukan tindakan indisipliner, maka nahkoda berwenang menjatuhkan hukuman pidana berupa pengurangan terhadap anak buah kapal tersebut selama satu sampai tiga hari dan atas terjadinya perbuatan tersebut maka nahkoda harus segera mencatatnya dalam register pidana yang harus ada diatas kapal untuk kemudian dilaporkan kepada pengusaha pelayaran
- c. Nahkoda diharuskan juga untuk memelihara buku harian kapal yang isinya mengenai catatan-catatan segala hal yang terjadi selama berlangsungnya pelayaran.
Selain penjatuhan hukuman pidana nahkoda juga berhak menjatuhkan hukuman perdata bagi anak buah kapal yang melanggar tata tertib selama dalam pelayaran

DAFTAR PUSTAKA

A. Referensi Buku

- E. Kartini, 2015, Hukum Maritim, Akademi Maritim “Djadajat”
- Nazir, M. (2008). Metode Penelitian. Jakarta: Ghalia
- Kartono, Kartini. 1985. Pemimpin dan Kepemimpinan. Jakarta: Rajawali Press,
- Hussyen Umar, 2021, Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Faustino. 2004. Pemimpin dan Kepemimpinan. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Salim, A. (1993). Manajemen Transportasi. Jakarta: Grafindo Persada.
- Soejono dan Abdurahman. (2003). Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ijat Danajat, 2013, *Hukum Maritim, Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia*
- Soekardono. (1991). Hukum Perkapalan Indonesia. Surabaya: Usaha Nasional.
- Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudji, 2004, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Cetakan ke-8 PT. Raja Grafindo Persada

B. Referensi Peraturan

- a. Undang Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- b. Kitab Undang Undang Hukum Dagang
- c. Safety of Life at Sea 1974
- d. Standard of Training, Certificatian and Watchkeeping, amandemen 2010
- e. Collusion Regulation Prevention at Sea 1972
- f. Prevention Maritime Pallution at Sea 1973/1978

C. Referensi Media Online

- a. Wikipedia
- b. Google Search
- c. KBBI online.