

## **Tanggungjawab Nakhoda Kapal Atas Tenggelamnya Kapal Motor Sinar Bangun Berdasarkan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Dikaitkan dengan Kode Etik Nakhoda Kapal Laut**

The Responsibility of the Ship Captain for the Sinking of the Sinar Motor Boat Builds Based on undang-Undang Number 17 of 2008 concerning Shipping Associated with the Captain's Code of Ethics

<sup>1</sup>Takdir, <sup>2</sup>Ratna Januarita

*1,2Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung,*

*Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116*

*email: Itakdirmardin@gmail.com, ratna.januarita@gmail.com*

**Abstract.** Indonesia is the largest archipelagic country in the world, various islands are scattered in it, where not every island can be reached only by land transportation and air transportation. To connect the island is needed a trend of water transportation, namely ships, ships are undeniably always running smoothly, every activity shipping has the same risk of ship accidents, in ship accidents, of course there are some responsible parties, one of them is the captain, based on this phenomenon, the problems in this study are formulated as follows: (1) How the captain's actions in KM Sinar Bangun accidents are related to the Code of Ethics The skipper and (2) How is the skipper's responsibility for the sinking of Sinar Bangun KM based on Law No. 17 of 2008 Shipping, with the aim of knowing the captain's responsibilities based on the Captain's Code of Ethics, and Shipping Law, as for the method used in this study namely normative juridical. With the technique of collecting library data. Then the results were obtained that the captain's responsibility based on the skipper's code of ethics issued by IKPPNI violated the "KNIGHT" pillar because it proved to be disobedient to the rules. Whereas the captain's responsibility under the Shipping Law can be subject to sanctions in the form of civil sanctions based on the principle of responsibility in transportation, administrative sanctions based on Article 132 Paragraph (2) and criminal sanctions based on Articles 286, 302, 137 and 309 of the Shipping Law.

**Keywords:** Responsibility, Skipper, Code of Ethics

**Abstrak.** Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, berbagai pulau-pulau tersebar di dalamnya, dimana tidak setiap pulau dapat dijangkau hanya dengan transportasi darat dan transportasi udara, Untuk menghubungkan pulau tersebut diperlukan adanya transportasi air yakni kapal laut, kapal tidak dipungkiri selalu berjalan lancar, setiap kegiatan pelayaran memiliki resiko yang sama yakni kecelakaan kapal, dalam kecelakaan kapal tentunya ada beberapa pihak yang bertanggungjawab salah satunya nakhoda, berdasarkan fenomena tersebut, maka permasalahan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut: (1) Bagaimana tindakan Nakhoda dalam kecelakaan KM Sinar Bangun dihubungkan dengan Kode Etik Nakhoda dan (2) Bagaimana tanggung jawab Nakhoda atas tenggelamnya KM Sinar Bangun berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Pelayaran, dengan tujuan untuk mengetahui tanggungjawab nakhoda berdasarkan Kode Etik Nakhoda, dan Undang- Undang Pelayaran, adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini yakni yuridis normatif. Dengan teknik pengumpulan data Studi kepustakaan. Kemudian diperoleh hasil bahwa tanggungjawab nakhoda berdasarkan Kode Etik Nakhoda yang dikeluarkan IKPPNI melanggar pilar "KSATRIA" karena terbukti tidak taat pada aturan. Sedangkan tanggungjawab nakhoda berdasarkan UU Pelayaran nakhoda dapat dikenakan sanksi berupa sanksi perdata yang berdasarkan prinsip tanggungjawab dalam pengangkutan, sanksi administratif berdasarkan Pasal 132 Ayat (2) dan sanksi pidana berdasarkan Pasal 286, 302, 137 dan 309 UU Pelayaran.

**Kata Kunci:** Tanggungjawab, Nakhoda, Kode Etik

### **A. Pendahuluan**

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di garis khatulistiwa dan berada di antara benua Asia dan Australia serta

antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia oleh karenanya disebut sebagai Nusantara. Berbagai pulau-pulau mulai dari Sabang sampai Merauke memiliki keunikan tersendiri dimana tidak setiap pulau dapat dijangkau melalui melalui

daratan atau melalui transportasi udara, sehingga satu satunya sarana transportasi yang dapat digunakan untuk menjangkau pulau tersebut harus menggunakan transportasi laut.<sup>1</sup>

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

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

Kapal tidak dipungkiri selalu berjalan lancar, setiap kegiatan pelayaran memiliki resiko yang sama yakni kecelakaan kapal,

Berkenaan dengan kecelakaan kapal belum lama ini Kapal Motor yang selanjutnya disingkat dengan KM Sinar Bangun tenggelam di perairan Danau Toba, Sumatera Selatan, dimana KM Sinar Bangun mengangkut lebih dari 80 wisatawan.<sup>2</sup> Ada beberapa hal yang menyebabkan tenggelamnya kapal tersebut diantaranya, Nakhoda dalam melayarkan kapal tersebut untuk mencari keuntungan dengan memuat penumpang melebihi Tonase atau jumlah penumpang (45 orang) sesuai

dengan surat kelengkapan pengangkutan, Nakhoda juga mengabaikan imbauan cuaca buruk dari BMKG, selain itu kapal tersebut tidak dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan yang memadai atau dapat dikatakan tidak laik laut.<sup>3</sup>

Berdasarkan fakta hukum di atas maka Penulis tertarik untuk meneliti:

1. Bagaimana tindakan Nakhoda dalam kecelakaan KM Sinar Bangun dihubungkan dengan Kode Etik Nakhoda ?
2. Bagaimana tanggung jawab Nakhoda atas tenggelamnya KM Sinar Bangun berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Pelayaran?

## B. Landasan Teori

Pasal 466 KUHD: Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan charter menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan

Pasal 1 Angka 1 UU Peayaran mendefinisikan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Berdasarkan perbandingan di atas maka jelaslah pengangkutan dan pelayaran itu berbeda, pengangkutan terbatas pada pengangkutan terhadap barang dan orang sedangkan pelayaran cakupannya lebih luas dengan

*bangun-di-danau-toba*, diakses pada tanggal 9 Oktober 2018.

<sup>3</sup>Irsan M, "Nakhoda dan 3 Pegawai Dishub Jadi Tersangka Tenggelmnya KM Sinar Bangun" [https://kbr.id/nasional/062018/nakhoda\\_dan\\_3\\_pegawai\\_dishub\\_jadi\\_tersangka\\_tenggelmnya\\_km\\_sinar\\_bangun/96434.html](https://kbr.id/nasional/062018/nakhoda_dan_3_pegawai_dishub_jadi_tersangka_tenggelmnya_km_sinar_bangun/96434.html), Di akses pada tanggal 20 September 2018.

<sup>1</sup>Hari Utomo, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal", Jurnal LEGISLASI INDONESIA Vol.14, No.1, Maret 2017, Surabaya, Hlm. 58.

<sup>2</sup>Maulandy Rizky Bayu Kencana, "Tragedi Tenggelmnya KM Sinar Bangun di Danau Toba," <https://www.liputan6.com/news/read/3564742/tragedi-tenggelmnya-km-sinar->

mengakomodasi atau mengatur angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Menurut *Henry Campbell Black*. Tanggung jawab dalam arti *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan atau pembukuan misalnya dalam kalimat : dimintakan “pertanggung jawaban” atas hasil pembukuannya atau dalam kalimat : akuntan itu harus “bertanggung jawab,” perkataan “tanggung jawab” dalam kedua kalimat tersebut berarti *accountability* yang menyangkut masalah keuangan. *Accountability* dapat pula diartikan sesuatu yang berkaitan dengan pembayaran, misalnya dalam kalimat : bank tersebut harus menyerahkan nota “pertanggung jawaban”. Perkataan “pertanggung jawaban” dapat diartikan *accountability*.<sup>4</sup>

Pasal 341 KUHD menyatakan bahwa nakhoda ialah orang yang memimpin kapal. Sedangkan Pasal 1 angka (41) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan lebih luas lagi mengenai nakhoda sebagai pemimpin kapal dimana nakhoda yakni salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Seorang pemimpin tentu memiliki wewenang dan tanggungjawab tersendiri yang telah diatur didalam peraturan perundang-undangan.<sup>5</sup>

Kode Etik Nakhoda yang dijadikan pedoman oleh para Nakhoda dalam menjalankan tugas dan

wewenangnya berpedoman pada Kode Etik Ikatan Perwira Pelayaran Niaga Indonesia (IKPPNI), sebagaimana empat pilar Kode Etik tersebut adalah sebagai berikut:

- “Insan profesi Perwira Pelayaran Niaga konsisten berkomitmen pada Kode Etik:”
- 1) AGUNG: Harus memiliki keyakinan
    - a) Berahlak dan berlandaskan kepada KeTuhanan Yang Maha Esa.
    - b) Berjiwa besar.
    - c) Menjunjung tinggi nilai-nilai luhur para pendahulu profesi Perwira Pelayaran Niaga.
    - d) Sifat bersahaja.
    - e) Menghargai sesama insan profesi Perwira Pelayaran Niaga sebagai potensi positif
  - 2) TULUS : Perwira Pelayaran Niaga Tulus untuk ;
    - a) Mendukung cita-cita kemajuan negeri kepulauan NKRI.
    - b) Memebela kebenaran sesame Profesi di bidang Maritim NKRI & Dunia
    - c) Menjunjung tinggi budaya Ke-Maritim-an NKRI
  - 3) KSATRIA : Perwira Pelayaran Niaga adalah insan yang:
    - a) Jujur, setia, taat dan mengayomi.
    - b) Memegang Teguh harkat tanggung jawab individu, masyarakat dan
    - c) lingkungan. Menegakkan segala peraturan yang berlaku dengan benar.
  - 4) PRIMA : Perwira Pelayaran Niaga Konsisten dalam:
    - a) Menjaga mutu aktualisasi profesi.

<sup>4</sup> Peter Salim, *Contemporary English-Indonesian Dictionary, Edisi Pertama, Modern English Press, Jakarta, 1985, Hlm. 213.*

<sup>5</sup> M. Husseyn Umar, *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim (Bab 14 : Beberapa*

*Catatan Atas UU No. 17/2008), Ind-Hilco, Jakarta, 2008, Hlm. 222.*

- b) Menjunjung tinggi harkat dan martabat Profesi Perwira Pelayaran Niaga.
- c) Memegang Teguh kemandirian dan objektivitas profesi.

### C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

#### Tanggungjawab Nakhoda Berdasarkan Kode Etik Nakhoda Dan Undang-Undang Pelayaran

Berikut adalah hasil penelitian mengenai Tanggungjawab Nakhoda Berdasarkan Kode Etik Nakhoda Dan Undang-Undang Pelayaran.

Dari keempat pilar Kode Etik Perwira Pelayaran Niaga yang telah dijelaskan sebelumnya yakni Agung, Tulus, Ksatria dan Prima jika dihadapkan dengan serangkaian tindakan nakhoda yang berakibat pada tenggelamnya KM Sinar Bangun sebagaimana tindakan nakhoda tersebut adalah, yang pertama nakhoda tidak meminta surat persetujuan berlayar baik dari Syahbandar maupun pihak Pos pelabuhan Simanindo, kedua, nakhoda memuat penumpang melebihi kapasitas kapal yang seharusnya memuat 40 orang, namun nakhoda memasukkan 160 penumpang ke dalam kapal, ketiga, nakhoda mengabaikan imbauan cuaca buruk dari BMKG.

Berdasarkan uraian di atas maka jelaslah tindakan nakhoda bertentangan dengan Kode Etik Nakhoda sebagaimana yang dikeluarkan oleh IKPPNI, dalam pilar "KSATRIA", serangkaian tindakan nakhoda tersebut melanggar huruf a yakni, "Jujur, setia, taat dan mengayomi". Bahwa perwira pelayaran atau nakhoda senantiasa memiliki sikap yang jujur dalam perkataan, setia pada kesatuan, taat pada aturan di bidang maritim dan

mengayomi apa yang telah menjadi tanggungjawabnya.

Apabila dikaitkan dengan beberapa tindakan nakhoda dalam peristiwa tenggelamnya KM Sinar Bangun, maka nakhoda terbukti tidak taat pada aturan dengan tidak meminta persetujuan berlayar, memuat penumpang melebihi kapasitas kapal dan mengabaikan imbauan cuaca buruk dari BMKG. Namun demikian dengan dilanggarnya Kode Etik ini belum ada sanksi bagi setiap pelanggarnya.

Tanggungjawab nakhoda apabila serangkaian tindakannya yang menyebabkan tenggelamnya KM Sinar Bangun adalah sebagai berikut:

#### a. Nakhoda tidak meminta surat persetujuan berlayar baik dari Syahbandar maupun pihak Pos pelabuhan Simanindo<sup>6</sup>

Dalam kasus tenggelamnya KM Sinar Bangun, nakhoda tidak meminta persetujuan berlayar yang karena kapalnya tidak memenuhi persyaratan untuk diterbitkannya surat tersebut yaitu tidak laik laut, yang menurut Pasal 286 Ayat (1) UU Pelayaran bahwa:

"Nakhoda angkutan sungai dan danau yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (6) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)."

#### b. Nakhoda memuat penumpang melebihi kapasitas kapal yang seharusnya memuat 40 orang, namun nakhoda memasukkan 160 penumpang ke dalam kapal<sup>7</sup>

Salah satu penyebab

<sup>6</sup> Metrotvnews, Kesaksian Nakhoda KM Sinar Bangun (Full Version), <https://www.youtube.com/watch?v=AfIQDntdWn4&t=1012s>, Pada 18 Desember 2018.

<sup>7</sup> *Ibid.*

tenggelamnya KM Sinar Bangun adalah kapal memuat penumpang yang melebihi tonase kapal, yang seharusnya kapal dengan ukuran GT 35 (*Gross Tonnage*) paling maksimal memuat 40 penumpang, namun dalam kasus tenggelamnya KM Sinar Bangun, nakhoda memasukkan 160 orang yang jelas empat kali lebih banyak dari muatan seharusnya.

Dari ukuran kapal tersebut nakhoda diamanatkan oleh UU Pelayaran untuk bertanggungjawab atas keselamatan kapal, seperti yang tertuang dalam Pasal 137 Ayat (1) UU Pelayaran:

“Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan.”

Berdasarkan instruksi dari Pasal tersebut maka nakhoda wajib memperhatikan muatan kapal yang seharusnya kapal dengan ukuran GT 35 memuat penumpang paling banyak 40 orang, yang artinya lebih dari itu berarti melanggar ketentuan Pasal 137 Ayat (1) tersebut, tentunya setiap peraturan yang apabila dilanggar mempunyai konsekuensi bagi setiap pelanggarnya.

Berkenaan dengan pelanggaran terhadap Pasal 137 Ayat (1), berdasarkan ketentuan Pasal 171 Ayat (1) nakhoda dapat dikenakan sanksi berupa pencabutan sertifikat nakhoda.

### c. Nakhoda mengabaikan imbauan cuaca buruk dari BMKG.

Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika atau disebut dengan BMKG merupakan lembaga pemerintahan non-departemen yang bertugas di bidang Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika atau pada intinya mengamati cuaca, Pasal 186

Ayat (1) UU Pelayaran mengamanatkan kepada pemerintah untuk memberikan layanan meteorologi kepada setiap kegiatan pelayaran di antaranya pemberian informasi mengenai keadaan cuaca dan laut serta prakiraannya, dan hal tersebut merupakan tugas dari BMKG.

Salah satu penyebab tenggelamnya KM Sinar Bangun adalah nakhoda mengabaikan imbauan cuaca buruk dari BMKG, yang artinya pada saat itu tidak diperkenankan untuk melayarkan kapal karena sangat berpotensi membahayakan kegiatan pelayaran di lingkungan perairan Danau Toba khususnya.

Berkenaan dengan hal tersebut untuk nakhoda yang tetap melakukan kegiatan pelayaran, sedangkan menurut imbauan dari BMKG cuaca dalam kondisi yang buruk dan sangat besar kemungkinan apabila kapal tetap dilayarkan akan mengalami hal-hal yang tidak diinginkan misalnya tenggelam, maka nakhoda dapat dikenakan sanksi sebagaimana yang diatur dalam Pasal 309 UU Pelayaran bahwa:

“Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar namun tidak menyebarkanluaskannya 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).”

Oleh karena hal tersebut seharusnya nakhoda yang telah mengetahui adanya cuaca buruk harus segera menunda untuk melayarkan kapal serta segera menyebarkanluaskan berita tersebut, untuk menghindari segala kemungkinan yang akan terjadi.

## D. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut:

1. Tindakan Nakhoda Dalam Kecelakaan KM Sinar Bangun Dihubungkan Dengan Kode Etik Nakhoda.
2. Tindakan nakhoda bilamana dihubungkan dengan empat pilar Kode Etik Ikatan Perwira Pelayaran Niaga Indonesia bertentangan dengan pilar “KSATRIA” karena nakhoda terbukti tidak taat pada aturan dengan tidak meminta persetujuan berlayar, memuat penumpang melebihi kapasitas kapal dan mengabaikan imbauan cuaca buruk dari BMKG.
3. Tanggungjawab Nakhoda atas tenggelamnya KM Sinar Bangun berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Dari beberapa tindakan nakhoda yang berakibat pada tenggelamnya KM Sinar Bangun. Nakhoda tidak meminta surat persetujuan berlayar baik dari Syahbandar maupun pihak Pos pelabuhan Simanindo melanggar Pasal 286 Ayat (1) UU Pelayaran.

Nakhoda memuat penumpang melebihi kapasitas kapal yang seharusnya memuat 40 orang, namun nakhoda memasukkan 160 penumpang ke dalam kapal melanggar ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 137 Ayat (1) UU Pelayaran.

Nakhoda mengabaikan imbauan cuaca buruk dari BMKG melanggar Pasal 309 UU Pelayaran.

## E. Saran

### Saran Teoritis

1. Hendaknya untuk penelitian selanjutnya memperluas kajian

tentang tanggungjawab nakhoda, yang tidak hanya terbatas pada Kode Etik dan Undang-Undang Pelayaran, melainkan dapat pula dikaji dari instrumen hukum lain yang tentunya memiliki kaitan dengan tanggungjawab nakhoda kapal.

2. Hendaknya penelitian selanjutnya dapat melanjutkan penelitian ini dengan membahas penjatuhan hukuman oleh pengadilan kepada nakhoda, dengan melihat beberapa pertimbangan hakim

### Saran Praktis

1. Untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal khususnya di perairan Danau Toba, hendaknya Syahbandar yang memiliki fungsi pemeriksaan dan pengawasan kapal dapat lebih meningkatkan fungsinya dalam pemeriksaan dan pengawasan, sehingga kejadian seperti ini dapat dihindari
2. Untuk tercapainya keadilan sebagaimana yang menjadi cita-cita khalayak luas, hendaknya pengadilan dalam menerapkan hukum dapat memberikan putusan yang seadil-adilnya

### Daftar Pustaka

#### Buku

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

Peter Salim. 1985. Contemporary English-Indonesian Dictionary, Edisi Pertama, Modern English Press. Jakarta.

#### Artikel/Jurnal Ilmiah

Hari Utomo, “Siapa Yang Bertanggung

Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal”, Jurnal LEGISLASI INDONESIA Vol.14, No.1, Maret 2017, Surabaya.

#### Internet

Irsan M,”Nakhoda dan 3 Pegawai Dishub Jadi Tersangka Tenggelannya KM Sinar Bangun”[https://kbr.id/nasional/062018/nakhoda\\_dan\\_3\\_pegawai\\_dishub\\_jadi\\_tersangka\\_tenggelannya\\_km\\_sinar\\_bangun/96434.html](https://kbr.id/nasional/062018/nakhoda_dan_3_pegawai_dishub_jadi_tersangka_tenggelannya_km_sinar_bangun/96434.html).

Maulandy Rizky Bayu Kencana, “Tragedi Tenggelannya KM Sinar Bangun di Danau Toba,”<https://www.liputan6.com/news/read/3564742/tragedi-tenggelannya-km-sinar-bangun-di-danau-toba>.

Metrotvnews, Kesaksian Nakhoda KM Sinar Bangun (Full Version), <https://www.youtube.com/watch?v=AfIQDntdWn4&t=1012s>, Pada 18 Desember 2018.