

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Pada saat ini transportasi laut menjadi alternative pilihan yang paling banyak dipilih dan digunakan oleh manusia dibandingkan sarana transportasi yang lain. hal ini disebabkan karena biayanya yang relatif murah, dapat membawa muatan dalam jumlah banyak serta dapat menghubungkan wilayah-wilayah yang tidak dapat dijangkau oleh transportasi darat dan udara. Berdasarkan data badan pusat statistic, jumlah penggunaan kapal domestic di Indonesia pada tahun 2022 mencapai 17,82 juta orang.¹ Apabila kita bandingkan dengan tahun 2021, jumlah penumpang kapal laut di Indonesia mengalami peningkatan sekitar 18,85% yang sebelumnya hanya 15 juta penumpang.² Berdasarkan data tersebut, pelayaran yang aman dan nyaman sangat dibutuhkan sebagai salah satu faktor mutlak yang harus dipenuhi agar transportasi laut dapat beroperasi dengan baik tanpa ada kendala apapun.

Setelah sekian lamanya pemerintah kurang memperhatikan dan tidak mengoptimalkan jasa angkutan laut, barulah pada masa pemerintahan Joko Widodo pemerintah memberikan perhatian yang serius terhadap transportasi laut. Selain sebagai moda transportasi untuk penyaluran kebutuhan primer dan perlengkapan untuk masyarakat kota, transportasi laut juga digunakan oleh masyarakat pulau terpencil, terluar dan terdalam baik dalam maupun di luar negara untuk memenuhi

¹<https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/penumpang-kapal-laut-indonesia-capai-1782-juta-orang-pada-2022> dikases pada 6 April 2023

²<https://www.bps.go.id/indicator/17/2022/1/jumlah-penumpang-domestik-berdasarkan-moda-transportasi-kapal-menurut-provinsi.html> diakses pada 6 April 2023

kebutuhan manusia berpergian dari satu tempat ke tempat lainnya dengan tujuan mengambil kebutuhan-kebutuhan masing-masing, misalnya berbelanja, bekerja, sekolah, dan lain-lain. Dari segi jarak dan jenis transportasi, pemerintah memberikan perhatian lebih misalnya kapal untuk pengangkutan barang antar pulau tentu berbeda dengan kapal penyeberangan selat, danau dan sebagainya. Hal ini menjadi perhatian penting bagi pemerintah untuk membentuk regulasi dalam rangka untuk mengatur hal-hal yang berkaitan dengan pendaftaran kapal yang akan berlayar, jenis kapal yang sesuai dengan medan pelayarannya, selektif dalam merekrut nahkoda-nahkoda beserta awak-awak kapal yang professional sesuai dengan bidangnya demi keselamatan pelayaran.

Keselamatan pelayaran menjadi substansi penting dan utama pada kegiatan pelayaran. Dalam hal ini, kegiatan pelayaran berkaitan erat dengan karakteristik yang berkaitan erat dengan sikap, nilai, pemenuhan unsur syarat keselamatan dan keamanan yang berkaitan dengan keperairan dan kepelabuhan. Lemahnya keselamatan pelayaran dapat dipengaruhi oleh berbagai aspek seperti sumberdaya manusia yang berkaitan erat dengan pendidikan, kemampuan, kondisi kerja, jam kerja dan manajemen proses. Akibat terjadi kelemahan dalam hal tersebut maka akan berdampak pada meningkatnya biaya ekonomi, biaya medis, penggunaan energi yang tidak efisien serta polusi.³

Dalam upaya untuk meningkatkan keselamatan dalam pelayaran, perusahaan diwajibkan untuk menyediakan fasilitas dalam menunjang keselamatan

³ I Weda, "Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Wangi)," *Jurnal Ekonomi, Bisnis Dan Manajemen* 1, no. 1 (2022): 92–107, <https://journal.unimar-amni.ac.id/index.php/EBISMEN/article/view/52>.

kapal yaitu sistim manajemen keselamatan (*Safety Management System*). Tujuan dari sistim ini sebagai petunjuk dan contoh dalam mengaplikasikan International Safety Management (ISM Code) berdasarkan dokumen yang telah disediakan. Dengan merujuk atas ketentuan tersebut, maka kapal dapat dikatakan layak untuk melakukan perjalanan apabila telah memenuhi syarat yang telah ditentukan berdasarkan atas pemenuhan unsur-unsur yang telah ditentukan. Dalam hal ini kemampuan awak kapal juga menjadi substansi penting dalam perjalanan kapal. Awak kapal harus memahami seluruh petunjuk dan tata kerja dari setiap alat guna memberikan pertolongan pertama atas kapal yang mengalami kecelakaan.⁴

Keberadaan sumberdaya manusia menjadi factor penting dalam keselamatan kapal. Hal ini tidak lepas dari fungsi sumberdaya dalam mengoperasikan kapal dan menentukan keselamatan kapal. Keberadaan sumberdaya menjadi tolok ukur keselamatan kapal yang didasarkan atas kemampuan, pengalaman dan ketangguhan dalam menjalankan kapal. Kapal sebagai benda mati tentunya akan berbergerak sesuai dengan perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh sumberdaya manusia untuk menggerakkan kapal. Tanpa adanya sumberdaya manusia yang mumpuni untuk menjalankan kapal maka tidak mungkin kapal akan berlayar dengan selamat dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah berlaku. Sumberdaya manusia yang unggul dan handal menjadi kunci sentral dalam keselamatan perjalanan kapal.

Selain itu, kemampuan penguasaan Teknologi, Informasi dan komunikasi

⁴ Agus Santosa and Erwin Alexander Sinaga, "Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang," *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim* 20, no. 1 (2020): 29–42, <https://doi.org/10.33556/jstm.v20i1.215>.

(TIK) kapal juga menjadi tolok ukur keselamatan kapal. Kapal yang layak jalan tentunya telah memenuhi substansi-substansi yang berkaitan erat dengan kebutuhan dan kesamatan kapal. Kapal tidak akan dinyatakan layak jalan apabila terdapat kekurangan pada teknologi dan informasi kapal. Kelihaiian dan kemampuan untuk menjalankan kapal dengan teknologi informasi dan komunikasi wajib secara mutlak harus dipahami oleh sumberdaya pengoperasional kapal. Tanpa kemampuan ini maka alat navigasi kapal tidak akan berfungsi secara maksimal.

Terkait dengan sumberdaya manusia pada kapal, nakhoda merupakan pemimpin di atas kapal yang bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatan selama proses pelayaran mulai pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Dalam kamus hukum tanggungjawab mempunyai dua istilah yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* dimaknai sebagai istilah hukum yang termasuk kedalamnya hampir semua risiko atau kewajiban yang berhubungan dengan hak dan kewajiban secara aktual ataupun potensial. Yang termasuk dalam aspek tanggungjawab *reability* ini seperti kerugian, ancaman, biaya dan situasi yang mewajibkan untuk menaati regulasi yang berlaku. Adapun *responsibility* berkaitan dengan suatu pertanggungjawaban yang berkaitan dengan suatu kewajiban yang termasuk di dalamnya yaitu keputusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan untuk melaksanakan tanggungjawab hukum. Apabila kita telaah antara *liability* dan *responsibility* hampir memiliki kesamaan dalam bidang tanggungjawab, namun terdapat benang merah antara keduanya. *Liability* dalam pertanggungjawaban berkaitan dengan pertanggungjawaban yang berkaitan erat dengan subjek hukum, sedangkan *responsibility* berkaitan erat dengan

tanggung jawab politik.

Dalam teorinya, pertanggungjawaban pejabat menurut Kranenburg dan Vegtig terdapat dua teori dasar sebagai landasan pertanggungjawaban. Teori pertama *fautes personalles* yaitu teori yang menyatakan bahwa kerugian yang terhadap pada pihak ketiga dibebankan kepada pejabat yang telah menimbulkan kerugian pada pihak ketiga. Dalam teori ini titik tekan pertanggungjawaban berada pada manusia sebagai pribadi atau individu yang bertanggungjawab atas perbuatan yang telah dilakukan. Adapun teori kedua yaitu teori *fautes de services*. Teori ini mengatakan bahwa tanggungjawab ditanggung oleh instansi dari pejabat yang bersangkutan. Tanggungjawab dalam hal ini dibebankan atas jabatan yang diemban. Dalam praktiknya, tanggungjawab disesuaikan kadar kesalahan yang telah dilakukan yang berimplikasi pada tanggungjawab.⁵

Adapun menurut Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at dalam buku teori Hans Kelsen tentang hukum, suatu kewajiban yang berkaitan dengan hukum adalah konsep tanggungjawab. Pertanggungjawaban atas hukum berkaitan dengan perbuatan khusus yang mengakibatkan seseorang dapat dikenakan sanksi yang disebabkan perbuatan tersebut bertentangan dengan hukum. Sanksi yang diberikan memiliki sifat *deliquet* yang disebabkan pertanggungjawaban muncul diakibatkan perbuatan orang tersebut. Dalam hal ini terjadi kesamaan antara subjek *responsibility* dengan subjek kewajiban hukum.⁶

Untuk menegakkan tanggung jawab tersebut, diperlukan sanksi pidana dan

⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1984), Hal. 133.

⁶ Jimly Asshiddiqie and Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum* (Jakarta: Sekretariat Jenderal & Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Press, 2006). Hal 61.

sanksi itu telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU Pelayaran).⁷ Sanksi pidana diwujudkan sebagai upaya agar para pihak tidak melakukan perbuatan pidana.⁸ Dalam regulasi tersebut terdapat 48 pasal yang mengatur tindak pidana dalam pelayaran mulai dari pasal 284-332. Apabila kita telaah, dari 48 pasal yang mengatur tindak pidana pelayaran dapat dikelompokkan menjadi 3 kelompok besar. *Pertama* tindak pidana yang berkaitan dengan angkutan perairan seperti angkutan waduk, angkutan danau dan angkutan sungai. Pengaturan angkutan perairan ini telah diatur dalam pasal 284-286, 302, 304-315, 317, 323, 330 dan pasal 331 undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. *Kedua*, tindak pidana yang berkaitan dengan pelabuhan. Dalam hal ini menyangkut berbagai kegiatan yang berkaitan dengan kepelabuhanan. Pidana atas kegiatan yang berkaitan dengan kepelabuhanan telah diatur dalam pasal 297-301 dan pasal 303 undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. *Ketiga*, tindak pidana yang berkaitan erat dengan lingkungan maritim. Dalam undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah teregulasikan dalam pasal 316, 318-322, 324-329, dan 332.

Pengertian Nahkoda sebagai penanggungjawab dapat dilihat pada Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Pelayaran, Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-

⁷ Utomo, Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident), *Legalisasi Indonesia* Vol. 14 NO. 01 - Maret 2017, 57 - 76

⁸ Machrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana* (Jakarta: Sinar Grafika, 2015).

undangan.⁹ Oleh karena nahkoda bertanggung jawab atas keselamatan kapalnya, sudah seharusnya nahkoda memeriksa keselamatan dan keamanan kapalnya sebelum berlayar. Hal ini tercantum pada Pasal 117 UU Pelayaran, yaitu (1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan: kelaiklautan kapal; dan kenavigasian. (2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang 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; dan manajemen keamanan kapal.

Apabila nahkoda melayarkan kapalnya tanpa menghiraukan keselamatan dan keamanan kapal sehingga menyebabkan kecelakaan pada kapal, maka kecelakaan tersebut murni merupakan tanggung jawab nahkoda. Hal ini sesuai dengan Pasal 249 UU Pelayaran bahwa kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 UU Pelayaran merupakan tanggung jawab nahkoda kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Dengan demikian, beban pembuktian ada pada sang Nahkoda. Seorang Nahkoda yang baik pun bertanggung jawab meninggalkan kapalnya paling terakhir setelah semua penumpang keluar.¹⁰

Menurut Purwantomo penyebab kapal kandas disebabkan oleh kesalahan

⁹ <http://misaelandpartners.com/tanggung-jawab-nahkoda-atas-keselamatan-kapal/> diakses pada 07 Juli 2022

¹⁰ Samuel Ronatio Adinugroho and Anung Aditya Tjahja, "Tanggung Jawab Nahkoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran," *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum* 4, no. 1 (2019): 25–36.

navigasi, alur pelayaran yang sempit, dan akibat kondisi lingkungan, ombak, arus, angin, dan pasang surut. Kesalahan navigasi mencakup kesalahan juru mudi dan kerusakan alat navigasi. Sistem *ballast* tidak berfungsi dan salah pemuatan juga berpengaruh terhadap terjadinya kapal kandas.¹¹ Dalam hal ini, kecelakaan kapal yang tercantum di Pasal 245 UU Pelayaran merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa: kapal tenggelam; kapal terbakar; kapal tubrukan; dan kapal kandas.

Kapal penumpang KM Sabuk Nusantara 62 dilaporkan menabrak karang dan sempit kandas di wilayah perairan Meosmanggra dan perairan Pulau Gag, Kabupaten Raja Ampat, Papua Barat, pada Selasa 2 Februari dan Rabu 3 Februari 2021. Pada tanggal 2 februari 2021 KM Sabuk Nusantara bertolak dari Miosmanggara pukul 10.30 WIT dengan kecepatan rata-rata 5 Knots. Pada saat perjalanan tersebut kapal telah dilengkapi dengan peralatan navigasi, komunikasi dan peralatan keselamatan yang memadai. Pada pukul 11.00 WIT atau setelah kapal berlayar sekitar 30 menit ketika kapal melintasi pulau Yefmo cuaca berubah ekstrim, angin bertiup kencang dari arah utara sekitar 20-30 Knots yang berakibat pada tidak dapat terkendalinya kapal sehingga kapal terseret ke kanan dari garis Haluan sehingga kapal mengalami kandas di sebelah barat pulau Yefmo, Perairan Miosmanggara pukul 11.00 WIT pada Posisi $00^{\circ} 22, 373' S/130^{\circ} 16,175'T$.

Pada tanggal 3 februari 2021 KM sabuk Nusantara kembali kandas. Sekitar pukul 00.30 WIT dalam pelayaran mendekati perairan Pelabuhan Gag, berjarak

¹¹ Agus Hadi Purwantomo, *Teknik pengendalian & olah gerak kapal, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang*, (Semarang. 2005), hal 88

sekitar 3 mil dari Pelabuhan, cuaca buruk kembali menerpa KM Sabuk Nusantara 62. Dalam kejadian tersebut angin bertiup kencang dengan kecepatan 20-30 knots yang mengakibatkan kapal terseret sehingga kapal tidak dapat dikendalikan. Akibat kejadian ini kapal jatuh ke kanan dari garis haluan dan mengakibatkan kandas dengan posisi 00° 26, 756' S/ 129° 54,686' T. Atas peristiwa tersebut, area terumbu karang terbaik di dunia yang berada di wilayah perairan Meosmanggra tersebut hancur.

Apabila kita telaaah lebih dalam, terumbu karang juga memiliki fungsi yang vital dalam ekosistem laut. Terumbu karang berfungsi sebagai habitat bagi berbagai hewan laut dan tanaman yang sangat tergantung dengan keberadaan terumbu karang.¹² Selain itu Raja Ampat juga ditetapkan sebagai salah satu kawasan terbaik di dunia untuk olahraga selam.¹³

Kepala Syahbandar pelabuhan Waisai, Fiskar Aminuddin yang dikonfirmasi oleh Sindonews, membenarkan kejadian kandasnya KM Sabuk Nusantara 62. Kapal Perintis tersebut, menurut Fiskar membawa sekitar 50 penumpang dan 17 awak kapal termasuk Nakhoda Kapal. Kapal ini melayani rute, kota Sorong, Pulau Paam, Meosmanggra, Waisilip, Pulau Gag, Kofiau dan kembali ke Sorong. Seluruh penumpang dilaporkan selamat termasuk awak kapal.¹⁴

Nakhoda dalam perjalanan kapal merupakan penanggungjawab atas keselamatan dan semua hal yang terjadi di atas kapal ketika perjalanan kapal. Hal

¹² Siti Afifa Fadillah, "Ulasan Hukum Pidana Sanksi Pada Terumbu Karang Rusak," *Lex Scientia Law Review* 3, no. 2 (2019): 219–26, <https://doi.org/10.15294/lesrev.v3i2.35403>.

¹³ Poltak Partogi Nainggolan, "Keamanan Sosial Dan Keamanan Lingkungan Di Pulau Terluar Indonesia: Studi Kabupaten Kepulauan Raja Ampat," *Politica* 3, no. 1 (2012): 87–110.

¹⁴ <https://daerah.sindonews.com/read/325302/174/km-sabuk-nusantara-62-kandas-di-perairan-raja-ampat-terumbu-karang-hancur-diakses-pada-07-Juli-2022>

ini sebagaimana dijelaskan dalam pasal 1 angka 41 Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa “Nakhoda adalah salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang – undangan”. Nakhoda sebagai penanggungjawab kapal juga diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang menyatakan bahwa “nakhoda memimpin kapal”.¹⁵ Dalam KUHD juga mengatur bahwa nakhoda bertanggung jawab atas segala kerugian yang diakibatkan olehnya sebagaimana diatur dalam pasal 342 ayat 2 KUHD yang dinyatakan bahwa “Ia bertanggung-jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang2 lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar”.

Terkait dengan tanggungjawab atas pengoperasionalan kapal, dalam pasal 41 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menyatakan bahwa “Pengoperasian yang mengoperasikan kapal wajib bertanggungjawab atas kerugian terhadap: a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. Musnah, hilangnya, atau rusaknya barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut, atau d. kerugian pihak ketiga”. Sedangkan pada Ayat (2) menyatakan bahwa “Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (a), huruf (b), huruf (c), huruf (d) bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggungjawabnya.” Berdasarkan regulasi tersebut, dapat dipahami bahwa pihak pengoperasional kapal yang di ketuai oleh

¹⁵ Pasal 341 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)

nahkoda kapal dijadikan sebagai penanggungjawab mutlak atas perjalanan kapal. Segala dampak yang dihasilkan oleh perjalanan kapal wajib dipertanggungjawabkan oleh nahkoda kapal. Namun dalam regulasi tersebut ada pengecualian apabila pihak pengoperasional kapal mampu membuktikan bahwa pihak pengoperasional kapal tidak melakukan kesengajaan atas kegiatan pengoperasionalan kapal. Dengan pembuktian ini maka pihak pengoperasional kapal tidak ada pertanggungjawaban baik sebagian atau keseluruhan atas dampak negative yang diakibatkan oleh kapal.

Berdasarkan pasal 41 Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tersebut, maka dapat kita pahami bahwa prinsip tanggungjawaban yang dianut dalam undang-undang pelayaran yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga.¹⁶ Prinsip ini merupakan prinsip umum yang berlaku pada hukum perdata maupun pidana. Berdasarkan prinsip ini maka seseorang dapat dikenai kewajiban pertanggungjawaban apabila telah benar-benar atau nyata telah melakukan kesalahan. Pertanggungjawaban kesalahan ini harus berdasarkan atas perbuatan yang telah dilakukan oleh para pihak dan telah terbukti.¹⁷

Dalam telaah yuridis, pertanggungjawaban telah diatur dalam pasal 1365 KUHPer. Berdasarkan pasal tersebut terdapat 4 penyebab yaitu: 1). Adanya perbuatan; 2). Adanya unsur kesalahan; 3). Adanya unsur kerugian yang diderita; 4). Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian. Keempat unsur tersebut wajib terpenuhi dalam pertanggungjawaban, apabila terdapat satu bagian

¹⁶ Urip Hardianto, Muhammad Haji Khalifah, and Agus Setiawan, "Pertanggungjawaban Dalam Kecelakaan Kapal Barang Yang Mengangkut Penumpang (Studi Kecelakaan Kapal Wicly Jaya Sakti Di Perairan Jambi)," *Samudera Hukum* 1, no. 1 (2022): 1–12.

¹⁷ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia* (Jakarta: Gramedia Widiasmara, 2006).

yang tidak terpenuhi maka perbuatan tersebut tidak wajib untuk dipertanggungjawabkan.

Apabila kita kaitkan antara regulasi prinsip pertanggungjawaban pengoperasionalan kapal harus mempertanggungjawabkan atas kerugian ataupun dampak negative yang diakibatkan oleh pergerakan kapal. Namun apabila dapat membuktikan bahwa dampak negative ataupun kerugian yang diakibatkan bukan kesalahan yang dilakukan maka pihak yang melakukan pengoperasioanal kapal dapat dibebaskan atas ssegala dugaan ataupun tuduhan. Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga memiliki kesamaan dengan prinsip berdasarkan kesalahan. Namun terdapat benang merah yang membedakan kedua prinsip tersebut pada pihak pengoperasioanal kapal. Adapun dasar hukum prinsip pertanggungjawaban berdasarkan praduga ini telah dijadikan rujukan berdasarkan Konvensi Warsawa 1929.

Berdasarkan peraturan tersebut dan kita kaitkan dengan kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 maka perlu adanya tanggungjawab dari nahkoda sebagai pimpinan tertinggi kapal. Walaupun saat ini telah ada keputusan mahkamah pelayaran nomor: HK.212/05/IV/MP.2022 tentang kecelakaan kapal kandasnya KM. Sabuk Nusantara 62 di perairan sebelah barat pulau Yefmi dan perairan pulau Gag di raja Raja Ampat, namun dalam putusan tersebut tidak ada keputusan terkait perdata, pidana maupun kerusakan terumbu karang. Keputusan tersebut hanya terkait dengan sanksi administrative dengan memutuskan pembekuan izin berlayar nahkoda kapal selama 3 bulan.

Dampak atas kandasnya kapal ini menimbulkan dampak yang vital karena

merusak terumbu karang yang merupakan bagian terpenting dunia yang masuk dalam Kawasan Konservasi Perairan Nasional Suaka Alam Perairan (KKPN SAP) Raja Ampat serta Perairan Pulau Gag. Telah kita ketahui bersama bahwa pertumbuhan terumbu karang membutuhkan waktu yang tidak singkat. Butuh waktu puluhan hingga ratusan tahun untuk mengembalikan kembali keelokan terumbu karang yang sudah rusak. Apabila kita telaah berdasarkan Undang-undang nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, perusakan kekayaan alam seperti terumbu karang, lahan gambut dan hutan merupakan tindakan kriminal yang ancaman hukumannya adalah pidana penjara. Selain itu para perusak terumbu karang juga wajib memberikan ganti rugi atau kompensasi guna rehabilitasi kawasan yang telah dirusak berupa nilai kehilangan jasa ekosistem, biaya restorasi, biaya verifikasi lapangan, dan kerugian langsung masyarakat. Berdasarkan hal ini maka perlu adanya tanggung jawab atas rusaknya karang yang diakibatkan oleh kandasnya KM Sabu Nusantara 62. Selain itu, kerusakan karang yang ditimbulkan juga mengganggu kegiatan sosial ekonomi sebagaimana di atur dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2020 mengenai Tata Cara Penyelesaian Sengketa dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Berdasarkan hal tersebut maka perlu diadakan penelitian terkait dengan pertanggungjawaban nahkoda kapal berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2020 mengenai Tata Cara Penyelesaian Sengketa dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil atas kandasnya KM Sabuk Nusantara 62.

Penelitian terdahulu terkait dengan tanggung jawab nahkoda atas kerusakan

terumbu karang dikawasan konservasi belum pernah dilakukan. Selama ini penelitian terkait hanya membahas tentang siapa yang harus bertanggung jawab atas kecelakaan kapal sebagaimana yang ditulis oleh Hari utomo dengan judul siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal.¹⁸ Penelitian lain dilakukan oleh Herman Susetyo dengan judul tanggung jawab nahkoda pada kecelakaan kapal dalam pengangkutan penumpang dan barang melalui laut di Indonesia.¹⁹ Penelitian ini hampir sama dengan judul yang diangkat penulis namun terdapat perbedaan yang mencolok karena penelitian yang dilakukan oleh saudara Herman Susento secara general atas kecelakaan kapal di Indonesia dan tidak membahas kerusakan terumbu karang di daerah konservasi sebagaimana diangkat penulis. Penelitian lain yang terkait juga telah dilakukan oleh Fahrurrazi dengan judul tanggung jawab pidana bagi nahkoda kapal yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar.²⁰ Penelitian ini hampir sama dengan judul yang penulis angkat terkait tanggung jawab nahkoda kapal. Akan tetapi penelitian ini berfokus terhadap perizinan yang bersifat administrative bukan terkait dengan kerusakan terumbu karang yang diakibatkan oleh kandasnya kapal. Dengan demikian maka peneliti tertarik mengangkat judul **“Pertanggung Jawaban Nahkoda KM Sabuk Nusantara 62 yang kandas di Pulau Mius Mangara Kabupaten Raja Ampat”** yang sebelumnya belum pernah diteliti dan memiliki urgensi yang vital karena

¹⁸ Hari Utomo, “Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal,” *Legislasi Indonesia* 14, no. 01 (2017): 57–76.

¹⁹ Herman Susetyo, “Tanggung Jawab Nahkoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Melalui Laut Di Indonesia,” *Masalah-Masalah Hukum* 39, no. 1 (2010): 8–16, <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mmh/article/view/11955>.

²⁰ Fakhur Rozi, “Tanggung Jawab Pidana Bagi Nahkoda Kapal Yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar,” *Jurnal JURISTIC* 1, no. 03 (2020): 256, <https://doi.org/10.35973/jrs.v1i03.1844>.

terkait dengan Kawasan konservasi dunia yaitu Raja Ampat.

1.2 Perumusan Masalah

Dari uraian di atas maka peneliti membatasi sekaligus merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawabnya nahkoda atas karamnya KM Sabuk Nusantara 62?
2. Bagaimana penyelesaian terumbu karang/ganti rugi dilihat perspektif Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2020 mengenai Tata Cara Penyelesaian Sengketa dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

- a. Penelitian ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat penyelesaian studi program Magister Hukum
- b. Sebagai upaya yang dilakukan peneliti untuk memberikan sumbangsih pemikiran kepada peneliti yang lain dalam rangka memberikan informasi terkait pertanggung jawaban nahkoda kapal yang kandas.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui dan menganalisis terkait dengan:

- a. Tanggung jawabnya nahkoda atas karamnya KM Sabuk Nusantara 62
- b. Penyelesaian terumbu karang/ganti rugi dilihat perspektif Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2020 mengenai Tata Cara Penyelesaian Sengketa dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan

Pulau-Pulau Kecil

1.4 Metode Penelitian

1.4.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini berusaha memberikan gambaran mengenai Pertanggung Jawaban Nakhoda KM Sabuk Nusantara 62 yang kandas di Pulau Mius Mangara Kabupaten Raja dan penyelesaian Terumbu Karang/Ganti Rugi di lihat dari Aspek Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 28/Permen-KP/2020 Tentang Tata Cara Penyelesaian Sengketa Dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil oleh karena itu model penelitian ini yaitu kualitatif dengan pendekatan nomatif. Pendekatan normative dipilih penulis untuk menganalisis secara yuridis atas pertanggungjawaban nahkoda kapal yang sampai sat ini belum ada tindak lanjut. Apabila kita telaah seharusnya pera pihak mendapatkan sanksi pidana namun sampai saat ini tindak lanjut pidana belum ada dan kerusakan pada terumbu karang telah nyata adanya.

1.4.2 Jenis Penelitian

Jenis dalam penelitian ini adalah studi kasus (*Case Research*), data yang diperoleh peneliti terkait kejadian melalui keputusan mahkamah pelayaran nomor: HK.212/05/IV/MP.2022 tentang kecelakaan kapal kandasnya KM. Sabuk Nusantara 62 di perairan sebelah barat pulau Yefmi dan perairan pulau Gag di Raja Ampat. Menurut Suryasubrata, studi kasus bertujuan mempelajari secara intensi latar belakang, keadaan sekarang dan interaksi lingkungan suatu unit sosial yaitu individu, kelompok, lembaga

atau masyarakat.²¹ Pada penelitian ini peneliti akan fokus pada kasus kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 yang mengalami 2 kali kandas di Kawasan Raja Ampat.

1.4.3 Data dan Sumber Data

Sumber hukum primer dalam penelitian ini yaitu keputusan mahkamah pelayaran nomor: HK.212/05/IV/MP.2022 tentang kecelakaan kapal kandasnya KM. Sabuk Nusantara 62 di perairan sebelah barat pulau Yefmi dan perairan pulau Gag di raja Raja Ampat. Keputusan tersebut sebagai bahan acuan dasar dalam menganalisis tanggung jawab nahkoda kapal KM Sabuk Nusantara 62. Selain itu, sumber hukum primer dalam penelitian ini berupa laporan kecelakaan kapal, berita acara, dan berbagai dokumen terkait dengan kecelakaan kapal yang penulis peroleh melalui Kantor UPP KLS II Raja Ampat Kementerian Perhubungan Laut.

Adapun bahan hukum sekunder dalam penelitian ini yaitu KUHD sebagai peraturan yang mengatur tentang tanggungjawab nahkoda, KUHP sebagai sumber Rujukan pidana, Undang-undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 28/Permen-KP/2020 Tentang Tata Cara Penyelesaian Sengketa Dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

Selain itu, sumber data sekunder dapat diperoleh dari penggalian informasi, dari berbagai sumber, media masa, media elektronik, dan lain-

²¹ Sumadi Suryasubrata, *Metodologi Penelitian*, (Jakarta: raja grafindo persada, 1998), hal. 22

lain serta didukung pula dengan kajian pustaka. Dalam hal ini, sumber data sekunder peneliti ialah jurnal dan artikel yang berkaitan dengan Pertanggung Jawaban Nakhoda KM Sabuk Nusantara 62 yang kandas di Pulau Mius Mangara Kabupaten Raja Ampat berdasarkan UU.No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan penyelesaian Terumbu Karang/Ganti Rugi di lihat Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 28/Permen-KP/2020 Tentang Tata Cara Penyelesaian Sengketa Dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

1.4.4 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menentukan apa yang penting dan apa yang dipelajari.²²

Aktivitas dalam analisis data sebagai berikut :

a. Tahap Reduksi Data

Reduksi data merupakan proses berfikir sensitif yang memerlukan kecerdasan dan keluasan wawasan yang tinggi. Tahap reduksi ini merupakan tahap awal dalam analisis data yang dilakukan dengan tujuan untuk mempermudah peneliti dalam memahami data yang telah diperoleh. Reduksi data dilakukan dengan memilih dan menyeleksi setiap data yang masuk dari sumber hukum primer maupun sekunder

²² Lexy J. Moleong, Metodologi Penelitian Kualitatif, (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2006), hal. 248

kemudian mengolah dan memfokuskan semua data mentah agar lebih bermakna. Reduksi data merupakan penyederhanaan, penggolongan, dan membuang yang tidak perlu data sedemikian rupa sehingga data tersebut dapat menghasilkan informasi yang bermakna dan memudahkan dalam penarikan kesimpulan. Banyaknya jumlah data dan kompleksnya data, diperlukan analisis data melalui tahap reduksi. Tahap reduksi ini dilakukan untuk pemilihan relevan atau tidaknya data dengan tujuan akhir.

b. Tahap Penyajian Data

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplay data. Data yang disajikan dalam penelitian adalah data yang sebelumnya sudah dianalisa. Pada penelitian ini data yang telah teroganisir disajikan dalam bentuk deskripsi informasi yang sistematis dalam bentuk narasi atau tabel.

c. Verifikasi Data

Pada langkah ini, peneliti menyusun secara sistematis data yang sudah disajikan, selanjutnya berusaha untuk menarik kesimpulan dan data-data tersebut sesuai dengan fokus penelitian.²³ Kesimpulan yang dikemukakan dalam penelitian kualitatif harus didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten sehingga kesimpulan yang dikemukakan merupakan temuan baru.

1.4.5 Pengesahan Keabsahan Temuan

²³ Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bnadung: Alfabeta, 2005), hal. 89

Pada analisis data peneliti menggambarkan analisis deskriptif dengan menggunakan metodologi kualitatif. Metode deskriptif sangat penting bagi peneliti, dikarenakan menggambarkan data serta menjelaskan kenyataan penelitian. Keabsahan data tersebut dilakukan untuk membuktikan apakah penelitian tersebut merupakan penelitian ilmiah sekaligus untuk menguji data-data yang diperoleh. Agar data dalam penelitian kualitatif dapat dipertanggung jawabkan sebagai penelitian ilmiah perlu adanya uji keabsahan data. Triangulasi dalam penelitian diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara, dan berbagai waktu. Dalam hal ini dapat dicapai melalui jalan:

1. Triangulasi dengan sumber

Triangulasi sumber untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber. Melalui triangulasi sumber, peneliti menarik kesimpulan tidak hanya dari satu cara pandang sehingga bisa diterima kebenarannya. Peneliti membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara serta data dokumentasi dengan data wawancara. Dengan demikian, apa yang diperoleh dari sumber yang satu bisa lebih teruji kebenarannya, karena dapat dibandingkan data yang satu dengan data yang diperoleh lainnya.

2. Triangulasi dengan metode

Menurut Patton terdapat dua strategi yaitu, (1) pengecekan derajat kepercayaan penemuan hasil penelitian beberapa teknik pengumpulan

data, (2) pengecekan derajat kepercayaan beberapa sumber data menggunakan metode yang sama.

3. Triangulasi dengan teori

Triangulasi teoritik adalah memanfaatkan dua teori atau lebih untuk diadu dan dipadu. Untuk itu diperlukan rancangan penelitian, pengumpulan data, dan analisis data yang lengkap, dengan demikian akan dapat memberikan hasil yang lebih komprehensif.

