

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 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 km<sup>2</sup>, sedangkan luas zona ekonomi eksklusif Indonesia adalah 3 juta km<sup>2</sup>, 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.<sup>1</sup>

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

---

<sup>1</sup> Badaruddin, Ruslan Renggong, Abd. Haris Hamid, “Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar”, Indonesian Journal, Universitas Bosowa, 2021, Hlm 1.

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.

Pengangkutan oleh kapal laut membutuhkan Kapal yang mana struktur organisasinya terdiri dari seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan Anak Buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (*subordinate crew*). Struktur organisasi kapal diatas bukanlah struktur yang baku, karena tiap kapal bisa berbeda struktur organisasinya tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal tersebut. Selain jabatan-jabatan tersebut dalam contoh struktur organisasi kapal diatas, masih banyak lagi jenis jabatan di kapal, diluar jabatan Nakhoda.

Pengangkutan kapal sebagai alat tranfortasi telah dikenal sejak zaman nenek moyang indonesia. Hal tersebut terbukti adanya kapal penisi yang namanya terkenal diseluruh indonesia. Dijelaskan dalam KUHD Pasal 309:

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda termaksud keadaan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dipermukaan air, serta aat apus dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”<sup>2</sup>

Pengangkutan oleh kapal laut membutuhkan kapal yang mana struktur organisasinya terdiri dari seorang nahkoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan

---

<sup>2</sup> Fia Putri Rahayu, Suryadi, Ayu Efridadewi, “Akibat Hukum Terhadap Nahkoda Kapal Yang Berlayar Tanpa Mempunyai Surat Persetujuan Berlayar”, Student Online Journal, Universitas Maritim Raja Ali Haji, 2021, Vol 2, Hlm 601-602.

anak buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (*subordinate crew*). Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar, tidak jarang juga dapat ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh lalainya pemberian izin pelayaran. Masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran merupakan tanggungjawab dalam kepelabuhanan. Salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas ke Syahbandarannya dalam memberikan Surat Kelaiklautan Kapal, izin berlayar, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan Indonesia.

Keselamatan serta kewanaman kapal berukuran 35 GT keatas merupakan tanggung jawab dari Nahkoda atau pun Perusahaan Pemilik Kapal, dikarenakan nahkoda kapal dapat menolak persetujuan berlayar apabila isi dari surat tidak sesuai dengan keadaan kapal. Syahbandar dalam melaksanakan fungsi pengawasan terhadap setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia tidak lepas dari kerjasama dengan Biro Klasifikasi Indonesia. Fungsi kapal laut sebagai transportasi (alat pengangkutan) baik barang maupun penumpang maka kondisi kapal tersebut didalam melayani jasa transportasi laut tersebut haruslah mengutamakan unsur-unsur keselamatan dan keamanan pelayaran, guna meminimalisir bahaya kecelakaan dilaut yang berdampak kepada hilangnya nyawa manusia, harta benda dan terhadap pencemaran lingkungan laut.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> *Ibid*, hlm 2.

Seorang nahkoda memiliki tugas dan tanggung jawab yang berat, dan mempunyai peran penting dalam melaksanakan tugasnya didalam kapal. Pada saat berlayar menuju pelabuhan satu ke tujuan pelabuhan yang lain seorang nahkoda sebagai pejabat tertinggi yang memimpin dan bertanggungjawab atas keselamatan kapal dan segala sesuatu yang berada di dalamnya agar keselamatan penumpang terjaga dengan baik.<sup>4</sup> Menyikapi hal tersebut pemerintah memiliki petugas Syahbandar yang merupakan pejabat pemerintah dipelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap di penuhiya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Syahbandar memiliki peran untuk mengawasi hal tersebut, karena dengan banyaknya kapal-kapal yang bergerak, berlabuh, bersandar atau digunakan untuk transportasi antar pulau dan lain sebagainya masih belum dapat dibuktikan keamanannya karena terkadang untuk keselamatan kapal ketika berlayar dan dokumen-dokumen yang harus dipersiapkan untuk dibawa ketika berlayar banyak yang sudah tidak berlaku. Untuk itu, Syahbandar harus melaksanakan perannya sebagai fungsi keselamatan Dan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan maritim di pelabuhan, selain itu sebagaimana yang dimaksudkan pada ayat 1 Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Syahbandar juga membantu dalam pelaksanaan pencarian dan penyelamatan di

---

<sup>4</sup> Samuel Ronatio Adinugroho, Anung Aditya Tjahja, "Tanggung Jawab Nahkoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran", Jurnal Ilmiah, Universitas Diponegoro, Oktober 2018, Vol 3, Hlm 2.

pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.<sup>5</sup> Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam pasal 1 Ayat 1 dinyatakan bahwa:

“Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.”<sup>6</sup>

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, walaupun nakhoda berkedudukan sebagai buruh utama pengusaha kapal, dia memegang pimpinan kapal yang pada setiap peristiwa tertentu, 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

---

<sup>5</sup>Adi Sugiarno, Ayu Wahyuni, Istiqoma, “Peran Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang Dalam Menjaga Keselamatan Penumpang Kapal”, Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Humaniora, September 2022, Vol 2, Hlm 183-184.

<sup>6</sup>Ahmad Dani, “Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Spb) Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (Ksop) Kelas III Pekanbaru”, Universitas Islam Riau Pekanbaru, Hlm 2-3.

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.<sup>7</sup>

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Nakhoda adalah perwira laut yg memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/ kapten kapal. Menurut Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 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. Kata nakhoda kemungkinan berasal dari persia yang berarti pemimpin kapal, terdiri dari kata n v, “kapal, perahu” khod , “pemimpin, tuan, kepala” . Dalam pangkat militer angkatan laut Iran, kata nakhoda juga digunakan untuk menyebut kata Laksamana / Admiral dalam bahasa Inggris.

Banyaknya peristiwa kecelakaan terhadap moda pengangkutan laut yang menimbulkan kerugian yang luar biasa, baik nyawa maupun harta benda, membuat pemerintah kita khususnya Departemen Perhubungan meng-evaluasi terhadap jasa moda pengangkutan laut demi kepentingan pelayanan masyarakat secara luas. Proses pengangkutan baik orang maupun barang di laut dalam ketentuan Undang-

---

<sup>7</sup> *Ibid*, Hlm 1.

Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU No.17/2008) yang telah mencabut UU Nomor 21 Tahun 1992 dari aspek pelaksanaan pelayaran dalam rangka proses pengangkutan dan atau pemindahan orang dan barang dari dan ke tempat tujuan terdiri lebih dari satu subyek pelaksana sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 angka 40, 41, dan 42, yang secara konkrit disebutkan sebagai berikut:

**Angka 40**

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 sipil.

**Angka 41**

Nahkoda kapal adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

**Angka 42**

Anak buah kapal adalah awak kapal selain Nahkoda.

Dari rumusan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam proses penyelenggara jasa moda pengangkutan laut itu sendiri terdapat lebih dari satu pengertian subyek hukum, tentunya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya diatur dan dibatasi sendiri baik oleh undang-undangnya, maupun pengaturan secara internal perusahaan jasa pelayaran (selanjutnya disebut pengusaha kapal) itu sendiri.<sup>8</sup> Pemerintah memiliki peran penting dalam menunjang kelancaran pelayaran. Melalui instansi pemerintah yang bertugas menagani kegiatan pelayaran yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas

---

<sup>8</sup> *Ibid*, Hlm 2.

Pelabuhan. Hal ini sesuai dengan bunyi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam pasal 5 ayat (1) yang menyebutkan bahwa “pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah”. Salah satu bentuk pembinaan yang dilaksanakan oleh pemerintah berdasarkan Undang-Undang tersebut adalah pelaksanaan fungsi pengaturan, antara lain penetapan kebijakan umum dan teknis, penentuan norma, standar, pedoman, kinerja, perencanaan, dan prosedur termasuk, persyaratan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perizinan.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran khususnya dalam Pasal 219 Pelayaran dinyatakan bahwa: “Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.” Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan administratif dan kelaikan teknis. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 UndangUndang RI Nomor 17 Tahun 2008 di atas dan ketentuan ketentuan lainnya.<sup>9</sup>

Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan

---

<sup>9</sup> Viana I R br Barus, Paramita Prananingtyas, Siti Malikhatun, “*Tugas Dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia*”, Diponegoro Law Journal, 2017, Vol 6, hlm 2.



kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.

Menurut Pasal 1 (33) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, 3 garis muat, pemuatan, 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. Kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah pelayarannya meliputi: keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, manajemen keamanan kapal.<sup>10</sup>

Dari uraian latar belakang diatas terdapat beberapa permasalahan dalam kegiatan pelayaran yang terjadi di Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang, dimana terdapat beberapa kapal yang tidak laik laut yang masih saja beroperasi. Hal ini dapat membahayakan dan beresiko terhadap keselamatan pelayaran. Saat terjadi musibah seperti kapal tenggelam, kandas atau terbakar, maka semakin besar resiko terhadap keselamatan jiwa penumpang. Tingginya permintaan terhadap sarana dan prasarana dalam pengangkutan penumpang di Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang, seharusnya menjadi prioritas utama. Sesuai di dalam Pasal 138 ayat (2) yang menjelaskan bahwa sebelum kapal berlayar, Nakhoda harus memastikan

---

<sup>10</sup>*Ibid*, hlm 1.

bahwa kapal memenuhi persyaratan laik laut dan melaporkannya kepada Syahbandar.

Karena itu nakhoda memiliki tanggung jawab dan kewajiban yang harus dipenuhi. Kewajiban nakhoda diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, salah satunya nakhoda diwajibkan menaati dengan cermat segala pertaturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Tidak dibenarkan nakhoda melakukan suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melakukan perjalanan itu telah dilengkapi sepatutnya dan di anak buahi secukupnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 343 KUHD.

Peraturan-peraturan sebagai jaminan terhadap keselamatan kapal pada pelayaran maupun muatannya. Keselamatan kapal pada pelayaran dan muatannya menjadi kewajiban hukum yang dibebankan kepada Nakhoda secara pribadi, dimana perintah-perintah dari pengusaha kapal tidak dapat membebaskannya, nakhoda tidak terikat dengan perintah-perintah tersebut jika hal itu bertentangan dengan kewajiban-kewajibannya menurut undang-undang.

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah diuraikan maka hal tersebut melatar belakangi penulis untuk mengangkat masalah dengan judul **“Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Keselamatan Penumpang Dalam Kegiatan Pelayaran Kapal Di Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang.”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang masalah tersebut diatas, rumusan masalah dalam penelitian ini ialah Bagaimana Tanggung Jawab Nahkoda Terhadap Keselamatan Penumpang Dalam Kegiatan Pelayaran Kapal di Pelabuhan Sri Bintang Pura Tanjung Pinang ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tanggung jawab nahkoda terhadap keselamatan penumpang dalam kegiatan pelayaran kapal di Pelabuhan Sri Bintang Pura Tanjung Pinang.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian yang peneliti harapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan sumbangan pemikiran bagi perkembangan Ilmu Hukum di Indonesia terutama dalam bidang Hukum Pengangkutan Laut dan juga berkontribusi bagi penelitian lainnya sebagai salah satu sumber data.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Untuk memberikan pandangan dan informasi kepada nahkoda sehingga mengetahui kewenangan sebagai nahkoda dalam melaksanakan tugas sebagai nahkoda dalam menjamin keselamatan dan kemanan, serta seluruh kegiatan pelaku usaha angkutan laut.