

BAB III

TANGGUNG JAWABNYA NAHKODA ATAS KARAMNYA KM SABUK NUSANTARA 62

3.1 Paparan Data

3.1.1 Identitas KM Sabuk Nusantara 62

KM. Sabuk Nusantara 62 adalah jenis kapal penumpang dan barang, berbahan utama baja, berbendera Indonesia, GT 1171 yang dibangun di Madura, Indonesia Tahun 2015. KM Sabuk Nusantara 62 memiliki baling-baling 2 (dua), penggerak utama Mesin merk Yanmar 2 x 829 HP , jumlah cylinder 12 (dua belas), Mesin Bantu merk Perkins dengan daya 2 x 124 HP. Adapun ukuran kapal panjang 53,42 meter, lebar 12,00 meter dan dalam 4,50 meter. KM Sabuk Nusantara 62 diklaskan pada Biro Klasifikasi Indonesia, kapal telah melaksanakan survey tahunan lambung dan survey pengedokan pada tanggal 24 juli 2020.

KM Sabuk Nusantara 62 dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berkedudukan di Jakarta Pusat, dilengkapi Surat Ukur Internasional (1969) Nomor: 3109/Ka tanggal 30 Agustus 2016, Surat Laut Nomor: PK.205/1268/SL-PM/DK-16 tanggal 11 November 2016, Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Nomor: AL.501/8/05/KSOP.SRG-2021, serta memiliki sertifikat-sertifikat lainnya yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan dan masih berlaku dan dilengkapi surat persetujuan berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Sorong Nomor: EE.1/AP.I 02 11/2021,tanggal 01 Februari 2021.

3.1.2 Keadaan Cuaca

Berdasarkan hasil analisis dari Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG) Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok dan berdasarkan keterangan para terduga dan para Saksi, maka mengenai keadaan cuaca pada saat terjadinya kecelakaan kapal di lokasi kejadian sebagai berikut:

A. Menurut Analisis Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Klas II Tanjung Priok No. BMKG ME.0102/LK.14/KTJP/1/2022 tanggal 14 Januari 2022, pada saat kandasnya KM. Sabuk Nusantara 62 bahwa keadaan cuaca adalah sebagai berikut:

1. Kandas pertama

02 Februari 2021 pukul 03.00 WIT hingga pukul 15.00 WIT di sekitar perairan barat pulau Yefmo Raja Ampat — Papua Barat.

Cuaca : Berawan

Arah dan Kecepatan Angin : Utara — Timur Laut, 5-10 knots

Arah dan Kecepatan Arus : Utara — Timur Laut, 10-40 cm/s

Arah dan Tinggi : Selatan, Rendah (0.50-1.25 m)

Gelombang : Sedang (1.25-2.50 m)

Jarak Pandang : 10-12 Km

2. Kandas kedua

03 Februari 2021 pukul 00.30 WIT di sekitar perairan Pulau Gag, kondisi cuaca tanggal 02 februari pukul 21.00 WIT hingga tanggal 03 Februari 2021 pukul 03.00 WIT.

Cuaca : Hujan Ringan - Sedang

Arah dan Kecepatan Angin : Utara, 7 - 15 knots

Arah dan Kecepatan Arus : Utara - Timur Laut, 5-30 cm/s
Arah dan Tinggi : Selatan, Rendah (0.50-1.25 m)
Gelombang : Sedang (1.25-2.50 m)
Jarak Pandang : 3-6 Km

3. Berdasarkan analisis citra satelit BMKG pada tanggal 02 Februari 2021 pukul 03.00 WIT hingga 03 Februari 2021 03.00 WIT dapat diinformasikan bahwa sekitar lokasi kejadian kecelakaan kapal kondisi cuaca berawan hingga hujan ringan;
4. Menurut keterangan Terduga I Nakhoda dikuatkan oleh keterangan Terduga II Mualim II dan para Saksi, dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) bahwa pada saat kejadian kandas pertama keadaan cuaca berubah secara tiba-tiba menjadi buruk disertai ombak sekitar 1 meter dan angin utara berkecepatan 20 sampai 30 knots,
5. Menurut keterangan Terduga II Mualim II dan Juru Mudi Jaga , dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) bahwa pada saat kejadian kandas ke-dua keadaan cuaca buruk, tiba-tiba angin kencang dan jarak pandang terbatas.

3.1.3 Muatan dan Stabilitas Kapal

Berdasarkan data ukuran kapal, daftar mananifest, bangunan kapal dan tata letak susunan muatan, maka mengenai keadaan muatan dan stabilitas kapal adalah sebagai berikut:

1. Muatan

Ukuran pokok kapal berdasarkan Surat Ukur International (1969):

Panjang : 53,42 mm

Lebar : 12,00 mm

Tinggi : 4,50 m

Sarat : 2,90 m

GT : 1171

NT : 352

Jumlah penumpang yang diijinkan berdasarkan Sertifikat Keselamatan:

Kapal Penumpang : 267 orang

Sarat/draft kapal saat bertolak dari Sorong:

Draft depan : 1,70 meter

Draft belakang : 2,80 meter

Draft tengah : 2,25 meter

Muatan penumpang : 28 orang

Muatan barang : 1,22 ton (bahan bangunan)

Air tawar : 50 ton

Bahan bakar : 40 ton

Sebelum kandas pertama, penumpang turun 3 (tiga) orang di Kampung Miosmanggara. Sebelum kandas kedua, penumpang turun dan muatan barang berupa bahan bangunan dibongkar di Kampung Waisilip. Ada perbedaan keterangan draft dari Nakhoda dengan dokumen yang ada di BAPP dan saksi yang hadir di persidangan, tetapi semua draft dan muatan yang diberikan di persidangan tidak ada yang melebihi draft maksimal kapal yaitu 2,90 meter, jumlah penumpang 28 (dua puluh delapan) orang juga tidak melebihi jumlah penumpang yang

diizinkan.

3.1.4 Kronologi Kejadian

KM Sabuk Nusantara 62 bertolak dari Pelabuhan Rakyat Sorong dengan tujuan Arefi dan sekitar Kepulauan Raja Ampat Papua Barat pada tanggal 1 Februari 2021 pukul 19.30 WIT. Kapal tersebut mengangkut 17 orang awak kapal, 27 penumpang dan bahan bangunan. Pada tanggal 2 februari dalam pelayaran sekitar pukul 11.10 WIT KM Sabuk Nusantara 62 mengalami kecelakaan kandas di sebelah barat pulau Yefmi Raja Ampat dalam posisi $00^{\circ} 22,373' S/130^{\circ} 16,175' T$ dan pada tanggal 03 Februari 2021 sekitar pukul 00.30 WIT di perairan pulau Gag, Raja Ampat, Papua Barat pada posisi $00^{\circ} 26,756' S/129^{\circ} 54,686' T$.

Kejadian kecelakaan tersebut berawal pada tanggal 02 februari 2021, pukul 11.30 WIT, KM Sabuk Nusantara berbendera Indonesia, GT 1171 dengan awak kapal 17 orang penumpang 27 orang, bermuatan bahan bangunan 1,2 Ton, bertolak dari kampung Miosmanggara menuju Kampung Mutus, dengan draff depan 1,7 meter, draf belakang 2,8 meter, draf rata-rata 2,25 meter dan berlayar dengan Haluan 346° dengan menggunakan kecepatan rata-rata 5 knots untuk menghindari kapal-kapal nelayan yang banyak beroperasi diperaian tersebut.

Ketika dalam pelayaran tersebut, kapal dilengkapi dengan peralatan navigasi, komunikasi, dan peralatan yang memadai, diawaki dengan awak kapal yang memenuhi persyaratan dan stabilitas kapal positif.

Setelah sekitar 30 menit perjalanan, sekitar pukul 11.00 WIT dengan petugas jaga Nahkoda dan juru mudi, cuaca berubah ekstrim, angin bertiup kencang dari arah utara sekitar 20-30 knots (menurut perkiraan nahkoda), mengakibatkan

kapal tidak dapat dikendalikan dan mengarah ke kanan dari garis haluan sehingga kapal mengalami kandas di sebelah barat pulau Yefmo, perairan Miosmanggara pukul 11.10 WIT pada posisi $00^{\circ} 22,373' S/130^{\circ} 16,175' T$.

Setelah kandas, Nahkoda memerintahkan Muallim I untuk melakukan pengukuran kedalaman perairan sekitar kapal dengan menggunakan perum tangan, memeriksa dan memastikan kondisi tangki-tangki tidak penambahan isi (volume), serta memastikan tidak terdapat kebocoran, selanjutnya membuang air balas (*ballast*) pada pukul 12.00 WIT.

Ketika pukul 12.10 WIT, Nahkoda memerintahkan KKM menghidupkan mesin induk kemudian melakukan olah gerak dalam upaya penyelamatan kapal dari kandas dan kapal berhasil lepas kandas pada pukul 12.30 WIT, selanjutnya melakukan kegiatan debarkasi (menurunkan) penumpang di Mutus.

Setelah kegiatan debarkasi penumpang, kapal bertolak menuju Waisilip, tiba dan berlabuh jangkar pada pukul 17.30 WIT, petugas Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) naik ke kapal dan melakukan pemeriksaan kejadian kandasnya kapal serta meminta Nahkoda untuk membuat berita acara tentang kapal kandas, selanjutnya kapal bertolak menuju Pulau Gag pada pukul 20.00 WIT

Pada tanggal 03 Februari 2021 yang berdinis jaga laut Muallim II bersama juru mudi, pukul 00.30 WIT dalam pelayarannya mendekati perairan pulau Gag, berjarak sekira 3 mil dari Pelabuhan, cuaca buruk, pemandangan terbatas dan angin bertiup kencang dengan kecepatan sekira 20-30 knots yang mengakibatkan kapal terseret, Muallim II sebagai perwira jaga tidak dapat mengendalikan sehingga posisi kapal jatuh kanan dari garis haluan dan mengalami kandas pada posisi $00^{\circ} 26,756'$

S/129° 54,686'T.

Pada pukul 00.50 WIT, Nahkoda memerintahkan Muallim I untuk melakukan pengukuran kedalaman perairan sekeliling kapal dengan menggunakan perum tangan, memeriksa dan memastikan kondisi tangka-tangki tidak ada penambahan isi serta memastikan tidak terdapat kebocoran, selanjutnya membuang air *ballast* di beberapa tangka *ballast* dan nahkoda melaporkan tentang kandasnya kapal kepada petugas Syahbandar melalui radio VHF.

Setelah menerima laporan tentang kandasnya kapal, beberapa petugas Syahbandar Pelabuhan Gag dengan menggunakan *speedboat* tiba di kapal dan membantu untuk melakukan evaluasi beberapa orang penumpang turun dari kapal, kemudian Nahkoda melakukan upaya penyelamatan kapal dengan olah gerak menggunakan mesin dan kapal berhasil lepas dari kandas pada pukul 05.05 WIT, selanjutnya pada pukul 05.45 WIT kapal bersandar di Pelabuhan Gag.

3.1.5 Kondisi Awak Kapal dan Peralatan Kapal

Kapal diawaki dengan awak kapal yang memenuhi persyaratan yang memiliki sertifikat Operator Radio Umum (ORU) yang dilengkapi dengan peralatan navigasi berupa Radio VHF 1 (satu) unit, Radio MF/HF 1 (satu) unit (terdiri dari Encoder DSC, Pesawat jaga menerima DSC dan Radioteleponi). *EPIRB COSPAS SARSAT* 1 (satu) unit, Pedoman Magnet Standart (*Standart Compass*) 1 (satu) unit, Pedoman Gasing (*Gyro Compass*) 1 (satu) unit, peta laut cukup sesuai dengan daerah pelayaran (namun tidak pernah dikoreksi sesuai BPI), Publikasi Nautika cukup, GPS alat penerima system setelit navigasi global (*Receiver for a global navigation satellite system*) 1 unit, Radar 9 GHz 1 unit, alat bantu *plotting* elektronika

(*electronic plotting aid*) 1 (satu) unit, Sistem Identifikasi Otomatis AIS (*Automatic Identification System*) 1 (satu) unit, Perum Gema (*Echosounder*) 1 (satu) unit, penunjuk daun kemudi, baling-baling, pendorong, slip dan mode operasi (*Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator*), kapal baling-baling ganda dengan 2 (dua) mesin induk, dan oleh gerakannya dilayani dari kamar mesin dan dapat dioperasikan menggunakan handle di anjungan, secara keseluruhan alat-alat tersebut dapat berfungsi dengan baik, sat bertolak stabilitas kapal tegak dan stabilitas positif, kapal tidak dilengkapi dengan *navigation Telex (NAVTEX)*.

3.1.6 Keadaan Stabilitas Kapal

Saat berangkat Nakhoda menyatakan kapal dalam keadaan tegak dan stabilitas positif, saat kandas ABK melakukan pemeriksaan lambung kapal dan tidak ada kebocoran, Nakhoda juga menyatakan kapal dalam keadaan tegak setelah lepas dari kandas.

3.1.7 Navigasi dan Olah Gerak

Setelah menganalisa tentang kelengkapan alat bantu navigasi, aturan-aturan bernavigasi, situasi lingkungan tempat kejadian, dan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*), maka cara bernavigasi dan cara berolah gerak dinilai sebagai berikut:

a. Navigasi

1. KM. Sabuk Nusantara 62 telah dilengkapi dengan peralatan navigasi, komunikasi dan keselamatan serta permesinan kapal semuanya dalam keadaan baik dan siap, olah gerak kapal dilayani dari kamar mesin dan dapat

dioperasikan menggunakan handle di anjungan,

2. Pada tanggal 02 Februari 2021 pukul 09.30 WIT, KM. Sabuk Nusantara 62 bertolak dari Kampung Miosmanggara tujuan Kampung Waisilip, yang bertugas jaga laut Terduga I Nakhoda bersama Juru Mudi Jaga , kapal berlayar menggunakan GPS dengan Haluan 346", kecepatan dikurangi sekira 5 knots untuk mengantisipasi kegiatan kapal kapal nelayan yang beroperasi di perairan tersebut sehingga terkadang Terduga I Nakhoda mengemudikan kapal dengan haluan variabel dan kemudian kembali ke haluan 346° sehingga posisi kapal tidak termonitor secara cermat,
3. Terduga I Nakhoda tidak memanfaatkan secara maksimal peralatan navigasi yang ada berupa Radar untuk membaring dan memploting posisi kapal di peta, tidak melakukan pengamatan keliling hanya memonitor haluan pada GPS, sehingga tidak mengantisipasi bahwa pergerakan kapal sudah menyimpang/jatuh ke kanan dari haluan sejati, dengan mengubah haluan dari 346" ke haluan 070", bersamaan kapal mengalami cuaca buruk, ombak sekira 1 meter, angin dari utara dengan kecepatan sekira 20-30 knots dan arus dari selatan, semakin menghempas kapal mendekati karang:
4. Kemudian Terduga I Nakhoda berupaya untuk menghindar dari karang dengan menaikkan putaran mesin induk dari 1300 RPM menjadi 1400 RPM untuk menambah kecepatan kapal dan memerintahkan Juru Mudi Jaga mengubah haluan 10" ke kiri namun dikarenakan jarak dari kapal dengan karang terlalu dekat, laju kapal dan kuatnya dorongan angin mengakibatkan kapal mengalami kandas di atas karang pukul 11.10 WIT pada posisi GPS

00" 22,373'S/130" 16,175'T, dikuatkan dengan keterangan Saksi, Saudara dalam BAPP bahwa pada waktu kapal mengalami cuaca buruk Terduga I Nakhoda memerintahkan untuk mengubah haluan 10" ke kiri, namun sekira 5 menit kapal kandas di atas karang,

5. Pukul 12,30 WIT setelah KM. Sabuk Nusantara 62 berhasil lepas dari kandas di atas karang kemudian bernavigasi tujuan Mutus, Desa Waisilip dan pukul 20.00 WIT KM. Sabuk Nusantara 62 bertolak dari Perairan Waisilip tujuan Pelabuhan Gag,
6. Pada tanggal 03 Februari 2021 pukul 00.00 WIT yang bertugas jaga laut Terduga II Mualim II bersama Juru Mudi Jaga Saudara Rudi Haryadi, pada waktu posisi kapal mendekati perairan Gag sekira jarak 3 mil, dikarenakan jarak pandang terbatas pada malam hari maka Terduga II Mualim II keluar dari anjungan untuk melakukan pengamatan keliling sekitar Haluan (sesuai keterangan Terduga II Mualim II dalam BAPP), tidak berusaha untuk membaring dan menentukan posisi kapal menggunakan Radar ataupun GPS.
7. Pukul 00.30 WIT kapal mendekati alur Pelabuhan Gag sekira 3 Nm, kapal mengalami cuaca buruk angin kencang Terduga II Mualim II , Terduga Muallim 2 tidak membaring dan menentukan posisi kapal dikarenakan menduga posisi kapal masih berada pada perairan dengan kedalaman laut antara 10-20 meter (keterangan Terduga II Mualim II diambil dari BAPP) kemudian Juru Mudi Jaga, Saudara Rudi Haryadi melaporkan kepada Terduga II Mualim II bahwa kecepatan kapal 0 knot, kapal kandas

(keterangan Juru Mudi Jaga Saudara Rudi Haryadi dalam BAPP) setelah di periksa kapal kandas di atas karang pada posisi GPS 00° 26,756" S/1299 54,686" T,

8. Pukul 05.05 WIT setelah kapal lepas dari kandas Terduga I Nakhoda mengambil alih komando dan bernavigasi memasuki Pelabuhan Gag kemudian sandar di dermaga pukul 05.45 WIT.

B. Olah Gerak

Adapun oleh gerak KM Sabuk Nusantara 62 sebagai berikut:

1. Terduga I Nakhoda pada tanggal 02 Februari 2021 menjelang kandasnya KM. Sabuk Nusantara 62 dan kapal mengalami cuaca buruk telah menambah kecepatan kapal dengan menaikkan putaran mesin induk dari 1300 RPM menjadi 1400 RPM dalam upaya olah gerak kapal menghindari dari karang namun dikarenakan posisi kapal sudah terlalu mendekati karang akhirnya kapal kandas pada posisi 00° 22,373' S/130° 16,175'T,
2. Terduga I Nakhoda pada waktu bertugas jaga laut tanggal 02 Februari 2021 pukul 10.30 WIT dan pada waktu KM. Sabuk Nusantara 62 mengalami kandas diatas karang telah melaksanakan prosedur darurat dengan memerintahkan Perwira kapal dan ABK untuk memeriksa fisik bagian dalam kapal antara lain kamar mesin, tangki-tangki, lambung kapal dan mengadakan pengukuran kedalaman air laut sekeliling kapal (Sounding), membuang sebagian air ba/last agar menambah daya apung kapal,
3. Setelah Terduga I Nakhoda mendapat laporan bahwa tidak ada kebocoran dan baling-baling terbebas dari karang selanjutnya Terduga I Nakhoda

memerintahkan KKM menghidupkan mesin induk dan melakukan olah gerak kapal sehingga berhasil lepas dari kandas, sehingga dinilai telah melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (good seamanship),

4. Pada tanggal 03 Februari 2021 pukul 00.30 WIT yang bertugas jaga laut Terduga II Mualim II salah dalam menduga posisi sehingga kapal pada waktu berolah gerak menuju perairan Pelabuhan Gag, mengalami kandas di atas karang berpasir pada posisi GPS $00^{\circ} 26,756'' S / 129^{\circ} 54,686' T$:
5. Setelah mengetahui kapal kandas, Terduga II Mualim II langsung stop engine dan Terduga I Nakhoda naik ke anjungan kemudian memerintahkan Terduga II Mualim II serta ABK lainnya melaksanakan prosedur darurat kapal kandas, dengan memeriksa fisik kapal bagian dalam, sounding kedalaman air laut sekeliling kapal,
6. Setelah mendapat laporan bahwa tidak ditemukan adanya kebocoran pada kapal, hasil sounding perairan sekeliling diketahui baling-baling kapal terbebas dari karang kemudian Terduga I Nakhoda memerintahkan KKM menghidupkan mesin induk langsung melakukan olah gerak kapal dan berhasil lepas dari kandas kemudian kapal olah gerak menuju pelabuhan selanjutnya sandar di dermaga Pelabuhan Gag dengan selamat.

3.1.8 Kesalahan dan Kelalaian dalam Menjalankan Kapal Oleh Nakhoda

Adapun kesalahan dan kelalaian dalam kecelakaan KM Sabuk Nusantara sebagai berikut:

1. Terduga I nakhoda dalam melakukan pelayaran tidak mengoptimalkan penggunaan peralatan navigasi radar, kurang melakukan pengamatan

keliling hanya menggunakan Haluan pada GPS dan pada waktu mengubah Haluan 346° ke haluan 070° tidak membaring dan menentukan posisi secara cermat di peta sehingga tidak mengantisipasi pergerakan kapal yang sudah menyimpang/jatuh jauh ke arah kanan dari Haluan sejati, dikarenakan cuaca buruk, angin kencang dan ombak menghempas kapal yang posisinya sudah mendekati karang kemudian kandas di atas karang, terduga I Nahkoda dinilai tidak sepenuhnya melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good Seamanship*).

2. Terduga Mualim II pada waktu kapal mendekati perairan Pelabuhan Gag sekira 1 mil, mengalami cuaca buruk, angin dari utara bertiup kencang, pandangan terbatas di malam hari, Tindakan dan kewajiban sebagai seorang perwira jaga laut, berkewajiban membaring, menentukan posisi kapal dengan seksama, menggunakan lata navigasi radar dan GPS semaksimal mungkin, apabila ragu-ragu diwajibkan untuk memanggil nahkoda. Namun dalam hal ini terduga Mualim II tidak melakukan kewajiban dan mengambil Tindakan apa-apa sesuai perintah nahkoda yang tertuang dalam *master order book* sehingga terduga mualim II dinilai kurang cakap dan belum ampu dalam tugas dan jabatan sebagai mualim di atas kapal dan tidak sepenuhnya melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*).
3. Pendapat mahkamah pelayaran sebagaimana Amanah Pasal 253 ayat (1) Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran *juncto* pasal 37 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang pemeriksaan

kecelakaan kapal, maka setelah meneliti keterangan tentang Pendidikan teknis dan pengalaman berlayar, teruga II Mualim II adalah ANT III tahun 2019, Menjabat sebagai Mualim pada KM Sabuk Nusantara 62 sekitar 7 Bulan dianggap kurang dalam pengalaman berlaayrsewajarnya masih perlu pendampingan oleh perwira Senior antara lain Nahkoda dan Mualim I pada waktu berdinas jaga laut terutama di malam hari jam 00.00-04.00, terutama diwilayaran perairan yang dianggap rawan navigasi du bawah air, perairan kepulauan yang banyak beroperasi kapal-kapal nelayan. Walaupun secara dministrasi nahkoda telah mencantumkan perintah dalam *master night order* namun tidak membebaskan nahkoda dari tanggung jawabnya sebagai pemimpin umum diatas kapal dalam menerapkan prinsip kehati-hatian dan kewaspadaan secara professional untuk menyelamatkan kapal dan waka hapal sehingga terduag I Nahkoda dinilai belum sepenuhnya melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik.

Berdasarkan alasan-alasan tersebut, Mahkamah pelayaran berpendapat bahwa letak kesalahan dan kelalaian dalm kecelakaan kapal KM Sabuk Nusantara kandos sebagai berikut

- a. Pada tanggal 02 february 2021 pukul 11.00 WIT dapat dinilai bahwa tergugat I Nahkoda, dinilai lalai melaksanakan kewajiban sebagai seorang pelaut yang baik sebagaimana Amanah dalam pasal 342 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD).
- b. Pada tanggal 03 february 2021 pukul 00.30 WIT Terduga II

Mualim II dinilai belum mampu menjabat sebagai Muallim II dan telah lalai melaksanakan kewajiban sebagai seorang pelaut yang baik.

3.1.9 Putusan Mahkamah Pelayaran

Pada tanggal 22 April 2022 dengan dihadiri oleh para Tim Panle Ahli serta dihadiri secara virtual oleh Terduga I Nahkoda pemilik Sertifikat Keahlian pelaut ANT-III Manajemen Nomor: 6200094527M30216 dan tanpa dihadiri terduga II pemilik sertifikat keahlian Pelaut ANT-III Manajemen Nomor: 6211585361N30519 Mahkamah pelayaran telah memutuskan kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 dengan putusan nomor HK.212/05/1V/MP.2022 Tentang Kecelakaan Kapal Kandasnya Km. Sabuk Nusantara 62 Di Perairan Sebelah Barat Pulau Yefmo Dan Di Perairan Pulau Gag, Raja Ampat. Adapun amar putusan dalam putusan Mahkamah Pelayaran sebagai Berikut:

1. Menyatakan bahwa berdasarkan pendapat Mahkamah Pelayaran tentang Kesalahan dan Kelalaian kecelakaan Kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 pada tanggal 02 Februari 2021 pukul 11.10 WIT pada Diktum 7. 1), 3) Terduga I Nahkoda dinilai lalai dalam melaksanakan kewajiban sebagai seorang pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana Amanah dalam pasal 342 alinea I kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), yang berbunyi: Nahkoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik;
2. Menyatakan bahwa berdasarkan kesalahan dan kelalaian kecelakaan

kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 pada tanggal 03 Februari 2021 pukul 00.30 WIT pada Diktum 7. 2) Terduga II Mualim II dinilai kurang cakap, belum mampu menjabat sebagai Mualim II dan telah lalai dalam melaksanakan kewajiban sebagai seorang pelaut yang baik (*good seamanship*).

3. Menghukum kepada terduga I Nahkoda KM Sabuk Nusantara 62 tanggal lahir xxxxx di pinrang, memiliki sertifikat keahlian Pelaut ANT-III Manajemen Nomor: 6200094527M30216, diterbitkan di Jakarta tanggal 14 Maret 2016 oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dengan mencabut sementara sertifikat keahlian pelaut tersebut untuk bertugas sebagai nahkoda di kapal-kapal niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu 3 (3) bulan;
4. Menghukum kepada Terduga II Mualim II, tanggal lahir xxxx di Bangkalan, memiliki sertifikat Keahlian Pelaut ANT-III Manajemen Nomor: 6211585361N30519, diterbitkan di Jakarta tanggal 16 April 2019 oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Muallim II di kapal-kapal niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu 2 (dua) bulan.

Dalam memutuskan kasus ini, majelis berdasarkan atas kenyataan kenyataan yang terungkap dalam persidangan berdasarkan pasal 373a Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), pasal 253 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang

pelayaran dan pasal 31 huruf d. Peraturan Pemerintah nomor 9 tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan dengan Memperhatikan hal-hal yang meringankan dan yang memberatkan.

Dalam keputusan tersebut amjelis hakim memperhatikan hal-hal yang memberatkan dan meringan dalam memutuskan putusan. Terhadap terduga I dalam hal yang meringankan, majelis hakim mempertimbangkan

1. Bahwa terduga I Nahkoda dalam persidangan memberikan keterangan tidak berbelit-belit
2. Bahwa terduga I Nahkoda merupakan tulang punggung dalam keluarga dan tidak mempunyai keahlian ,ain selaian sebagai pelaut.
3. Bahwa terduga I Nahkoda, sebelumnya tidak pernah mengalami kecelakaan kandas dan belum pernah di hukum karena kesalahannya dalam menjalankan profesi sebagai Nahkoda.

Adapun hal-hal yang memberatkan terhadap terduga I Nahkoda dalam hal ini mejelis hakim tidak menyatakan adanya suatu memberatkan.

Terhadap terduga II terdapat hal-hal yang memberatkan serta meringankan. Adapun hal-hal yang mringankan:

1. Bahwa terduga II Muallim II merupakan tulang punggung dalam keluarga dan tidak mempunyai keahlian ,ain selaian sebagai pelaut.
2. Bahwa terduga I Nahkoda, sebelumnya tidak pernah mengalami kecelakaan kandas dan belum pernah di hukum karena kesalahannya dalam menjalankan profesi sebagai Muallim.

Terdapat Tergugat II terdapat hal yang meberatkan yaitu bahwa

mualim II tidak hadir dalam persidangan.

3.2 Tanggung Jawab Nahkoda Atas Karamnya KM Sabuk Nusantara 62

Sebagaimana diamanatkan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, nahkoda memiliki kewenangan dan kekuasaan dalam perjalanan kapal.⁴⁶ Dengan amanah tersebut, nahkoda KM Sabuk Nusantara 62 juga memiliki tanggung jawab atas seluruh kejadian yang dialami KM Sabuk Nusantara 62 selama perjalanan. Hal ini merupakan hubungan yang saling berkesinambungan dimana nahkoda memiliki kewenangan penuh atas perjalanan kapal yang berimplikasi kepada tanggungjawab yang harus diembannya atas segala kejadian yang terjadi di atas kapal.

Nahkoda KM Sabuk Nusantara 62 memiliki kewenangan penuh atas kapal yang ia pimpin. Hal ini sebagaimana dalam KUHD yang menyatakan bahwa “nahkoda memimpin kapal”.⁴⁷ Berdasarkan regulasi tersebut nahkoda merupakan pimpinan tertinggi dalam sebuah perjalanan kapal. Segala keputusan dan kebijakan dalam proses perjalanan kapal, nahkoda sebagai pusat penentu perjalanan kapal. Segala hal dalam perjalanan kapal harus dilaporkan oleh seluruh awak kapal dan nahkoda dianggap tahu atas seluruh muatan, keadaan kapal, dan seluruh kejadian yang akan maupun terjadi di dalam kapal.

Seluruh penumpang dan awak kapal KM Sabuk Nusantara 62 harus tunduk atas perintah yang disampaikan oleh nahkoda KM Sabuk Nusantara. Hal ini telah diatur dalam pasal 293 KUHD yang menyatakan bahwa “Nahkoda melakukan kekuasaan di atas semua penumpang. Yang belakangan ini harus mentaati segala

⁴⁶ Pasal 341 Kitab Undang-undang Hukum Dagang

⁴⁷ “165081-ID-Tanggung-Jawab-Nahkoda-Pada-Kecelakaan-k.Pdf.”

perintah yang diberikan oleh nahkoda untuk kepentingan keamanan guna mempertahankan ketertiban”. Dengan bertameng atas aturan tersebut, maka nahkoda memiliki kekuasaan penuh atas seluruh orang yang berada dalam kapal. Segala hal yang diputuskan oleh nahkoda dalam perjalanan kapal merupakan keputusan yang harus diterima, ditaati, dan dilaksanakan oleh seluruh penumpang kapal. Hal tersebut tidak lepas sebagai upaya nahkoda dalam menciptakan keamanan dan ketertiban selama perjalanan kapal.

Apabila kita kaitkan tugas pokok seorang nahkoda dan tanggungjawab sebuah kapal, maka akan kita temukan korelasi yang sangat erat. Hal ini disebabkan karena tugas utama seorang nahkoda sebagai penanggungjawab atas pelayaran sebuah kapal baik dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain dengan selamat. Keselamatan dalam perjalanan kapal merupakan amanah besar karena keselamatan merupakan suatu yang harus diwujudkan sebagai tujuan utama dalam sebuah perjalanan yaitu sampai tujuan dengan selamat.⁴⁸ Keselamatan yang dimaksud dalam perjalanan kapal adalah keselamatan seluruh penumpang kapal, keselamatan barang bawaan kapal, keselamatan kapal dan keselamatan wilayah yang dilewati oleh kapal.

Dalam berbagai kajian, keselamatan kapal identik dengan keselamatan penumpang dan barang bawaan. Namun dalam hal ini terdapat keselamatan lain yang juga harus diperhatikan yaitu keselamatan kapal itu sendiri. Sebagaimana telah kita ketahui bahwa nahkoda juga mengemban amanah sebagai penanggung

⁴⁸ Benny Berkiah Pandelaki et al., “Pengaturan Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Nahkoda Yang Melakukan Tindak Pidana Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Kapal,” *Projudice* 2, no. 1 (2020): 1–26.

jawab atas kapal terhadap pemilik kapal. Segala kerusakan yang terjadi atas kapal juga menjadi tanggung jawab seorang nahkoda. Selain itu pertanggungjawaban yang juga penting adalah pertanggungjawaban atas lingkungan yang dilewati oleh kapal. Hal ini juga harus menjadi perhatian karena tentunya kapal tidak berjalan di ruang hampa, namun kapal berjalan melewati lingkungan kelautan yang disana terdapat kegiatan masyarakat seperti kegiatan nelayan kecil, perjalanan kapal lain serta adanya ekosistem alam yang harus tetap dijaga dan dilindungi.

Keselamatan lingkungan atas perjalanan kapal tentunya juga menjadi tujuan dari perjalanan kapal. Namun dalam hal ini KM Sabuk Nusantara 62 mengalami kandas yang mengakibatkan kerusakan lingkungan. Kerusakan yang terdampak atas kejadian ini bukan merupakan kejadian sepele karena kerusakan yang dihasilkan berupa rusaknya terumbu karang di wilayah konservasi. Selain itu, proses terbentuknya karang juga membutuhkan yang sangat lama.⁴⁹

Secara ringkas Nahkoda KM Sabuk Nusantara 62 memiliki tanggung jawab untuk memperlengkapi 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 di atas kapalnya dan mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁵⁰

Berdasarkan hal ini maka nahkoda KM Sabuk Nusantara memiliki tanggung jawab atas seluruh hal terkait dengan perjalanan kapal, mulai dari persiapan kapal seperti

⁴⁹ Unstain NWJ Rembet, "Jurnal Ilmiah Platax Tinjauan Teoritis Sebagai Indikator Kualitas Ekosistem Terumbu Karang," *Jurnal Ilmiah Platax* I, no. 1 (2012): 37-44, <http://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/platax> 37.

⁵⁰ Santosa dan Sinaga, *op.cit.*, h. 23 (foot note nomoer 25)

perlengkapan kapal, memastikan keadaan kapal dalam keadaan layak laut, memastikan seluruh elemen-elemen kapal dalam keadaan lengkap dan sempurna. Selain itu dalam proses perjalanan kapal nahkoda juga bertanggung jawab atas seluruh hal yang terjadi dalam perjalanan kapal mulai dari keamanan, ketertiban dan kenyamanan dalam proses pelayaran. Terakhir nahkoda harus memastikan seluruh elemen-elemen yang terkait dengan perjalan kapal dalam keadaan selamat dan utuh seperti ketika naik ke atas kapal ketika akan melaksanakan perjalanan. Dalam menjalankan tanggungjawabnya, nahkoda harus beracuan pada aturan yang telah ditentukan baik yang ditentukan oleh pengusaha kapal maupun undang-undang atau peraturan yang terkait.

Nahkoda sebagai penanggung jawab kapal diperkuat dalam Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UUP 2008). Dalam pasal 1 angka 41 undang-undang tersebut menyatakan bahwa :“Nahkoda adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.” Berdasarkan pengertian Nahkoda diatas dapat dilihat bahwa Nahkoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionalnya siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah-perintah Nahkoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali. Nahkoda setelah menandatangani sebuah perjanjian kerja laut menjadi buruh utama dari pengusaha kapal, dengan pengertian bahwa Nahkoda telah mengikatkan diri untuk dapat menyanggupi bekerja dibawah perintah

pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) serta diberi upah oleh pengusaha kapal tersebut. Karena itu Nakhoda memiliki kewajiban - kewajiban yang wajib untuk dipenuhi.

Segala dampak negatif yang diakibatkan atas jabantanya sebagai Nahkoda KM Sabuk Nusantara, nahkoda wajib bertanggung jawab atas dampak negative yang diakibatkannya. Tanggung jawab ini meliputi seluruh hal yang terjadi selama perjalanan kapal. Tanggung jawab tersebut harus berdasarkan kesengajaan atau kesalahan yang diakibatkan oleh Nahkoda. Regulasi tanggungjawab nahkoda terhadap dampak negatif sebagaimana telah diatur dalam pasal 342 ayat (1) yang menyatakan bahwa “Nakhoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum di atas kapal. Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang orang lain karena kesegajaan atau kesalahan yang besar”.

Apabila dampak negative yang dihasilkan tidak berasal dari kesengajaan atau kesalahan maka nahkoda tidak diwajibkan untuk bertanggungjawab atas kerugian yang dihasilkan. Keadaan di luar kendali atau di luar kemampuan atas suatu kejadian dalam kajian hukum disebut dengan keadaan kahar atau *force majeure*.

Pengertian keadaan *force majeure* atau keadaan memaksa dalam regulasi hukum di Indonesia dapat ditemukan dalam pasal 57 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi yang menyatakan bahwa “keadaan kahar merupakan keadaan atau peristiwa yang terjadinya diluar kemauan dan kemampuan

para pihak yang membuat kontrak dimana hal tersebut menimbulkan adanya kerugian bagi satu pihak pada kontrak yang telah di sepakati”. Selain itu PP Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah yang Pasal 1 ayat (52) menyatakan bahwa “Keadaan kahar merupakan keadaan yang terjadinya diluar kemampuan para pihak yang membuat kontrak dan keadaan tersebut para pihak tidak memperkirakan sebelumnya akan terjadi sehingga berdampak pada tidak dapat dipenuhinya kewajiban sebagaimana termuat pada isi kontrak.” Berdasarkan pengertian dalam regulasi hukum tersesbut maka dapat dipahami bahwa keadaan kahar merupakan keadaan yang memaksa yang berada di luar kemampuannya untuk menghindari hal tersebut.

Keadaan kahar dikenal dengan istilah keadaan memaksa atau keadaan di luar kendali para pihak. Dalam regulasi hukum Indonesia, keadaan kahar telah diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPer) pasal 1244 dan pasal 1245. Dalam pasal 1244 KUHPer dinyatakan bahwa *“Jika ada alasan untuk itu, si berutang harus dihukum mengganti biaya, rugi dan bunga apabila ia tak dapat membuktikan bahwa hal tidak atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan karena suatu hal yang tak terduga, pun tidak dapat dipertanggungjawabkan padanya, kesemuanya itu pun jika iktikad buruk tidak ada pada pihaknya”*. Selain itu dalam Pasal 1245 dinyatakan bahwa *“Tiadalah biaya rugi dan bunga harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja di berutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang”*.

Berdasarkan pasal 1244 dan pasal 1245 tersebut maka dapat ditarik suatu kategori keadaan dikatakan kahar atau force majeure sebagai berikut:

1. Tidak terpenuhinya suatu tanggungjawab bukan disebabkan oleh kesengajaan ataupun kelalaian.
2. Kejadian yang terjadi diluar perkiraan dan secara tidak terduga yang berakibat pada para pihak tidak dapat menjalankan kewajibannya.
3. Kejadian yang tidak terduga tersebut tidak dapat meminta pertanggungjawaban kepada para pihak yang terkait
4. Dalam melaksanakan kewajibannya para pihak masih ada I'tikad baik dalam menjalankan kewajibannya.⁵¹

Apabila dalam suatu kejadian dinyatakan bahwa keadaan tersebut masuk dalam keadaan kahar maka bukan saja hilang atau tertundanya suatu kewajiban, akan tetapi juga mengakibatkan terbebasnya para pihak atas tanggungjawab atau ganti rugi atas suatu perbuatan.⁵²

Apabila kita kaitkan kejadian kandasnya KM Sabuk Nusantara dengan kondisi kahar maka kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 tidak memenuhi syarat sebagai keadaan kahar. Hal ini terlihat dari tindakan nahkoda yang tidak memanfaatkan secara maksimal peralatan navigasi yang ada berupa radar untuk membaringkan dan memploting posisi kapal di peta serta tidak melakukan

⁵¹ Desak Nyoman Dwi Indah Parwati and I Made Sarjana, "Penerapan Force Majeure Dalam Pemenuhan Isi Kontrak Akibat Pandemi Covid-19 Di Indonesia," *Jurnal Magister Hukum Udaya* 11 (2022): 122, <https://doi.org/10.24843/JMHU.2022.v11.i01.p08>.

⁵² Irma Lina Habibah, "Keabsahan Force Majeure Dalam Perjanjian Di Masa Era Pandemi Covid -19," *Recital Review* 3, no. 1 (2021): 64–74, <https://doi.org/10.22437/rr.v3i1.11050>.

pengamaran keliling hanya memonitor haluan pada GPS. Padahal peralatan navigasi menduduki fungsi vital dalam perjalanan kapal. Pembaringan dan pemploting kapal sangat diperlukan dalam melakukan perjalanan kapal dengan tujuan untuk mengetahui keadaan sekitar kapal. Namun dalam kejadian kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 ini, Nakhoda tidak melakukan upaya tersebut sehingga kapal mengalami kandas sebanyak 2 kali.

Pemanfaatan sarana bantu navigasi dalam pelayaran merupakan sebuah sarana yang tersusun yang berada diluar kapal yang memiliki fungsi sebagai alat untuk menentukan posisi serta haluan kapal yang akan memberikan informasi terkait dengan bahaya serta rintangan yang akan dihadapi oleh kapal dengan tujuan keselamatan pelayaran.⁵³ Selain itu fungsi alat navigasi juga bisa digunakan sebagai penandaan wilayah suatu negara dan alat keselamatan.

Dalam Kandasnya KM Sabuk Nusantara 62, cuaca juga memiliki hubungan yang erat dengan kecelakaan kapal. Cuaca menjadi salah satu factor kecelakaan selain kelalaian manusia dan teknis.⁵⁴ Walaupun dalam keadaan ini terdapat pengaruh cuaca sebagaimana dalam berita acara yang menyatakan bahwa kapal mengalami cuaca buruk, ombak sekira 1 meter, angin dari utara dengan kecepatan sekira 20-30 knots dan arus dari selatan yang semakin menghempaskan kapal ke karang. Hal ini juga yang menyebabkan kapal tidak dapat dikendalikan. Namun sebenarnya ada upaya preventif yang bisa dilakukan dengan melakukan

⁵³ Santosa and Sinaga, "Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang."

⁵⁴ Sereati Hasugian et al., "Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal Di Perairan Indonesia Berdasarkan Investigasi KNKT," *Warta Penelitian Perhubungan* 29, no. 2 (2018): 229–40, <https://doi.org/10.25104/warlit.v29i2.521>.

pembaringan dan pemplotingan kapal. Upaya pemplotingan dan pembaringan dapat dijadikan upaya untuk mencegah dan memperkirakan gerak kapal apabila terdapat cuaca ekstrim yang menimpa. Namun hal ini tidak dilakukan oleh nahkoda dalam kejadian kandasnya KM Sabuk Nusantara 62. Berdasarkan hal ini maka selain faktor cuaca juga terdapat factor kelalaian manusia yang tidak melakukan navigasi dengan baik.

Walapun cuaca merupakan salah satu kriteria keadaan memaksa dan tidak dapat dihindari oleh manusia, namun dalam kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 bukan murni disebabkan oleh cuaca. Factor kelalaian manusia juga termasuk ke dalam penyebab kandasnya KM Sabuk Nusantara 62. Berdasarkan hal ini maka nahkoda selaku penanggung jawab kapal harus mempertanggungjawabkan kerusakan yang diakibatkan kandasnya KM Sabuk Nusantara baik dalam pidana.

Kelalain yang dilakukan oleh nahkoda yang mengakibatkan kerusakan karang merupakan salah satu macam kesalahan dalam hukum pidana. Dalam hal ini kealpaan atau kelalaian memiliki 3 unsur yaitu:

1. Pelaku berbuat lain daripada ketentuan yang telah tertulis maupun tidak tertulis sehingga pelaku telah melakukan kegiatan yang berlawanan dengan hukum.
2. Pelaku telah berbuat kurang hati-hati, ceroboh dan kurang berfikir panjang
3. Perbuatan pelaku dapat dicela oleh karenanya pelaku harus beratnggungjawab atas kerusakannya.⁵⁵

⁵⁵ Fitri Wahyuni, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia* (Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama, 2017). 74.

Pada aspek pertama kelalaian tersebut, apabila kita kaitkan dengan paparan data maka perbuatan nahkoda telah memenuhi adanya unsur perbuatan yang berlainan dengan ketentuan hukum yang tertulis terkait dengan pelayaran. Nahkoda dalam kejadian kandasnya kapal KM Sabuk Nusantara tidak menyalakan radar sebagai upaya untuk mengetahui kondisi sekitar kapal. Radar merupakan alat navigasi wajib yang harus digunakan oleh nahkoda kapal.

Fungsi navigasi dalam perjalanan kapal menduduki fungsi vital dalam upaya keselamatan kapal. Hal ini sebagaimana diamanatkan dalam pasal 3 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian yang menyatakan bahwa “kenavigasian diselenggarakan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran”. Selain itu, dalam pasal 21 ayat (2) alat navigasi menduduki fungsi untuk menentukan posisi dan Haluan kapal .

Secara jelas dalam pasal 23 dinyatakan bahwa radar merupakan salah satu sarana bantu navigasi pelayaran yang tergolong elektronik.⁵⁶ berdasarkan hal tersebut, maka kandasnya KM sabuk Nusantara sebenarnya bisa diantisipasi apabila Nahkoda menggunakan radar sebagai salah satu alat navigasi elektronik yang dapat dijadikan acuan dalam menentukan haluan kapal dan memberitahu adanya bahaya atau rintangan dalam pelayaran.

Aspek kedua yang termasuk unsur kelalaian adalah perbuatan kurang hati-hati, ceroboh dan kurang berfikir Panjang. Apabila kita kaitkan dengan kejadian kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 maka perbuatan nahkoda dalam kejadian ini

⁵⁶ Pasal 23 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian

kurang berhati-hati dan kurang berfikir panjang. Fungsi utama adanya radar yaitu untuk memetakan wilayah sekitar kapal sehingga terdeteksi adanya halangan yang ada. dengan fungsi ini maka kapal dapat mengukur dan mengetahui adanya benda-benda lain sekitar kapal.⁵⁷ Namun dalam hal ini nahkoda kurang berhati-hati dengan tidak menyalakan radar sebagai alarm keadaan sekitar. Seharusnya radar bisa dijadikan sebagai alat kehati-hatian yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan melakukan haluan-haluan upaya menjauh dari karang.

Aspek ketiga yaitu perbuatan pelaku dapat dicela. Perbuatan pelaku yang tidak menyalakan radar sebagai pelacak wilayah sekitar dapat dicela oleh seluruh pihak. Pasalnya alat navigasi ini telah terpasang dengan baik. Namun dalam perjalanan kapal, radar tidak digunakan. Pencelaan yang dilakukan orang lain ini bisa bersifat general dalam artian semua orang bisa mencela perbuatan yang dilakukan karena tidak menggunakan alat navigasi dengan baik.

Berdasarkan ketiga aspek kelalaian tersebut, maka Nahkoda KM Nusantara telah memenuhi aspek kelalaian. Walaupun dalam kecelakaan ini terdapat factor cuaca sebagai salah satu penyebab, namun factor kelalaian juga menjadi factor yang mendominasi. Hal ini mengingat fungsi radar sangat vital karena sebagai alat untuk mendeteksi Kawasan sekitar. Apabila kita kiatkan dengan kejadian kandasnya kapal KM Sabuk Nusantara, maka alat navigasi radar dapat digunakan sebagai alarm kapal bahwa kapal mendekati karang. Setidaknya dengan alarm ini dapat dilakukan upaya pencegahan dengan melakukan Haluan-haluan kapan dengan

⁵⁷ Arleiny Arleiny et al., "Optimalisasi Penggunaan Radar Oleh Perwira Jaga Untuk Mengetahui Posisi Target Dan Mengurangi Bahaya Navigasi Di Atas Kapal," *Jurnal 7 Samudra* 3, no. 2 (2018): 1–8, <https://doi.org/10.54992/7samudra.v3i2.33>.

tujuan menjauh dari wilayah karang.

Terkait hal ini Mahkamah Pelayaran telah memberikan keputusan atas kejadian ini dengan mengeluarkan Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor: Hk.212/05/1V/MP. 2022 Tentang Kecelakaan Kapal Kandasnya KM. Sabuk Nusantara 62 di Perairan Sebelah Barat Pulau Yefmo dan di Perairan Pulau Gag, Raja Ampat. Dalam keputusan tersebut mahkamah telah memberikan keputusan terhadap nahkoda bahwa “Menghukum kepada Terduga I Nakhoda KM. Sabuk Nusantara 62, tanggal lahir 10 Maret 1975 di Pinrang, memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT-III Manajemen Nomor: 6200094527M30216, diterbitkan di Jakarta tanggal 14 Maret 2016 oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda di kapal-kapal berbendera Indonesia selama jangka waktu 3 (tiga) bulan”

Apabila kita telaah mahkamah pelayaran muncul sebagai implementasi atas amanah yang terdapat dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Adapun tugas dari lembaga ini yaitu untuk melakukan penyelidikan atas kelalaian yang dilakukan oleh awak kapal. Mahkamah juga mempunyai kewenangan untuk melakukan sanksi secara administrative atas awak kapal apabila ditemukan kelalaian yang dilakukan. Namun dalam hal ini apabila ada kerugian dari pihak lain, mahkamah tidak memiliki kewenangan untuk memutuskan hal tersebut.⁵⁸

⁵⁸ Ade Hari Siswanto, “Kewenangan Yuridis Mahkamah Pelayaran Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan,” *Lex Jurnalica* 15, no. 3 (1978), <https://ejournal.esaunggul.ac.id/index.php/Lex/article/viewFile/2605/2243>.

Kecelakaan kapal di Indonesia merupakan kewenangan dari mahkamah pelayaran. Berdasarkan Pasal 93 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa:

- 1) Terhadap setiap kecelakaan kapal diadakan pemeriksaan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan.
- 2) Terhadap hasil pemeriksaan tersebut pada ayat (1) dapat diadakan pemeriksaan lanjutan untuk diambil keputusan oleh lembaga yang ditunjuk untuk itu.
- 3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.⁵⁹

Menurut ketentuan tersebut pemerintah menunjuk Lembaga untuk memeriksa dan memutus terhadap peristiwa kecelakaan kapal. Berdasarkan Penjelasan Pasal 93 ayat (2) dinyatakan, “Yang dimaksud dengan lembaga dalam ayat ini adalah lembaga pemerintah, bukan lembaga peradilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Pokok-pokok Kekuasaan Kehakiman. Lembaga tersebut berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan untuk mengambil keputusan atas kecelakaan kapal : a. kapal tenggelam; b. kapal terbakar; c. kapal tubrukan yang mengakibatkan kerusakan berat; d. kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda; e. kapal kandas dan rusak berat. Lembaga dimaksud bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan, yang pada

⁵⁹ Pasal 93 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang pelayaran

saat Undang-undang ini ditetapkan disebut Mahkamah Pelayaran. Dari ketentuan tersebut diketahui bahwa Mahkamah Pelayaran bukanlah Lembaga peradilan, melainkan hanya Lembaga pemerintah. Oleh karena itu, Mahkamah Pelayaran tidak memiliki kekuatan eksekutorial seperti Lembaga peradilan lain. Pada penjelasan Pasal 93 ayat (2) butir e tersebut dijelaskan bahwa putusan terbatas pada penjatuhan sanksi hukuman administratif.⁶⁰

Namun apabila kita telaah putusan tersebut, putusan mahkamah pelayaran hanya bersifat administrative sebagaimana kewenangannya. Putusan tersebut hanya memberikan putusan terkait dengan pembekuan sertifikat keahlian pelaut yang berdampak tidak diperbolehkan melakukan pelayaran selama 3 bulan. Adapun terkait dengan ganti rugi dan pidana belum ada keputusan yang dikeluarkan. Apabila kita telaah, hukuman administrasi tidak bersifat hukuman dan tidak menganulir aspek kerusakan yang dihasilkan dari kandasnya KM sabuk Nusantara. Namun terkait hukuman pidana maupun denda bukan kewenangan dari Mahkamah Pelayaran.

Apabila kita telaah dalam aspek pidana, pelaku perusak terumbu karang dapat dikenakan pidana yang telah diatur dalam pasal Pasal 35 huruf a,b,c dan d UU Nomor 27 tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Dalam regulasi tersebut telah diatur bahwa “Dalam pemanfaatan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, setiap Orang secara langsung atau tidak langsung dilarang: a. menambang terumbu karang yang menimbulkan kerusakan Ekosistem

⁶⁰ Siswanto, “Kewenangan Yuridis Mahkamah Pelayaran Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan”.

terumbu karang; b. mengambil terumbu karang di Kawasan konservasi; c. menggunakan bahan peledak, bahan beracun, dan/atau bahan lain yang merusak Ekosistem terumbu karang; d. menggunakan peralatan, cara, dan metode lain yang merusak Ekosistem terumbu karang”.⁶¹ Apabila kita kaitkan antara 4 aspek larangan yang telah dijabarkan dalam huruf a-d dengan kejadian kandasnya kapal KM Sabuk Nusantara 62, maka yang paling cocok dengan kejadian kecelakaan kapal KM Sabuk Nusantara yaitu huruf d. dalam hal ini KM Sabuk Nusantara telah memanfaatkan wilayah pesisir sebagai jalan lewatnya kapal. Walaupun dalam hal ini KM Sabuk Nusantara 62 tidak memanfaatkan langsung terumbu karang namun dalam hal ini KM Sabuk Nusantara memanfaatkan wilayah yang terdapat terumbu karang di atasnya yang memungkinkan terjadinya risiko rusaknya terumbu karang akibat kandasnya kapal di wilayah terumbu karang.

Adapun ketentuan pidana dalam Undang-undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil dinyatakan bahwa “Dipidana dengan pidana penjara paling singkat 2 (dua) tahun dan paling lama 10 (sepuluh) tahun dan pidana denda paling sedikit Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah) dan paling banyak Rp10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah) setiap Orang yang dengan sengaja: a. melakukan kegiatan menambang terumbu karang, mengambil terumbu karang di Kawasan konservasi, menggunakan bahan peledak dan bahan beracun, dan/atau cara lain yang mengakibatkan rusaknya ekosistem terumbu karang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf a, huruf b, huruf c,

⁶¹ Pasal 35 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau kecil.

dan huruf d;” Dalam regulasi ini pelaku pengerusakan terumbu karang secara sengaja dapat dipidana dengan 2 hukuman yaitu dengan pidana paling singkat selama dua tahun dan paling lama 10 tahun dan pidana denda dengan denda minimal 2.000.000.000 milyar dan maksimal denda yang harus dibayar sebanyak 10.000.000.000 milyar.

Adapun dalam Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang perikanan, pengerusak terumbu karang dapat dikenakan pasal 8 ayat 1 yang mengatur bahwa “Setiap orang dilarang melakukan penangkapan ikan dan/atau pembudidayaan ikan dengan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/ atau cara, dan/atau bangunan yang dapat merugikan dan/atau membahayakan kelestarian sumber daya ikan dan/atau lingkungannya di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia”. Adapun ketentuan pidana atas pelanggaran pasal 31 tersebut telah diatur dalam pasal 84 ayat (1) yang menyatakan bahwa “Setiap orang yang dengan sengaja di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia melakukan penangkapan ikan dan/atau pembudidayaan ikan dengan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan yang dapat merugikan dan/atau membahayakan kelestarian sumber daya ikan dan/atau lingkungannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda paling banyak Rp 1.200.000.000,00 (satu miliar dua ratus juta rupiah)”

Terkait dengan ganti rugi dan pemulihan lingkungan, dalam undang-undang nomor 32 tahun 2009 tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, telah diatur dalam pasal 87 yang menyatakan bahwa “Setiap penanggung jawab

usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau lingkungan hidup wajib membayar ganti rugi dan/atau melakukan tindakan tertentu.” Berdasarkan ketentuan ini, maka penanggungjawab kapal apabila terjadi hal-hal yang berkaitan dengan perusakan lingkungan maka wajib untuk membayar ganti rugi atau melaksanakan tindakan tertentu. Penanggungjawab dalam pelayaran tidak lain adalah nahkoda karena nahkoda merupakan penanggungjawab mutlak dalam perjalanan suatu kapal.

Berdasarkan regulasi-regulasi hukum tersebut, terdapat syarat yang sama pemberlakuan aturan pengerusakan terumbu karang yaitu faktor kesengajaan. Apabila kita kaitkan faktor ini dengan kandasnya KM sabuk Nusantara 62 bahwa nahkoda tidak melakukan pembaringan dan pemplotongan posisi kapal dengan menggunakan radar serta Muallim 2 tidak menggunakan radar dan GPS pada kecelakaan ke dua yang mengakibatkan kapal terhempas kearah karang ketika cuaca buruk melanda maka perbuatan yang dilakukan oleh Nahkoda dan Muallim II terhadap terumbu kurang bukan termasuk kesengajaan.

Selain itu, faktor eksternal yang menyebabkan kandasnya kapal yaitu terdapat cuaca buruk yang tentunya bukan atas kesengajaan dan kehendak manusia, namun dalam hal ini nahkoda tidak melakukan pembaringan dan pemplotongan posisi kapal. Pembaringan dan pemplotan posisi kapal dalam hal ini berfungsi sebagai upaya preventif sebagai alarm adanya benda sekitar yang membahayakan. Namun dalam kejadian ini kegiatan pembaringan dan pemplotongan tidak dilakukan oleh nahkoda yang mengakibatkan arah kapal tidak terkendali dan menuju wilayah

karang. Berdasarkan hal tersebut maka dapat disimpulkan bahwa Kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 bukan atas kesengajaan namun kelalaian dan factor cuaca.

Apapun pengaturan tentang kelalaian yang mengakibatkan rusaknya terumbu karang telah diatur dalam pasal 73 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil yang menyatakan bahwa “Dalam hal terjadi kerusakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) karena kelalaian, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah)”. Apabila para pihak tidak melaksanakan putusan tersebut, maka para pihak terkena hukuman penjara 6 bulan dan denda paling banyak Rp. 300.000.000.- sebagaimana termaktub dalam pasal 74 yang menyatakan bahwa “Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah) setiap Orang yang karena kelalaiannya: a. tidak melaksanakan kewajiban rehabilitasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1); dan/atau b. tidak melaksanakan kewajiban reklamasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (2).”

Dari berbagai regulasi pidana yang berkaitan dengan kandasnya KM sabuk nusantara penulis menarik garis merah bahwa:

1. Pasal 73 Undang-undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil menitik beratkan pada aspek kesengajaan. Namun dalam hasil pemeriksaan dan keterangan para saksi terkait dengan kandasnya KM sabuk Nusantara tidak ada aspek kesengajaan namun lebih kepada aspek

kelalaian.

2. Pasal 8 ayat 1 Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang perikanan yang menitik beratkan pada aspek kesengajaan, namun dalam kejadian ini tidak ada aspek kesengajaan dari awak kapal untuk mengkandaskan kapal di wilayah Raja Ampat.
3. Pasal 87 undang-undang nomor 32 tahun 2009 tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup yang dapat digunakan sebagai dasar hukum ganti rugi terhadap kerusakan terumbu karang akibat kandasnya KM sabuk Nusantara. Namun dalam regulasi ini tidak adanya ukuran batasan ganti rugi yang mengakibatkan tidak jelasnya batasan hukuman yang harus diberikan.
4. Pasal 73 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil merupakan pasal yang paling tepat untuk kejadian kandasnya KM sabuk Nusantara. Hal ini disebabkan karena terpenuhinya aspek ketidaksengajaan yang dilakukan oleh Nahkoda kapal KM sabuk Nusantara 62.

Berdasarkan analisis tersebut maka setidaknya ada dua bentuk hukuman yang harus dipertanggungjawabkan oleh nahkoda KM Sabuk Nusantara berdasarkan Pasal 73 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil yaitu:

1. Hukuman pidana. Dalam hal ini pidana yang dijatuhkan paling lama 5 Tahun.

2. Hukuman denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

